

Drehscheibe in die Zukunft

Geschäftsbericht 2004



Vision

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der Leistungsstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent. Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

4	<i>Vorwort des Vorstandsvorsitzenden</i>
6	<i>Der Vorstand der Fraport AG</i>
8	<i>Aviation</i>
18	<i>Retail & Properties</i>
28	<i>Ground Handling</i>
38	<i>External Activities</i>
48	<i>Aktie und Investor Relations</i>
51	<i>Corporate Governance</i>
53	<i>Finanzbericht</i>

Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

	2001	2002	2003	2004
Umsatz und Ergebnis (in € Mio.)				
Umsatz	1.580,6	1.803,6	1.834,3	1.998,1
Gesamtleistung	1.692,2	1.851,8	1.887,7	2.043,7
EBITDA	532,0	260,3	461,8	516,2
EBIT	322,7	46,2	203,7	281,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	170,2	-35,1	215,1	265,9
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	101,1	-120,8	115,2	136,4
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung (in € Mio.)				
Eigenkapital	1.964,3	1.803,4	1.920,1	2.030,8
Eigenkapitalquote (in %)	52,5	49,8	51,7	53,8
Bilanzsumme	3.672,0	3.620,7	3.636,4	3.650,2
Gearing (in %)	46,4	18,0	12,1	-0,3
Capital employed	2.829,2	2.140,9	2.119,2	1.969,3
Fraport Assets	2.612,1	2.800,4	2.841,5	2.812,8
Operativer Cash flow	364,8	395,6	447,2	519,4
Investitionen	883,4	290,5	256,9	279,4
Rentabilitätskennzahlen (in %)				
Umsatzrendite	10,3	-2,2	11,4	13,0
EBITDA-Marge	33,7	14,4	25,2	25,8
EBIT-Marge	20,4	2,6	11,1	14,1
ROCE	11,4	2,2	9,6	14,3
ROFRA	12,4	1,6	7,2	10,0
Die Fraport-Aktie (in €)				
Jahresschlusskurs	26,50	17,00	22,80	31,39
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	1,28	-1,34	1,28	1,51
Dividende je Aktie	0,40	-	0,44	0,75 ¹
Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt				
Passagiere (in Mio.)	48,6	48,5	48,4	51,1
Cargo (in Tsd. t)	1.613,3	1.631,5	1.650,6	1.839,1
Flugzeugbewegungen (in Tsd.)	456,5	458,4	458,9	477,5
Höchststartgewichte (in Tsd. t)	25.564,5	24.926,9	25.398,9	27.229,6
Sitzladefaktor (in %)	68,2	69,8	69,4	71,0
Passagiere je Passagierflug	116	115	115	117
Mitarbeiter				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	15.526	21.395	23.353	24.182

Erläuterung der Kennzahlen siehe S. 151/152.

¹ Zur Ausschüttung vorgeschlagen.

Segmente der Fraport AG

Aviation



Erfolgsfaktor Intermodalität

Das Segment Aviation ist verantwortlich für den Flug- und Terminalbetrieb sowie für die Flughafen- und Luftsicherheit. Umsätze generieren wir vor allem durch Flughafen-Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur des Flughafens Frankfurt. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße ist eines unserer Erfolgsrezepte.

Retail & Properties



Flughafen als Immobilie

Das Segment Retail & Properties umfasst Vermietung von Läden und Büros, Parkraummanagement und Vermarktung der Immobilien sowie der CargoCity Süd. Durch stetigen Zuwachs der Ladenflächen, Büros und Lager ist dieser Bereich zum ertragreichsten Geschäftszweig aufgestiegen. Die laufenden Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen stärken unser Portfolio und bereiten auf die Aufgaben der Zukunft vor.

Ground Handling



Markenzeichen Professionalität

Wir leisten von der Flugzeugabfertigung über Passagier- und Frachtservice alle Bodenverkehrsdienste in Frankfurt. Die großen internationalen Airlines schätzen uns als verlässlichen Partner in Sachen Qualität und Pünktlichkeit. Jeder zweite Passagier nimmt in Frankfurt einen Anschlussflug, wir bewegen die größte Frachtmenge Europas. Die Herausforderung: Kostenbewusstsein trotz Komplexität.

External Activities



Beteiligung an Wachstumsmärkten

In diesem Segment sind im Wesentlichen die Beteiligungen außerhalb Frankfurts abgebildet. Wir konzentrieren uns auf internationale Wachstumsmärkte. Die zunehmende Privatisierung der Flughäfen und die Nachfrage nach Dienstleistungen für die Bereiche Airport-Management, Ground Services und Aviation Security bieten uns Chancen, die wir konsequent nutzen. In der Luftsicherheit sind wir europäischer Marktführer.

Kennzahlen

(in € Mio.)

<i>Aviation</i>	2003	2004
Umsatz	551,7	626,2
EBITDA	115,6	144,8
EBIT	59,1	90,8
Fraport Assets	906,7	896,3
ROFRA (in %)	6,5	10,1
Mitarbeiter	3.368	3.311



<i>Retail & Properties</i>	2003	2004
Umsatz	369,0	373,9
EBITDA	302,3	285,8
EBIT	186,4	174,5
Fraport Assets	1.263,3	1.246,2
ROFRA (in %)	14,8	14,0
Mitarbeiter	3.038	3.050



<i>Ground Handling</i>	2003	2004
Umsatz	570,7	608,1
EBITDA	23,6	53,3
EBIT	-0,4	31,1
Fraport Assets	380,0	371,6
ROFRA (in %)	-0,1	8,4
Mitarbeiter	7.120	7.042



<i>External Activities</i>	2003	2004
Umsatz	342,9	389,9
EBITDA	20,3	32,3
EBIT	-41,4	-15,3
Fraport Assets	337,1	345,0
ROFRA (in %)	-3,2	-0,4
Mitarbeiter	9.827	10.779



Erläuterung der Kennzahlen siehe S. 151/152.

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ich schreibe diesen Satz mit Stolz und Selbstbewusstsein zugleich: 2004 war ein gutes Jahr für Fraport.

Bitte verstehen Sie mich nicht falsch. Wir sind als Teil des internationalen Luftverkehrs in höchstem Maße abhängig von weltweiten Einflüssen. Leider gab es auch 2004 wieder Terroranschläge, politische Instabilität und verheerende Naturkatastrophen. Doch verglichen mit den Folgen des 11. September 2001, dem Irak-Krieg und SARS in den Jahren zuvor war das vergangene Geschäftsjahr ein Jahr der Erholung.

Ich habe bei vielen Anlässen betont, dass der Luftverkehr eine Wachstumsbranche war, ist und bleiben wird. In Frankfurt haben wir über die vergangenen 25 Jahre ein durchschnittliches Passagierwachstum von über 4,5 Prozent erzielt. Nach drei Jahren der Stagnation kehren wir wieder auf den Wachstumspfad zurück. Mit einer Zunahme von 5,7 Prozent im Passagieraufkommen haben wir sogar einen Teil der Wachstumsverluste aus den Vorjahren aufgeholt.

Eine Zahl steht symbolisch für die Erholung des Luftverkehrs: Wir haben das

geschafft, was wir bereits 2001 erreichen wollten, nämlich mehr als 50 Millionen Passagiere in einem Jahr in Frankfurt begrüßen zu können.

Für Sie als Aktionäre ist es wichtig, was wir wirtschaftlich daraus gemacht haben. Auch das kann sich sehen lassen: Wir haben unsere Prognosen vom Jahresanfang deutlich übertroffen. Der Umsatz stieg um 8,9 Prozent, das EBITDA um 11,8 Prozent und der Jahresüberschuss sogar um 18,4 Prozent auf eine neue Bestmarke von 136,4 Millionen Euro.

Der Sie zuallererst interessierende Wert ist sicherlich der Aktienkurs. 2004 erreichte die Fraport-Aktie einen Wertzuwachs von 40 Prozent auf 31,39 Euro. Die Dividende wollen wir von zuletzt 44 Cent auf 75 Cent anheben. Dies bedeutet nicht nur einen Aufschlag von 70 Prozent, sondern auch eine ansehnliche Dividendenrendite von knapp 2,5 Prozent. 2004 war also auch ein gutes Jahr für unsere Aktionäre.

Welche Pläne verfolgen wir für die Zukunft? Wir werden in den kommenden Jahren in erheblichem Umfang in die Erhöhung der Kapazität des Frankfurter Flughafens investieren. Deswegen ist es wichtig, dass Fraport über eine grundsolide Bilanz verfügt. Die Eigenkapitalquote

stieg zum Jahresende auf 53,8 Prozent und wir erwirtschaften jährlich einen operativen Cash flow von weit über 400 Millionen Euro. Wir haben damit eine hervorragende Bonität und eine hohe Kreditfähigkeit. Was heißt das für den Flughafen-Ausbau in Frankfurt? Die Erweiterung kann ohne finanzielle Probleme bewältigt werden.

Aktuell modernisieren wir die bestehenden Terminals. Mit Blick auf die Erträge ist die Entwicklung des Retail-Geschäfts unser wichtigstes Anliegen. Hier liegen wir noch deutlich hinter vergleichbaren Flughäfen wie London oder Amsterdam. Wir setzen konsequent die Erweiterung der Retail-Flächen fort und wollen unseren Fluggästen und Besuchern ein attraktives Einkaufserlebnis ermöglichen.

Bereits nächstes Jahr geht der Airbus A380 in den Liniendienst. In Kontinentaleuropa wird Frankfurt der wichtigste Zielflughafen sein. Der A380 ist ideal für einen Großflughafen wie Frankfurt, denn er nutzt optimal unser knappstes Gut, die Lande-Slots. In den kommenden Jahren wachsen wir hauptsächlich über die Größe der Flugzeuge, da wir bereits sehr nahe an der Grenze von ungefähr 500.000 jährlichen Flugbewegungen liegen, die im bestehenden Bahnsystem möglich sind.



Wir bereiten uns sorgfältig auf die Stationierung des neuen Super-Jumbos vor. Das Genehmigungsverfahren für die A380-Werft der Lufthansa wurde im November 2004 erfolgreich abgeschlossen. Die Wartungshalle wird pünktlich im Jahr 2007 fertig gestellt sein, wenn Lufthansa die ersten beiden A380 übernimmt. Im so genannten großen Genehmigungsverfahren für die neue Landebahn und ein neues Terminal rechnet die hessische Landesregierung mit dem Abschluss des Verfahrens im Jahr 2007. Damit könnte die neue Landebahn 2009 fertig werden.

Warum müssen wir eigentlich ständig wachsen? Im Luftverkehr spielt nur ein Trio in der europäischen Champions League. Jede Airline-Allianz hat eine Basis: Skyteam/Air France-KLM in Paris, Oneworld/British Airways in London und die Star Alliance unter Führung der Lufthansa in Frankfurt. Wenn in Frankfurt kein Wachstum mehr möglich sein sollte, werden wir zurückfallen. Ich setze alles daran, dass dies nicht passiert!

Dabei sind wir in einer beneidenswerten Lage: Wir arbeiten mit der stärksten Fluggesellschaft Europas zusammen. Diese Systempartnerschaft mit Lufthansa bleibt erfolgreich, wenn beide Partner

ihren Anteil einbringen. Für uns heißt das: Nicht nur der effizienteste Hub in Europa, sondern auch einer mit wettbewerbsfähigen Preisen zu bleiben. Unsere Kunden müssen sparen, also müssen wir es auch tun.

Im laufenden Kostensenkungsprogramm „WM 2005“ haben wir bereits viel erreicht. Bis Ende 2004 erzielten wir vor allem bei den Sachkosten nachhaltige Einsparungen von 87 Millionen Euro. Die Erfolge sehen Sie besonders in den Segmenten Aviation und Ground Handling.

Viele Beobachter verstehen aber nicht, warum wir gerade nach einem Jahr der Rekorde ein weiteres Sparprogramm auflegen. Der Grund ist einfach: Wir wollen fit bleiben für die Zukunft. Unsere Kunden und Mitarbeiter sollen zufrieden und die Gewinne trotzdem höher sein. Also müssen wir die Schalthebel jetzt umlegen, denn es handelt sich wesentlich komfortabler aus einer Position der Stärke heraus!

Wir sind ein Dienstleister, wir leben von der Qualität unserer Mitarbeiter, Personalkosten sind aber natürlich auch unser größter Kostenblock. Wir haben eine hohe soziale Verantwortung, deswegen will ich gar nicht erst mit Ängsten spielen: Wir

wollen, dass jeder Mitarbeiter einen Arbeitsplatz behält und am Monatsende genauso viel Geld auf sein Konto bekommt wie bisher. Im Gegenzug erwarten wir aber auch entsprechende Veränderungsbereitschaft: zum Beispiel längere und flexiblere Arbeitszeiten und eine weitere Steigerung unserer Produktivität. Dann bleibt Fraport fit und der Flughafen ein Job-Motor.

Für 2005 haben wir uns viel vorgenommen. Wir glauben an ein „normales“ Wachstumsjahr und rechnen mit einem Passagieranstieg von etwa drei Prozent in Frankfurt, hauptsächlich im Interkontinentalverkehr. Der Konzern-Umsatz soll über drei Prozent zulegen und der Jahresüberschuss wiederum deutlich.

Ich werde mich mit aller Kraft gemeinsam mit den Kollegen im Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für unseren Erfolg einsetzen. Denn ich möchte Ihnen auch für 2005 schreiben können: Es war ein gutes Jahr!

Ihr

Wilhelm Bender

Der Vorstand der Fraport AG

Dr. Wilhelm Bender (Zweiter von links)
Vorsitzender des Vorstands

Dr. Bender verantwortet die Bereiche Unternehmensentwicklung und Organisation, Marketing und Unternehmenskommunikation. Er studierte Rechtswissenschaften und Volkswirtschaftslehre mit Promotion zum Dr. iur. an der Universität Gießen. Dr. Bender war zunächst bei der Deutschen Bundesbahn in Stabsfunktionen tätig, danach als Geschäftsführer des Industrieverbands „Verkehrsforum Bahn“. Anschließend war Dr. Bender Vorsitzender der Geschäftsführung der Großspedition Schenker und später Mitglied des Vorstands der Schenker-Rhenus AG und Vorstandsvorsitzender der Schenker Waggon- und Beteiligungs AG. Seit 1993 führt er die Fraport AG.

Prof. Manfred Schölch (ganz links)
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten

Prof. Schölch studierte Rechtswissenschaften an der Universität Frankfurt am Main und ist seit 1971 für die Gesellschaft tätig. 1986 wurde er Mitglied des Vorstands und 1989 stellvertretender Vorstandsvorsitzender. Seine heutige Ressortverantwortung umfasst die Bereiche Infrastruktur, externe Immobilien und Rechtsangelegenheiten. Der Schwerpunkt liegt auf dem Genehmigungsverfahren und der anschließenden Realisierung des Flughafen-Ausbaus. 1993/94 war er Mitglied im „Rat der Weisen für Luftfahrtfragen“ der EU-Kommission. In der internationalen Flughafen-Organisation Airports Council International (ACI) engagiert er sich als Mitglied des ACI Governing Board.

Dr. Stefan Schulte (Dritter von links)
Vorstand Finanzen

Dr. Schulte unterstehen die Bereiche Akquisitionen und Beteiligungen, Controlling, Finanzen und Rechnungswesen, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie der Zentrale Einkauf und Bauvergabe. Er verantwortete 2001 bis 2003 als Mitglied des Vorstands der Deutz AG die Bereiche Finanzen und Personal. Seine Karriere begann der gelernte Bankkaufmann, der nach seinem Studium 1991 zum Dr. rer. pol. promovierte, in der Konzern-Entwicklung der Deutschen Bank AG. Danach war Dr. Schulte bei Mannesmann Arcor Bereichsleiter Controlling und später Finanzvorstand bei Infostrada S. p. A., der damaligen italienischen Festnetztochter der Mannesmann/Vodafone-Gruppe.

Prof. Barbara Jakubeit
Vorstand Immobilienentwicklung

Prof. Jakubeit war nach Architekturstudium und Referendarausbildung Entwurfsarchitektin in Karlsruhe. Später leitete sie das Staatliche Hochbauamt I in Baden-Baden und anschließend das Baureferat der Oberfinanzdirektion Karlsruhe. Von 1990 bis 1994 war sie Präsidentin der Bundesbaudirektion. Nach einer Tätigkeit als Universitätsprofessorin an der Technischen Universität Darmstadt von 1995 bis 1996 wurde Prof. Jakubeit Senatsbaudirektorin in Berlin im Range einer Staatssekretärin. Bis Anfang des Jahres 2000 betreute sie die Großbaustelle Berlin und war für alle Bauprojekte mit stadtpolitischer Bedeutung verantwortlich. Bei Fraport betreut sie die Immobilienentwicklung und das Facility Management.

Herbert Mai (ganz rechts)
Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai ist für das Ressort Personal verantwortlich. Nach einer Ausbildung für den gehobenen Verwaltungsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen war er Regierungsinspektor beim Regierungspräsidenten in Düsseldorf. Anschließend folgte eine Tätigkeit für die Gewerkschaft ÖTV in Hessen. Vom Landesvorsitzenden in Hessen wurde Herbert Mai 1995 Vorsitzender der ÖTV. Berufsbegleitend absolvierte er die Fachhochschule für Sozialarbeit in Frankfurt am Main. 1996 wurde Herbert Mai zum Präsidenten des Europäischen Gewerkschaftsverbands für den öffentlichen Dienst (EGÖD) und zum Präsidenten der europäischen Organisation der Internationale der öffentlichen Dienste (IÖD) gewählt.





Drei Fragen an

Volker Zintel

Generalbevollmächtigter Flug- und Terminalbetrieb

1. Was war für Sie der Höhepunkt im Geschäftsjahr 2004?

Für mich war es die äußerst positive Verkehrsentwicklung. In diesem Jahr hat Frankfurt erstmals die magische Grenze von 50 Millionen Passagieren überschritten und konnte mit insgesamt 51,1 Millionen Passagieren das Jahr abschließen. Und mehr als 1,8 Millionen Tonnen Luftfracht waren ebenfalls ein neuer Rekord. Beides ein wesentlicher Beitrag zu unserem herausragenden Konzern-Ergebnis. Und mit der Einführung des Hub-Managements bei Lufthansa wurde ein wichtiger Meilenstein auf dem Wege zur Bildung einer engen Systempartnerschaft zwischen beiden Häusern geleistet. Mit einem direkten Ansprechpartner auf beiden Seiten werden wir die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit noch weiter intensivieren können.

2. Wo sehen Sie die besten Chancen für die Zukunft?

Besonders wichtig ist natürlich die Vorbereitung des Flughafens Frankfurt auf den neuen Airbus A380. Mit dem Bau der Lufthansa-A380-Wartungshalle setzen wir ein entscheidendes Signal für die Weiterentwicklung von Frankfurt als Lufthansa- und Star-Alliance-Hub. Auch für die vielen anderen Airlines ist die zeitgerechte Ertüchtigung des Flughafens für den A380 ein wichtiger Schritt für deren Weiterentwicklung.

3. Welchen Herausforderungen müssen Sie sich in den kommenden Jahren stellen?

Neben der zeitgerechten Inbetriebnahme der Gates und Positionen für den Airbus A380 im Terminal 1 ist die bauliche Anpassung unserer Terminalanlagen und des Flughafen-Geländes vor dem Hintergrund der laufenden Modernisierung, der Sicherheitsbestimmungen und des Brandschutzes eine große Herausforderung. Dies alles im laufenden Flughafen-Betrieb ohne gravierende Beeinträchtigungen zu realisieren, ist eine echte Mammut-Aufgabe. Auch die kontinuierliche Weiterentwicklung der luft- und landseitigen Kapazitäten bis zum Ausbau des Flughafens stellt einen entscheidenden Erfolgsfaktor dar. Der Nachfrage nach zusätzlichen Slots in Frankfurt müssen wir ein Angebot entgegensetzen, um unseren Airline-Kunden eine adäquate Weiterentwicklung ihres Geschäfts zu ermöglichen. Dabei gilt es, unsere betriebliche Performance kontinuierlich zu steigern und FRA als umsteigefreundlichsten Hub in Europa zu positionieren.

Hier starten und landen mehr als doppelt so viele Menschen, wie in New York, London, Paris, Rom und Berlin wohnen. Die Passagierzahl des Flughafens Frankfurt hat im Jahr 2004 die bislang magische 50-Millionen-Grenze durchbrochen. Reisende in Millionen:

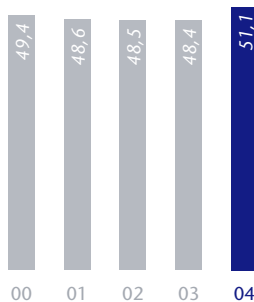


51,1



Alles dreht sich um die Passagiere

**Passagiere
Flughafen Frankfurt**
in Mio.



Der Flughafen Frankfurt ist neben London Heathrow und Paris Charles de Gaulle eine der drei großen Drehscheiben im europäischen Luftverkehr. Weltweit liegt Frankfurt nach Atlanta und Chicago beim Anteil der Umsteigepassagiere auf Platz drei. Diese herausragende Stellung ist für uns Herausforderung, auch weiterhin alles zu tun, damit sich die Millionen Passagiere aus aller Welt bei uns wohl fühlen. Wir setzen alles daran, ihnen den Aufenthalt zum angenehmen Erlebnis zu machen – ob sie nun Frankfurt als Umsteiger erreichen, um dann nach Amerika oder Asien weiterzureisen, oder ob sie mit dem Auto oder im Zug ankommen und direkt ab Frankfurt in die Welt starten.

Mit Innovationen gegen den Stress bei Sicherheitskontrollen

Mit ständig modernisierten Systemen sorgen wir gemeinsam mit unseren Partnern dafür, die Abfertigung an den Check-in-Schaltern und die nötigen Sicherheitskontrollen so schnell und effizient wie möglich zu gestalten. Denn wir wissen, wie endlos selbst fünf Minuten erscheinen können, wenn man an der Personen- und Handgepäckkontrolle warten muss und seinen Flug noch pünktlich erreichen will. Solche Stresskurven wollen wir möglichst entschärfen. Dabei setzen wir auch modernste Computer-Technik ein. Unter anderem wird die Zahl der Check-in-Automaten, mit denen sich Passagiere komfortabel selbst abfertigen können, kontinuierlich erhöht.

Erfolgreicher Test mit biometrischer Passkontrolle

Lange Warteschlangen bei der Passkontrolle wird es vielleicht schon bald nicht mehr geben. Im Februar 2004 haben wir als Projektpartner des Bundesinnenministeriums und der Deutschen Lufthansa den Start eines Pilotprojekts zur automatischen Grenzkontrolle unterstützt. Rund 10.000 Vielflieger nehmen an diesem Test teil. Sie haben Passdaten und Fotos ihrer Iris speichern lassen. Bei jeder Grenzkontrolle müssen sie nun nur noch den Pass auf ein Lesegerät legen und in eine Kamera schauen. Die macht ein digitales Foto der Iris und gleicht diese Daten mit dem Bestand ab. Ein Vorgang von zehn bis 15 Sekunden.

Hohe Zufriedenheit bei den Teilnehmern

Eine erste Umfrage hat ergeben, dass die Teilnehmer sehr zufrieden mit diesem System sind. Mehr als 75 Prozent sagten, sie würden dadurch spürbar Zeit gewinnen. Alle gaben an, das System auch in Zukunft nutzen zu wollen. Mehr als 80 Prozent von ihnen sprechen sich dafür aus, diese Technik auch an anderen Stellen des Flugbetriebs einzusetzen, etwa beim Check-in oder beim Einsteigen ins Flugzeug.

Das Bundesinnenministerium, unter dessen Federführung das Projekt läuft, hat deshalb beschlossen, den Test bis August 2005 fortzusetzen. Bundesinnenminister Otto Schily kommentierte den Test zuversichtlich: „Die ausgesprochen hohe Zustimmung zeigt, dass die Bürger keine Probleme haben, diese neue Technologie zu nutzen. Unser Konzept der erhöhten Sicherheit im Luftverkehr und bei der Grenzkontrolle, das gleichzeitig schnelleres und komfortableres Reisen ermöglicht, findet national wie international Beachtung.“

Neue Sicherheitsstandards der EU-Kommission

Um die Sicherheit im Luftverkehr zu erhöhen, verlangt die EU-Kommission durch gesetzliche Auflagen in Zukunft, dass ankommende Non-EU-Passagiere bis zur erneuten Sicherheitskontrolle von abfliegenden Passagieren getrennt bleiben. Hintergrund ist die Tatsache, dass nicht an allen Flughäfen die Standards für Passagierkontrollen einheitlich sind. Fluggäste von solchen Destinationen, deren Sicherheitsstandards nicht mit denen in der EU geltenden übereinstimmen, sollen keinen Kontakt mit in Frankfurt abfliegenden Passagieren haben. Außerdem müssen auch Flughafen-Personal und Flugzeugbesatzungen beim Betreten der sensiblen Bereiche eindeutig identifiziert werden. Aufgaben, für die wir uns bereitmachen.

Schon seit Anfang 2004 haben wir eine andere Anforderung erfolgreich umgesetzt. Nicht nur 100 Prozent des lokal aufgegebenen Reisegepäcks der Passagiere, sondern auch alle Warentransporte für die Dutyfreeshops, Restaurants und Geschäfte in den sensiblen Sicherheitsbereichen werden kontrolliert.

Schneller, sicherer und komfortabler: die biometrische Passkontrolle.



Sicherheit ist unser oberstes Gebot. Um trotz steigender Passagierzahlen minimale Wartezeiten und maximale Sicherheit beim Check-in zu gewährleisten, arbeiten wir stetig an innovativen Lösungen. Der große Erfolg der biometrischen Passkontrolle (oben) zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Neue Sicherheitsstandards der EU integrieren wir systematisch in unser bestehendes Sicherheitssystem.

Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn ist unser Zukunftskonzept. So schaffen wir wertvolle Kapazitäten für mehr Lang- und Mittelstreckenverbindungen.



Intermodalität

Airlines:	121 im Passagierverkehr
Flüge:	über 1.400 an Spitzentagen
Flugziele:	322 im Passagierverkehr, davon 148 außerhalb Europas
Züge:	376 pro Tag
Fernzüge:	163 IC/ICE, davon 23 Auslandsverbindungen und 120 Fernzüge mit Flugnummer (Codesharing)
Regional-/Nahverkehrszüge:	213 pro Tag
Busse:	318 pro Tag
Produktangebot am Flughafen Frankfurt:	Fern- und Regionalbahnhof, AIRail-Service (Check-in bereits an den Hauptbahnhöfen in Köln und Stuttgart), Codesharing/Rail & Fly (gilt auch für Umsteiger zwischen Zug und Flug)
Anbindung:	direkt über A3 und A5
Autos:	330.000 pro Tag am Frankfurter Kreuz
Öffentliche Parkplätze:	14.000

Projekte zur Erhöhung der Kapazität im bestehenden System:

- bessere Nutzung des vorhandenen Bahnsystems
- Einsatz neuer Technik für den Landeanflug und den Rollverkehr
- Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene

Wachstum setzt sich fort

Alle Prognosen der Experten sagen voraus, dass der Luftverkehr in den kommenden Jahren weiter wachsen wird. Auch für Frankfurt gehen wir von einem kontinuierlichen Anstieg der Passagierzahlen in den nächsten Jahren aus. Da wir bei dieser Entwicklung auf mittlere Sicht an die Kapazitätsgrenzen stoßen, haben wir ein Paket von Projekten entwickelt, um die Kapazität unseres Airports im bestehenden System zu erhöhen.

Eines der Projekte ist die schrittweise Erhöhung des Koordinations-Eckwerts. Diese Zahl legt fest, wie viele Starts und Landungen pro Stunde geplant werden können. Durch intensive Zusammenarbeit mit den Experten von Flugsicherung und Airlines haben wir diesen Wert auf 80 bis 82 Flugbewegungen pro Stunde erhöhen können.



Die Zauberformel im Luftverkehr lautet „Intermodalität“

Ein weiteres Projekt läuft unter dem Stichwort „Intermodalität“. Wir arbeiten dabei mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Bahn zusammen. Auf diese Weise verknüpfen wir die unterschiedlichen Verkehrsträger Luft, Schiene und Straße zu einem Netz. Indem Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden können, gibt es die Möglichkeit, wertvolle Kapazitäten für größere Maschinen im Mittel- und Langstreckenverkehr zu schaffen.

Da in einem Umkreis von 200 Kilometern um Frankfurt herum rund 43 Prozent der bundesdeutschen Bevölkerung wohnen, sehen wir für das Konzept „Schiene–Luft“ großes Potenzial. Je schneller die Zugverbindungen werden, desto größer wird der Einzugsbereich von Menschen, die den Flughafen binnen zwei Stunden erreichen können. Damit stärkt die Intermodalität unsere Wettbewerbsfähigkeit und die Hub-Funktion: Denn die Bahn wird vermehrt zum Zubringer für Auslandsflüge.

18 Prozent der Passagiere kommen mit Fernzügen

Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang der Fernbahnhof „AIRail Terminal“ am Flughafen Frankfurt. Täglich halten hier 163 Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn, so viele wie auf keinem anderen europäischen Flughafen-Bahnhof. Von 1998 bis 2004 ist der Anteil der Passagiere, die mit Fernzügen anreisen, von sieben auf 18 Prozent gestiegen. 2004 waren das mehr als 4,2 Millionen Menschen. Schon heute ist der Fernbahnhof am Flughafen auch an das europäische Ausland angeschlossen, zum Beispiel mit Verbindungen nach Amsterdam und Brüssel.

Köln–Frankfurt in 57 Minuten – per Bahn

An den Bahnhöfen Köln und Stuttgart können Passagiere aus- und einchecken und ihr Gepäck aufgeben, genauso wie am „AIRail Terminal“ in Frankfurt. Die Zahl der fliegenden Passagiere zwischen Köln und Frankfurt hat sich halbiert, seitdem es die nur 57 Minuten dauernde Bahnverbindung zwischen der Domstadt und dem Frankfurter Flughafen gibt. Zum Vergleich: Vom Münchner Flughafen in die Innenstadt benötigt die S-Bahn 41 Minuten. Die Anreise aus Stuttgart zum Flughafen Frankfurt dauert im ICE eine Stunde elf Minuten, aus Düsseldorf eine Stunde 23 Minuten. Inzwischen wird ein neuer Service angeboten: Fraport unterstützt die Partnerschaft der Deutschen Bahn mit Airlines beim „Codesharing“. Passagiere können mit einer Flugnummer ihrer Airline im Zug weiterreisen. Diesen Service bieten schon jetzt neben der Deutschen Lufthansa auch American Airlines, TAP Air Portugal und All Nippon Airways gemeinsam mit der Deutschen Bahn an. Weitere Partner sollen folgen.

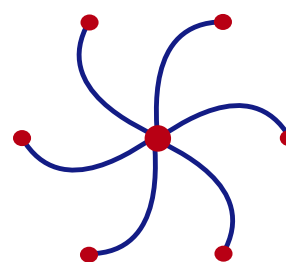
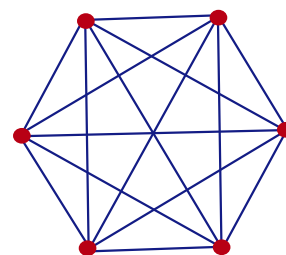
„Future For FRA“ – gemeinsam Abläufe verbessern

Unter dem Motto „Future For FRA – gemeinsam in die Zukunft“ wurde bereits vor vier Jahren mit der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung eine gemeinsame Arbeits- und Kommunikationsplattform errichtet. Zusammen werden die Abläufe an unserem Drehkreuz optimiert, um den wachsenden Verkehr zu bewältigen, bis das bestehende System der Start- und Landebahnen erweitert wird. Entwickelt werden Systeme und Verfahren für den Flughafen und dessen Nahbereich, die es ermöglichen, die Start- und Landefrequenzen ohne Einbußen bei der Sicherheit zu optimieren. Die Qualität wird durch ein gemeinsames Pünktlichkeitsmanagement kontrolliert, mit dem Unpünktlichkeiten beobachtet, Ursachen analysiert und Verbesserungen erarbeitet werden.

Mit dem A380 beginnt ein neues Zeitalter

Für einen Hub-Flughafen wie Frankfurt wird der Einsatz größerer Flugzeuge immer wichtiger. Die so genannten Wide-body-Maschinen transportieren mehr Passagiere, reduzieren Kraftstoffverbrauch und Umweltbelastung. Vor kurzem wurde mit dem Airbus A340-600 das längste Verkehrsflugzeug der Welt in Dienst gestellt, das bis zu 485 Passagiere befördern kann. Die Lufthansa setzt die Maschine mit 345 Sitzen ein. Wir haben uns inzwischen auf die nächste Herausforderung vorbereitet: den doppelstöckigen Super-Airbus A380.

*Punkt-zu-Punkt-Verkehr (oben)
und Hub-and-Spoke-System
(unten).*



Der A380 ist das größte zivile Verkehrsflugzeug der Welt. Ab 2006 landet der Super-Airbus „made in Europe“ in Frankfurt. Schon jetzt ist ein Rumpfmodell bei uns zu besichtigen.

Airbus A380-800

Spannweite.....	79,65 m
Länge	72,75 m
Höhe	24,08 m
Max. Abfluggewicht	560 t
Max. Reichweite	14.816 km
Passagiere	bis zu 840
in Lufthansa-Version	550



Super-Airbus gegen Verkehrsengpässe

Seine Spannweite von rund 80 Metern ist für Passagierflugzeuge Weltrekord. Bis zu 840 Passagiere finden im A380 Platz. Seine Reichweite von 14.800 Kilometern bedeutet ebenfalls einen Spitzenplatz. Neue Triebwerkstechnik und Einsatz moderner Werkstoffe machen den Großraumflieger deutlich sparsamer und leistungsfähiger. Er wird der geräumigste und wirtschaftlichste Jet sein, der je am Himmel unterwegs war.

Schon jetzt ist der „große Europäer“ weltweit ein Verkaufsschlager. Der A380 markiert eine neue Dimension in der zivilen Luftfahrt. Der Jungfernflug ist für das Frühjahr 2005 geplant. Ein Jahr später will Singapore Airlines mit dem ersten A380 Premiere im Liniendienst feiern. Die Lufthansa plant, ihre ersten beiden A380-Jets im September 2007 in Dienst zu stellen. Frankfurt ist neben London, New York und Tokio einer der ersten Zielflughäfen für den Super-Airbus.

Wir bauen dem Riesenvogel ein Nest

Wir bereiten uns intensiv auf die Ankunft dieses revolutionären Flugzeugs vor. Ab 2007 sollen die doppelstöckigen Airbusse der Lufthansa und ihrer Star-Alliance-Partner am Terminal 1 andocken.

Ab 2006 stehen am Terminal 2 für die Großraum-Jets der anderen Fluggesellschaften sukzessive bis zu fünf Positionen zur Verfügung. Schon bei der Planung war das 1994 in Betrieb genommene Fluggastgebäude auf Jets ausgelegt worden, die 15 Meter Spannweite mehr als der „Jumbo“ haben. Dennoch: Am Terminal 2 müssen – wie auch am Terminal 1 – Umbauten vorgenommen werden.

In 90 Minuten ist der A380 wieder startklar

Dank des frühzeitigen Dialogs zwischen Flugzeugbauern, Airlines und dem Flughafen-Betreiber Fraport sowie anderen Flughäfen müssen die Prozesse für die Abfertigung nicht wesentlich geändert werden. Die Zeit zwischen Landung und Start soll auch beim A380 bei nur 90 Minuten liegen.

Grünes Licht für die neue Wartungshalle

Lufthansa plant ihre A380-Flotte, die bis 2015 auf insgesamt 15 Maschinen anwachsen wird, in Frankfurt zu stationieren. Für Inspektion und Instandhaltung der Großraum-Jets plant Lufthansa im südlichen Teil des Flughafen-Geländes den Bau einer neuen Wartungshalle. Sie wird 35 Meter hoch, 350 Meter lang und 140 Meter breit sein. Bis zu vier Super-Airbusse können in dem Hangar gleichzeitig gewartet werden. Dazu kommen noch Werkstätten und ein Hochregallager für etwa 10.000 unterschiedliche Ersatzteile.



Der Luftverkehr ist ein Wachstumsmarkt. Wir entwickeln die bestehende Infrastruktur und das Verkehrsangebot von Frankfurt kontinuierlich weiter. Für den geplanten Flughafen-Ausbau sind rund 3,4 Milliarden Euro vorgesehen.

Nachdem das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung im November 2004 den Planfeststellungsbeschluss für die A380-Werft erlassen hat, wird sie voraussichtlich im Herbst 2007 in Betrieb genommen.

Großprojekte für die Zukunft

Damit der Flughafen Frankfurt auch in Zukunft eine leistungsfähige Drehscheibe im internationalen Luftverkehr bleibt, arbeiten wir mit Nachdruck an den Planungen und Genehmigungsverfahren zu dessen Ausbau. Dabei geht es um die Kapazitätserweiterung insbesondere durch den Bau der neuen Landebahn Nordwest und das Terminal 3. Mit einem Volumen von 3,4 Milliarden Euro ist der geplante Ausbau unseres Flughafens das größte privatwirtschaftliche Investitionsvorhaben der kommenden Jahre in Deutschland.

Besonders bedeutsam für uns ist, dass der Bund und das Land Hessen diese Pläne politisch unterstützen. Sie sind sich mit uns einig, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Region mit dem Ausbau des zentralen Luftverkehrsdrehkreuzes in Deutschland eng zusammenhängt.

Die Job-Maschine der Region

Der Frankfurter Flughafen ist die Job-Maschine in der Region. Die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen hat sich seit 1980 von 32.000 auf rund 65.000 verdoppelt. Zwei aktuelle unabhängige Gutachten prognostizieren ein weiteres Wachstum auf etwa 95.000 Beschäftigte im Jahr 2015. Betrachtet man die gesamte, auch indirekte Wirkung des Flughafen-Ausbaus auf die Wirtschaftsstruktur der Region Frankfurt/Rhein-Main und die Bundesrepublik, so sind rund 100.000 neue Arbeitsplätze zu erwarten.

Mit der Landebahn Nordwest ins neue Jahrzehnt

Die geplante Landebahn nordwestlich des Flughafen-Geländes wird 2.800 Meter lang und 60 Meter breit sein. Die Zahl der Landungen kann mit dieser neuen Bahn um 50 Prozent auf 120 Flugbewegungen pro Stunde gesteigert werden. Damit wäre der Flughafen für die Zukunft gerüstet. Das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Airports soll 2007 abgeschlossen sein.

Vision 2015: Das neue Terminal 3

Ende 2005 wird die US-Air Force ihre militärischen Einheiten endgültig auf die Flugplätze in Ramstein und Spangdahlem verlegen und die US-Air Base an Fraport zurückgeben. Wenn das 153 Hektar große Gelände im Südteil des Flughafens saniert worden ist, sollen hier neue Flugbetriebsflächen entstehen. Außerdem ist an dieser Stelle das Terminal 3 geplant; mit 50 Flugzeugpositionen am Gebäude und 25 Vorfeldpositionen. In dem für 2015 geplanten Endausbau können dann in Frankfurt zusätzlich 25 bis 35 Millionen Passagiere betreut werden.



Karl-Heinz Dietrich, Generalbevollmächtigter Handels- und Vermietungsmanagement

Drei Fragen an

Karl-Heinz Dietrich

Generalbevollmächtigter Handels- und Vermietungsmanagement

1. Was war für Sie der Höhepunkt im Geschäftsjahr 2004?

Die Entstehung des Geschäftsbereichs Handels- und Vermietungsmanagement, denn damit wurde der Grundstein für die konsequente Entwicklung des Non-Aviation-Geschäfts gelegt. Für mich als Verantwortlichen war natürlich der Start in diesem Unternehmen ein persönlicher Höhepunkt. „Last, but not least“ ist ein gutes Geschäftsergebnis trotz teilweise schwieriger Rahmenbedingungen und dank richtiger Gegenmaßnahmen der Schluss-Höhepunkt des Jahres gewesen.

2. Wo sehen Sie die besten Chancen für die Zukunft?

Der Flughafen Frankfurt bietet aus Non-Aviation-Sicht enorme Potenziale. Wir haben uns viel vorgenommen! Wir werden permanent nach Ideen suchen, mit denen wir die Wertschaffung an diesem Standort steigern können. Die wichtigste Basis dafür wird natürlich der deutliche Zuwachs an attraktiven Retail-Flächen in den nächsten Jahren sein. Ich bin überzeugt, dass wir mit unseren innovativen Konzepten die Qualität des Aufenthalts am Hub FRA deutlich steigern und die Einkaufswelt spannend erlebbar machen können. In der Immobilienentwicklung werden wir den bestehenden Bestand in seiner Nutzung optimieren, Erfolgskonzepte wie die CargoCity Süd sichern und neue Flächen erschließen.

3. Welchen Herausforderungen müssen Sie sich in den kommenden Jahren stellen?

Die entscheidende Herausforderung wird darin liegen, veränderte Rahmenbedingungen, neue Trends und Bedürfnisse frühzeitig zu erkennen und konsequent in unsere Entwicklungen einfließen zu lassen. Zu den wichtigsten Eigenschaften in der Zukunft werden Flexibilität, Innovationskraft, Schnelligkeit, Qualität und Effizienz gehören. Ein wichtiger Erfolgsfaktor wird die enge Zusammenarbeit mit unseren strategischen Marktpartnern sein, um uns im Wettbewerb mit anderen Standorten nachhaltig zu positionieren.



Eine Stadt in der Stadt, so groß wie fünf Fußballfelder, mit 188 Geschäften, Bars und Restaurants. Die Verkaufsfläche auf dem Frankfurter Flughafen in Quadratmetern:



23.103



Frankfurt Airport City – eine faszinierende Welt

Der amerikanische Professor John D. Kasarda vom Kenan Institute an der Universität von North Carolina hat als Erster vorausgesagt: „Flughäfen werden zur Hauptantriebskraft für industrielles und technologisches Wachstum.“ Nur eine Hand voll Airports in der Welt, so Kasarda, erfüllen dafür die Voraussetzungen: ein hohes Passagier- und Frachtaufkommen und hervorragende Flugverbindungen in alle Welt, kombiniert mit einem exzellent ausgebauten Straßennetz. Als einer der führenden Weltflughäfen gehört die Frankfurt Airport City mit dazu.

Perspektivwechsel: Aus dem Flughafen wird die Erlebniswelt „Airport City“

Mit seiner einzigartigen Verkehrsvernetzung, der idealen geostrategischen Lage und optimalen Infrastruktur bietet der Flughafen Frankfurt alle Voraussetzungen für einen erfolgreichen Zukunftsstandort. Wir haben einen Perspektivwechsel vollzogen – der Flughafen von gestern ist die Airport City von heute und morgen.

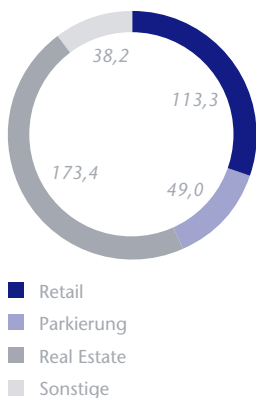
Kaum ein anderer Stadtteil ist so international und lebendig. Bei uns trifft sich die Welt. 51 Millionen Passagiere sind im Jahr 2004 bei uns am Flughafen Frankfurt angekommen, abgeflogen oder umgestiegen. Mit rund 65.000 Beschäftigten in 500 Unternehmen ist unsere „Stadt in der Stadt“ darüber hinaus die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Hinzu kommen noch 15 Millionen Besucher und Abholer.

Gemeinsam mit unseren Partnern am Standort und in der Region arbeiten wir konsequent daran, die „Frankfurt Airport City“ als erstklassige Immobilienadresse und Erlebniswelt mit hoch attraktiven Einkaufs-, Gastronomie- und Serviceangeboten zu entwickeln, ebenso als internationalen Konferenz- und Übernachtungsstandort.

Ziel ist es, mit der Entwicklung des Standorts ein nachhaltiges und wertschaffendes Wachstum im Non-Aviation-Geschäft zu erreichen. Wir haben deshalb alle darauf ausgerichteten Kompetenzen und Aufgaben, wie zum Beispiel die Vermietung und Vermarktung von Immobilien, das Parkraum-Management und Airport Retailing, in einem Strategischen Geschäftsbereich zusammengefasst. Unsere Aktivitäten sind schon heute zum ertragreichsten Geschäftszweig des Fraport-Konzerns geworden. Das Segment „Retail & Properties“ erwirtschaftet 19 Prozent des Gesamtumsatzes und trägt derzeit 56 Prozent zum Konzern-EBITDA bei. Eine Erfolgsgeschichte mit Zukunft.

Das Non-Aviation-Geschäft umfasst die Aktivitäten, die nicht direkt mit dem Luftverkehr in Zusammenhang stehen.

**Umsatzsplit
Retail & Properties**
in € Mio.





Retailing ist ein starker Wachstumsmarkt für zukunftsorientierte Flughäfen und für uns ein profitables Geschäft. Wir werden in den nächsten Jahren erheblich in die Erweiterung und Neugestaltung unserer Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt investieren. Neue attraktive Shops, Restaurants und Dienstleistungsangebote werden so entstehen, die den Fluggästen eine noch größere Auswahl an attraktiven Produkten bieten.

Airport-Shopping – Hochfrequenz und Kaufkraft

Retail ist für uns eine der Schlüsselkomponenten in der wirtschaftlichen Entwicklung des Standorts. Im Durchschnitt nutzen jeden Tag 130.000 Menschen den Flughafen Frankfurt – nicht nur als Drehscheibe auf ihrem Weg in die Welt, sondern auch um hier einzukaufen, zu essen und sich unterhalten zu lassen. Kaufkräftige und konsumfreudige Kunden, lange Öffnungszeiten an 365 Tagen im Jahr und attraktive Marktplätze machen den Flughafen Frankfurt zu einem herausragenden Einzelhandelszentrum. Gleichzeitig steigert ein attraktives Einzelhandels- und Gastronomieangebot die Attraktivität des Standorts und macht den Aufenthalt am Hub Frankfurt zum Erlebnis.

Das Retail-Geschäft umfasst Konzessionseinnahmen aus:

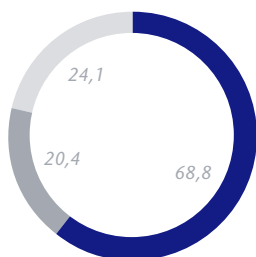
- Shopping (Einzelhandelsgeschäfte und Dutyfree/Travel Value)
- Services (Restaurants, Hotels, Banken und Mietwagenunternehmen)
- Werbung

Das Umfeld und die besondere Kaufpsychologie der verschiedenen Zielgruppen erfordern kreative und standortspezifische Shop-Konzepte, die einen hohen Warenumsatz sichern. Airport-Shopping findet auf vergleichbar gering bemessenen, aber hoch produktiven Flächen statt, die wir als Marktplätze entwickeln und an frequenzstarken Verkehrsflüssen und Knotenpunkten ausrichten. Bereits bei der Vermietung von Flächen ist die Zusammenstellung eines attraktiven Branchenmix und die Auswahl innovativer Konzepte ein entscheidender Erfolgsfaktor. Hierbei setzen wir neben dem Angebot für den Reisebedarf, wie Buch und Presse, und den Dutyfree-/Travel-Value-Shops auf internationale Markenvielfalt sowie innovative Trend-Konzepte. Gemeinsam mit den Mietern arbeiten wir zudem kontinuierlich daran, die Performance im Retail zu steigern. Dazu gehört zum Beispiel die Bereitstellung von Informationen aus Kundenbefragungen oder Testkaufaktionen und die Durchführung effektiver Verkaufsförderung.

Unsere Marktplätze in Terminal 1 und 2 haben sich bereits zu lebendigen Mittelpunkten des Flughafens entwickelt. Nach Einchecken und Personenkontrollen laden auf der „Luftseite“ – so heißt in der Fachsprache dieser Teil der Terminals – Bars, Cafés und Restaurants zum Verweilen ein. Dutyfree-/Travel-Value-Shops, Modeläden mit internationalem Chic und Designer-Kollektionen, Fachgeschäfte mit hochwertigen Angeboten und Luxusläden verlocken zum Kaufen.

Retail-Einnahmen nach Bereichen

in € Mio.



- Shopping
- Services
- Werbung

Neue Erlebniswelten entstehen

Neue zusätzliche Flächen, eine freundliche Atmosphäre und ein einladendes Ambiente sind Grundvoraussetzungen, um die Lust zum Einkauf zu wecken und im Retail noch stärker zu wachsen. Bei weiterhin steigenden Passagierzahlen wird dabei eine effiziente und sichere Nutzung der Terminals immer wichtiger. Im Jahr 2004 haben wir daher ein aus 30 Einzelprojekten bestehendes Programm zur Modernisierung, zum Umbau und zur Brandschutzertüchtigung des Terminal 1 beschlossen, in das wir in den nächsten Jahren in einer Größenordnung von rund einer Milliarde Euro investieren werden. Dabei werden auch 10.000 Quadratmeter neue Geschäftsflächen entstehen. Das Besondere an diesem Großprojekt: Die Arbeiten finden in bestimmten Abschnitten bei laufendem Betrieb statt. Es wird ein modernes, nach neuesten Standards ausgerichtetes Terminal 1 mit freundlicher Atmosphäre und einladendem Ambiente entstehen.

Auch auf der „Landseite“, dem für Besucher, Abholer und Beschäftigte zugänglichen Teil des Terminals, soll die Lust auf Shopping stärker geweckt und mehr Kapazität geschaffen werden. Mitte Dezember 2004 wurde der Architektenwettbewerb für die Neugestaltung der Ebene 0 im Terminal 1 entschieden. Einstimmig erkannte die Jury dem Frankfurter Architekturbüro Jo Franzke den ersten Preis zu, das mit den Züricher Innenarchitekten Grego & Smolenicky zusammenarbeitet. Franzke ging als Sieger einer europaweiten Ausschreibung mit rund 50 Bewerbern hervor. Künftig soll dieser Bereich des Terminal 1 als Verteilerfläche stärker genutzt werden, um die Ankunfts- und Abflughallen zu entlasten. In diesem Zusammenhang ist beabsichtigt, kommerzielle Angebote spürbar auszuweiten und attraktive Marktplätze auf der Ebene 0 entstehen zu lassen. Im Mittelpunkt werden dann Gastronomie und Schnellversorgung, Shops mit Angeboten des täglichen Bedarfs und Dienstleister stehen. Der preisgekrönte Entwurf stellt sicher, dass mit hochwertigen Materialien, hellem Licht und warmen Farben im Tiefgeschoss des Airports eine Wohlfühlatmosphäre geschaffen wird, die Passagiere und Flughafen-Beschäftigte, Besucher und Abholer zum Verweilen einlädt.

Mit vielfältiger Gastronomie und attraktiven Läden überzeugt der Flughafen Frankfurt als Shopping-Meile.



Airport Retail

Fläche:	23.103 m ² Gesamtfläche, davon 14.507 m ² für Einzelhandel und Dutyfree/Travel Value
Anzahl der Outlets:	188, davon 15 Dutyfree/Travel Value
Anzahl gastronomischer Einrichtungen:	43
Special:	Spielkasino
Zielgruppenfokus:	Konzentration auf die Luftseite, d. h. nach der Sicherheits- und Bordkartenkontrolle. Dieser Bereich ist nur für Passagiere zugänglich
Branchenmix:	Bücher/Zeitschriften, Parfum/Kosmetik, Schmuck/Uhren, Optik/Brillen, Taschen/Schuhe/Lederwaren, Mode/Accessoires, Elektronik/Foto/Hi-Fi/Video/CD, Tabak- und Süßwaren, Geschenkartikel/Blumen, Delikatessen, Supermarkt
Gastronomieangebot:	Snackbars, Bars, Bistros, Quick Lunch, Fine Dining
Serviceangebote:	Autovermietungen, Geldwechsel, Banken, Post, Reisebüros, Apotheken, Frisör, WLAN, Mobiltelefonverleih
Besonderheit:	Die Länder mit den höchsten Pro-Kopf-Umsätzen liegen alle im Osten: Südkorea, Taiwan, Japan, China und Russland

Immobilienadresse mit besten Verbindungen

Die enormen Standortvorteile und die weiter wachsende Konzentration wirtschaftlicher und kommerzieller Aktivitäten verschiedener Unternehmen machen die Frankfurt Airport City zur hoch attraktiven Immobilienadresse mit Zukunft. Die wertschaffende Immobilien- und Flächenvermarktung bildet daher das zweite Standbein bei der zukünftigen Entwicklung und Steigerung der Attraktivität des Flughafen-Standorts. Das Spektrum an Immobilienangeboten von uns und unseren strategischen Partnern am Standort ist dabei so vielfältig wie die Anforderungen der Nutzer und Interessenten. National und international operierende Unternehmen finden bereits heute Büroimmobilien in erstklassiger Lage, Fluggesellschaften optimieren ihre Prozesse in Bestlagen in den Terminals und ganzheitliche Konzepte wie zum Beispiel die CargoCity Süd bieten neben Büros und Flächen eine branchenspezifische Infrastruktur und Vernetzung, die den hier angesiedelten Unternehmen klare Wettbewerbsvorteile verschaffen. Neu entstehende Flächen bieten zusätzliche Potenziale für weitere Erfolgsgeschichten.

Das Immobilienmanagement beinhaltet die Entwicklung, Vermarktung und Vermietung der Immobilien am Flughafen.

Musterbeispiel CargoCity Süd: der Firmenmagnet

Im Luftfrachtverkehr haben wir selbst in wirtschaftlich schwierigen Zeiten unsere Spitzenstellung als größter europäischer Cargo-Airport behauptet. Ein wesentlicher Grund dafür ist unser Erfolgskonzept CargoCity Süd, in der inzwischen mehr als 90 Prozent der Flächen vermarktet sind. Nach früheren Prognosen war das erst für 2008 erwartet worden. Auf dem insgesamt 98 Hektar großen Gelände sind jetzt 221 Unternehmen mit mehr als 5.000 Mitarbeitern ansässig. Das Cargo-Geschäft gewinnt für uns weiter an Bedeutung. Denn die Logistiker folgen immer mehr dem „Hub“-Konzept – in Frankfurt sind mehr als 150 internationale Fluggesellschaften vertreten – und konzentrieren vor allem ihre Standardfracht auf zentrale Airports. 2004 wurden in Frankfurt mehr als 1,8 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, ein Plus von 11,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Ein besonderes Wachstumssegment ist Asien. Mit einem Anteil von knapp 50 Prozent am gesamten Frankfurter Frachtaufkommen ist Fernost heute der mit Abstand wichtigste Markt. Um Frankfurts Position als wichtigste Frachtdrehscheibe Europas zu sichern und das Erfolgsmodell CargoCity weiter fortschreiben zu können, wird Fraport auch zukünftig neue Frachtflächen in der Airport City entwickeln und vermarkten.

Mit Abzug der US-Air Force beginnt ein neues Zeitalter

Ab Ende 2005 beginnt für den Frankfurter Flughafen ein neues Zeitalter. Dann wird das Gelände der US-Air Base im Süden des Flughafens in unseren Besitz übergegangen sein. Bis dahin wird die Air Force ihre Einheiten nach Ramstein und Spangdahlem verlegt haben. Die bislang militärisch genutzten Flächen werden in erster Linie für das geplante neue Terminal 3 und damit verbundene operative Prozesse sowie Gewerbeflächen nutzbar gemacht werden.

Zurzeit läuft ein Architektenwettbewerb, an dem sich zehn große Büros beteiligen und der im Mai 2005 entschieden werden soll. Schon festgelegt ist die Form – intern „Käfer“ genannt: ein halbrunder Zentralbau, in dem auch große Ladenflächen vorgesehen sind. Von hier aus werden vier Pier-Finger mit den Gates abgehen. Es wird ein Terminal der kurzen Wege – besonders wichtig für uns als Luftverkehrsdrehkreuz mit hohem Umsteigeranteil.

Ein Kongresszentrum in „Gateway Gardens“

Das östlich von Terminal 2 gelegene Wohngebiet der US-Streitkräfte „Gateway Gardens“ wird 2006 frei. An der Entwicklungsgesellschaft ist die Fraport AG beteiligt. Das 33,5 Hektar große Areal wird als gemischtes Gewerbegebiet ausgewiesen. Neben dem Bau von Büros, Shops, einem Hotel und einem Handelszentrum ist auch ein Kongresszentrum geplant – insgesamt 700.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche.

Platz für Erweiterung auf dem Mönchhof-Gelände

Ebenfalls in unmittelbarer Nähe des Flughafens haben wir das 84 Hektar große Gelände der ehemaligen Caltex-Raffinerie gekauft. Dieses Grundstück in strategisch wichtiger Lage nahe am Main ist das größte unentwickelte Gewerbegebiet der Region. Das Grundstück hat direkten Anschluss an die Autobahn und ist nur zwei Kilometer vom Flughafen Frankfurt entfernt. Die Überlegungen gehen dahin, hier ein Dienstleistungszentrum zu entwickeln.

Das „AIRRAIL center frankfurt“ wird der mobilste Arbeitsplatz Europas

Ein besonders ehrgeiziges Projekt ist die geplante Überbauung des Flughafen-Fernbahnhofs. Hier soll das „AIRRAIL center frankfurt“ mit einem Luxushotel, Büros, Gastronomie und Geschäften entstehen. Ein Konsortium will dieses 500-Millionen-Euro-Projekt als strategischer Partner der Fraport AG verwirklichen. Der Baubeginn ist für 2005 geplant. Der Gebäudekomplex soll auf dem Bahnhofsdach errichtet werden. Das Dach war von Anfang an für eine spätere Überbauung ausgelegt. Das stromlinienförmige Gebäude soll 660 Meter lang, 65 Meter breit und 35 Meter hoch werden und wäre damit ein neues Wahrzeichen der Airport City. Unter Architekten wird der geplante spektakuläre Bau schon als „weltgrößtes liegendes Hochhaus“ gehandelt.

Die Dynamik des Airports ist der Motor der City

Das Wachstum des Frankfurter Flughafens liefert das Potenzial für die Wertschaffung im Non-Aviation-Geschäft. Fraport-Chef Dr. Wilhelm Bender: „Die Luftverkehrswirtschaft wird angesichts steigender Mobilität eine Wachstumsbranche bleiben. Der Anteil boomender Wirtschaftsregionen in Asien am Weltluftverkehr wird zunehmen. Mobilitätsschübe sind auch durch die Osterweiterung der Europäischen Union zu erwarten. Unser wichtigstes Ziel ist deshalb der nachfragegerechte Ausbau unseres Hub-Flughafens, der zentralen Drehscheibe des Luftverkehrsstandorts Deutschland.“

Er trifft sich da mit der Vision des amerikanischen Wissenschaftlers Professor John D. Kasarda. Nach dessen Überzeugung werden Flughäfen die Entwicklung von Städten und Geschäftsbezirken in diesem Jahrhundert genauso beeinflussen, wie es Straßen und Autobahnen im 20., Eisenbahnen im 19. und Häfen im 18. Jahrhundert getan haben. „Die drei A – Accessibility, Accessibility, Accessibility – werden die heutigen drei L – Location, Location, Location – bei der Beurteilung von Grundstücken ersetzen.“

Kasarda erwartet, dass sich das weltweite Luftfrachtaufkommen in den nächsten 18 Jahren verdreifachen wird. Schon heute würden in den USA 70 Prozent aller Produkte, die über das Internet verkauft werden, durch Expressdienste geliefert. Und mehr als 60 Prozent der Luftfracht in Amerika seien heute Expressgüter. In einer globalisierten Welt, in der Firmen jedem überall zu jeder Zeit Waren verkaufen können, seien Schnelligkeit und Beweglichkeit heute ebenso wichtig wie Qualität und Preis.

„Frankfurt Airport City“ ist dafür bestens aufgestellt.

Frankfurt Airport City



Der mobilste Arbeitsplatz

Europas: das geplante

„AIRRAIL center frankfurt“

(hier im Modell) über dem

Flughafen-Fernbahnhof.

<i>Einzigartige Infrastruktur:</i>	<i>hervorragende Erreichbarkeit mit Flugzeug, Bahn und Auto</i>
<i>Einzugsgebiet:</i>	<i>35 Millionen Einwohner in einem Radius von 200 km, 51 Millionen Passagiere, 12 Millionen Abholer und 3,5 Millionen Besucher</i>
<i>Fläche:</i>	<i>19,2 km² mit 428 Gebäuden</i>
<i>Firmen:</i>	<i>500 Unternehmen, von der Lufthansa bis zum Bäcker</i>
<i>Tagungszentrum:</i>	<i>Airport Conference Center mit 39 Konferenzräumen für bis zu 200 Teilnehmer</i>
<i>CargoCity Süd:</i>	<i>98 ha Grundfläche, 5.000 Arbeitsplätze, über 200 Airlines, Spediteure und Logistikdienstleister</i>
<i>Standortentwicklung:</i>	<i>AIRRAIL center frankfurt mit 185.000 m² Fläche (über dem Fernbahnhof), Gateway Gardens, Mönchhof-Gelände sowie umliegende Flächen, A380-Werft</i>

Peter Schmitz, Bereichsvorstand Bodenverkehrsdienste



Drei Fragen an

Peter Schmitz
Bereichsvorstand Bodenverkehrsdienste

1. Was war für Sie der Höhepunkt im Geschäftsjahr 2004?

Als Verantwortlicher für den personalstärksten Geschäftsbereich ist die Begegnung mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern insbesondere im operativen Betrieb quasi ein Dauerhöhepunkt. Deren Professionalität, Freude an der Arbeit und Engagement vermitteln auch mir die Motivation, nachdrücklich für unsere Ziele zu arbeiten. Mit dem Team zu arbeiten macht einfach Spaß!

2. Wo sehen Sie die besten Chancen für die Zukunft?

Die ausgezeichnete, anerkannt branchenführende Qualität unserer umfassenden Serviceleistungen im Ground Handling hier in Frankfurt muss auch zukünftig auf hohem Niveau gehalten werden.

3. Welchen Herausforderungen müssen Sie sich in den kommenden Jahren stellen?

Qualitativ kompromisslos, müssen wir alle Möglichkeiten nutzen, ständig steigendem Marktdruck durch Produktinnovationen, Kundennähe und Effizienzstreben zu begegnen. Diese Aufgabe ist nie endgültig getan! Sie fordert nicht nur das Verständnis unserer Mitarbeiter, sondern auch deren aktive, flexible Mitwirkung. Ich bin da optimistisch!



*Jeder zweite Passagier nimmt hier einen Anschlussflug.
Trotzdem ist er in Frankfurt am schnellsten wieder in
der Luft, dank unserer zügigen Abwicklung am Boden.
Anzahl der Flugzeugabfertigungen:*



192.073

Markenzeichen Professionalität

Professionelles Ground Handling ist ein Markenzeichen für den internationalen Großflughafen Frankfurt. Für den Erfolg der Airlines über den Wolken schaffen wir die Voraussetzungen am Boden. Fast 50 Jahre Erfahrung in diesem Geschäftsfeld ermöglichen es uns, den Wünschen der Kunden individuell nachzukommen und für eine reibungslose Abfertigung zu sorgen. Allein in Frankfurt sind 7.000 Mitarbeiter für über 200 nationale und internationale Airlines im Passagier-, Vorfeld-, Gepäck- und Frachtdienst tätig – mit großem Erfolg. FRA zählt zu den schnellsten Großflughäfen der Welt – mit einer garantierten Umsteigezeit von nur 45 Minuten.

Weltweit Maßstäbe in Zuverlässigkeit und Qualität

Unsere Bodenverkehrsdienste beherrschen die komplexen Abfertigungsvorgänge perfekt und setzen seit Jahren weltweit Maßstäbe in Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Qualität. Wir sind im Ground Handling die Nummer drei im weltweiten Wettbewerb gemessen am Umsatz.

Komplexe Logistikprozesse, qualifiziertes Fachpersonal, unterstützt durch eine Reihe von Spezialgeräten und Systemen, sorgen für ein hohes Maß an Effizienz, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Unsere ausgereiften Konzepte erlauben es Airlines sogar, Verspätungen in der Luft durch schnelles Handeln am Boden wieder aufzuholen – ein entscheidendes Kriterium für die Attraktivität Frankfurts als „Hub“, als Drehscheibe im internationalen Luftverkehr, die sich dank hervorragender Anbindung an Autobahn und ICE-Netz zur Drehscheibe aller Verkehrsmittel entwickelt hat.

Strukturwandel frühzeitig erkannt und Kosten gesenkt

Zurzeit befindet sich die Ground Handling-Branche im Umbruch. Die Fluggesellschaften stehen aufgrund der verschärften Wettbewerbssituation unter enormem Kostendruck, dem sie mit konsequentem Kostenmanagement begegnen. Des Weiteren hat die Liberalisierung im Bodenverkehrsdienstbereich zu mehr Marktteilnehmern geführt.

Diesem Strukturwandel haben wir uns frühzeitig gestellt und bereits Maßnahmen zur nachhaltigen, strukturellen Kostensenkung eingeleitet und umgesetzt. Diesen Weg gehen wir mit neuen Projekten konsequent weiter. So soll zum Beispiel im Jahr 2005 durch neue Arbeitszeitmodelle der Personaleinsatz noch besser an das schwankende Verkehrsaufkommen angepasst werden.

Nummer drei im weltweiten

Ground Handling:

1. *Servisair/Globe Ground*

2. *Swissport*

3. *Fraport Ground Services*

Quelle: *Airline Business 01/2005*



Für den Erfolg der Airlines über den Wolken schaffen wir die Voraussetzungen am Boden. Eine zügige und effiziente Abfertigung der Flugzeuge ist die Visitenkarte der Bodenverkehrsdienste. Mehr als 200 nationale und internationale Airlines vertrauen allein in Frankfurt auf unsere Effizienz, unsere Zuverlässigkeit und unser Know-how bei der Abwicklung komplexer Logistikprozesse. Für die Zukunft sind wir dank frühzeitigen Kostenmanagements und innovativer Arbeitszeitmodelle für die Herausforderungen des verschärften Wettbewerbs gut gewappnet.



Ground Handling

Gepäckstücke:	28.604.187 in 2004; Tagesrekord am 31. Juli mit 111.594
Flugzeugabfertigungen*:	192.073
Cargo-Menge*:	1.792.073 Tonnen Fracht und Luftpost
Umsteigezeit:	garantierte Zeit: 45 Min., minimale Zeit: 35 Min.
Gepäckförderanlage:	Länge 67 km, Zuverlässigkeitsquote: 99,65 Prozent
Leistungsangebot:	Passagierservice, Ladeservice, Gepäckservice, Frachttransporte, Frachtabfertigung, Reinigung, Enteisung, Sonderdienste
Besonderheiten:	Tierstation: Auch Tiere reisen – von der südamerikanischen Giftschlange bis zu olympischen Springpferden. Perishable Center: Alle Arten von leicht verderblichen Gütern werden in Frankfurt umgeschlagen. Frankfurt ist der größte Fischereihafen in Deutschland!
	* Fraport-Bodenverkehrsdienste Airside Handling.



Eine der Schlüsselaufgaben des Ground Handlings ist eine reibungslose Gepäckabfertigung. Mit unserer Gepäckförderanlage transportieren wir an Spitzentagen mehr als 100.000 Gepäckstücke.



„Ground Handling ist eine Frankfurter Erfolgsstory“

Peter Schmitz, Bereichsvorstand Bodenverkehrsdienste, ist optimistisch, alle Herausforderungen zu meistern: „Ground Handling ist für Frankfurt eine Erfolgsstory, und die schreiben wir weiter. Mit unserer langjährigen Erfahrung gehören wir zu den führenden internationalen Anbietern von Bodenverkehrsdienstleistungen. Wir sind Partner der Airlines, verstehen ihre Bedürfnisse, gehen darauf ein und finden die Lösung.“ Ganz in diesem Sinne steht in unserem „Customer Service Center“ der Kunde immer im Mittelpunkt. „One Face to the Customer“ lautet unsere Philosophie, ein individuelles Betreuungskonzept mit einem festen betrieblichen Ansprechpartner. Diese „Customer Service Manager“ kümmern sich um alle Belange der Airlines, sodass ein reibungsloser Ablauf im täglichen Fluggeschehen ermöglicht wird.

Auf die Leistungen unserer Bodenverkehrsdienste sind wir stolz. Die gesamte Mannschaft ist hoch motiviert und weiß, wie wichtig ihr Können und ihr Einsatz für den reibungslosen Flugverkehr weltweit sind. Rund 50 Millionen Passagiere zählen wir jährlich, mehr als die Hälfte von ihnen steigt in Frankfurt um. Das bedeutet eine besondere Herausforderung für unsere Gepäckexperten, denn in nur 45 Minuten müssen die Koffer aus der gelandeten Maschine ausgeladen, dem richtigen Anschlussflugzeug zugeordnet und dort wieder verladen sein. Über Direkttransfer von Passagier und Gepäck zum Anschlussflug sind in besonderen Fällen auch Umsteigezeiten von 35 Minuten zu erreichen.

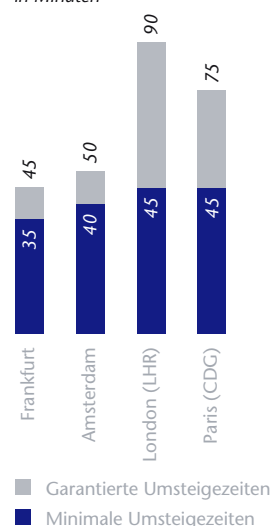
Zuverlässigkeitsquote: 99,65 Prozent

Das Herzstück des Gepäckumschlags ist die automatische Gepäckförderanlage (GFA), die in Art und Größe weltweit führend ist. Das komplexe System mit einer rund 67 Kilometer langen Förderstrecke sorgt dafür, dass an Spitzentagen mehr als 100.000 Gepäckstücke schnell und zuverlässig ihr Ziel erreichen. Selbst bei Unregelmäßigkeiten wie Verspätungen oder Umbuchungen werden die Koffer mittels einer speziellen Software auf den Flug umgeleitet, mit dem der Passagier Frankfurt verlässt. Die Zuverlässigkeitsquote der Anlage liegt heute bei 99,65 Prozent.

Nicht nur Pünktlichkeit und Präzision, sondern auch die Sicherheit gehört zum A und O beim Gepäck-Handling. Mit den Gepäckanlagen wird sichergestellt, dass die Koffer und Taschen, ob an einem der 359 Abfertigungsschalter im Terminal 1 und 2, im „AIRail Terminal“ oder direkt am Abflug-Gate aufgegeben, ausnahmslos geröntgt werden. Das Konzept des Transports der Gepäckstücke in codierten Kunststoffwannen hat seine Einsatzfähigkeit für große Luftverkehrsdrehscheiben eindrucksvoll bewiesen. Andere große Flughäfen wie Paris, Amsterdam, München und Dubai nahmen dieses Verfahren auf.

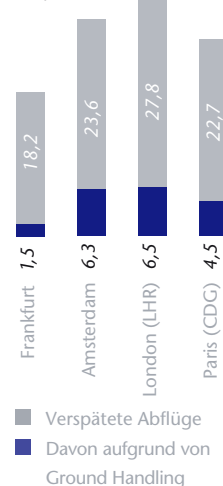
Umsteigezeiten von Hubs

in Minuten



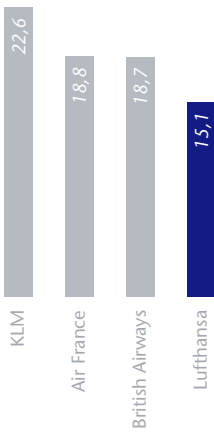
Verspätungen im inner-europäischen Verkehr

in %



Baggage Performance

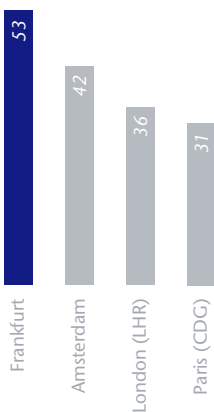
Anzahl zurückgelassener
Gepäckstücke pro
1.000 Passagiere



Quelle: AEA

Transferanteil

in %



Jeder zweite Passagier nimmt in Frankfurt einen Anschlussflug.

Quelle: AEA

Die Weiterentwicklung der GFA ist mit ihrem 30. Jubiläum im Jahr 2004 keineswegs zu Ende. Neue Herausforderungen bringt unter anderem der Ausbau des Flughafens im Süden. Das 100-prozentige Durchleuchten aller aufgegebenen Gepäckstücke soll nach dem Konzept der mehrstufigen Reisegepäckkontrolle in das System der GFA integriert werden.

Schnelle und effiziente Flugzeugabfertigung

Eine zügige und effiziente Abfertigung der Flugzeuge ist die Kernkompetenz der Bodenverkehrsdienste. Täglich fertigen hoch qualifizierte Mitarbeiter bis zu 1.100 Flüge mit einer Vielzahl von Spezialgeräten und Logistiksystemen ab. Die über Jahrzehnte gewonnene Kompetenz bildet die Grundlage für die gemeinsam mit namhaften Software-Häusern entwickelten IT-Systeme und Lösungen, die komplexe Prozesse rund um die Abfertigung so reibungslos ablaufen lassen.

Die Transportdienste wickeln täglich bis zu 9.000 Aufträge mit den unterschiedlichsten Frachttypen ab. Wir setzen dazu ein spezielles Dispositionssystem ein, das ganz nach Kundenwunsch die Wagen auf den Transportzügen zusammenstellt. Unsere Kunden können ihre Anforderungen elektronisch übermitteln und die Aufträge online verfolgen.

Pünktlichkeitsquote: mehr als 98 Prozent

Eine Pünktlichkeitsquote von mehr als 98 Prozent trägt entscheidend zur hohen Qualität der Abfertigung bei, insbesondere in sensiblen Bereichen wie dem Expresstransport. Selbst verspätete Exportfrachten werden in enger Abstimmung mit dem Ladeservice noch an Bord der vom Kunden gewünschten Maschine gebracht.

Mit der Cargo-Tochter fit für die Zukunft

Unter dem Motto „Frachtservice fit machen für die Zukunft“ haben wir den Bereich Frachtabfertigung im Juli 2004 aus der Fraport AG ausgegliedert und in das neu gegründete Tochterunternehmen Fraport Cargo Services eingebracht. Seit Sommer arbeiten unsere Expertenteams an neuen Geschäftsideen, mit denen weitere Kunden gewonnen und zukünftige Trends auf dem Luftfrachtmarkt bedient werden können. Mit seinen 550 hervorragend ausgebildeten Fachkräften fertigt der größte neutrale Dienstleister am Standort Flughafen Frankfurt über 80 Airlines ab und ist Partner für mehr als 200 Spediteure und Trucker.

Problemloser Warenfluss durch den Einsatz innovativer Systeme

Wachsende Bedeutung gewinnen zusätzliche Logistikleistungen, etwa Kommissionierung, Sicherung der Kühlkette und die „vereinfachte Zollabfertigung“, die einen zollfreien Frachttransfer innerhalb des Flughafens ermöglicht. Ein problemloser Warenfluss wird durch moderne, eigens hierfür entwickelte Computer-Programme möglich, dabei stehen größtmögliche Präzision, Schnelligkeit und Flexibilität im Vordergrund.





Unsere Mitarbeiter aus dem Bereich Frachttransport erledigen bis zu 9.000 Aufträge am Tag.

Insgesamt 1,6 Millionen Tonnen Fracht schlägt das Team im Jahr um. Auch für sensible Spezialtransporte wie Tiere sind wir die erste Adresse.



Tochtergesellschaften bringen Wettbewerbsvorteile

Die APS Airport Personal Service GmbH wurde Ende 2003 gegründet, um Personaldienstleistungen diverser Art zu erbringen. Nach einem positiven Start am 1. Januar 2004 konnte die APS ihr Geschäft ausbauen und beschäftigt zurzeit über 500 Mitarbeiter. Neben dem Hauptkunden Fraport AG bietet sie ihre Dienstleistungen erfolgreich anderen Gesellschaften am Flughafen Frankfurt und in dessen Umfeld an.

Die N*ICE Aircraft Services & Support GmbH hält die gesamte Infrastruktur für die Enteisung von Flugzeugen auf dem Flughafen Frankfurt vor. Sie ist dort alleiniger Anbieter von De-Icing/Anti-Icing von Flugzeugen am Boden. In Ergänzung hierzu entwickelt sie technische und operationelle Verfahren und vermarktet ihr Know-how auch extern.

Das Spektrum rundet die ASG Airport Service GmbH ab, deren Angebot die Flugzeugkabinenreinigung sowie die Ausstattung von Flugzeugen mit Zeitschriften und Accessoires umfasst. Als deutscher Marktführer in der Flugzeugkabinenreinigung beschäftigt die Gesellschaft etwa 800 Mitarbeiter.





Andrea Pal, Leiterin des Bereichs Akquisitionen und Beteiligungen

Drei Fragen an

Andrea Pal

Leiterin des Bereichs Akquisitionen und Beteiligungen

1. Was war für Sie der Höhepunkt im Geschäftsjahr 2004?

2004 war für das Beteiligungsportfolio der Fraport AG sehr erfolgreich. Fast alle Beteiligungen haben ihre Planzahlen übertroffen. Insbesondere ICTS Europe, unsere Beteiligung im Sicherheitsbereich, hat uns am Ende des Jahres ein EBITDA-Wachstum von 31 Prozent präsentiert. Auch der termingerechte Baufortschritt am Flughafen Lima macht uns zuversichtlich. Den Höhepunkt haben wir aber auf den letzten 100 Metern mit dem Zuschlag für den Management-Vertrag des Flughafens Kairo erreicht. Fraport hat sich gegen die harte Konkurrenz aus Frankreich und Spanien durchgesetzt und wird nun für acht Jahre ein Management-Team nach Kairo entsenden.

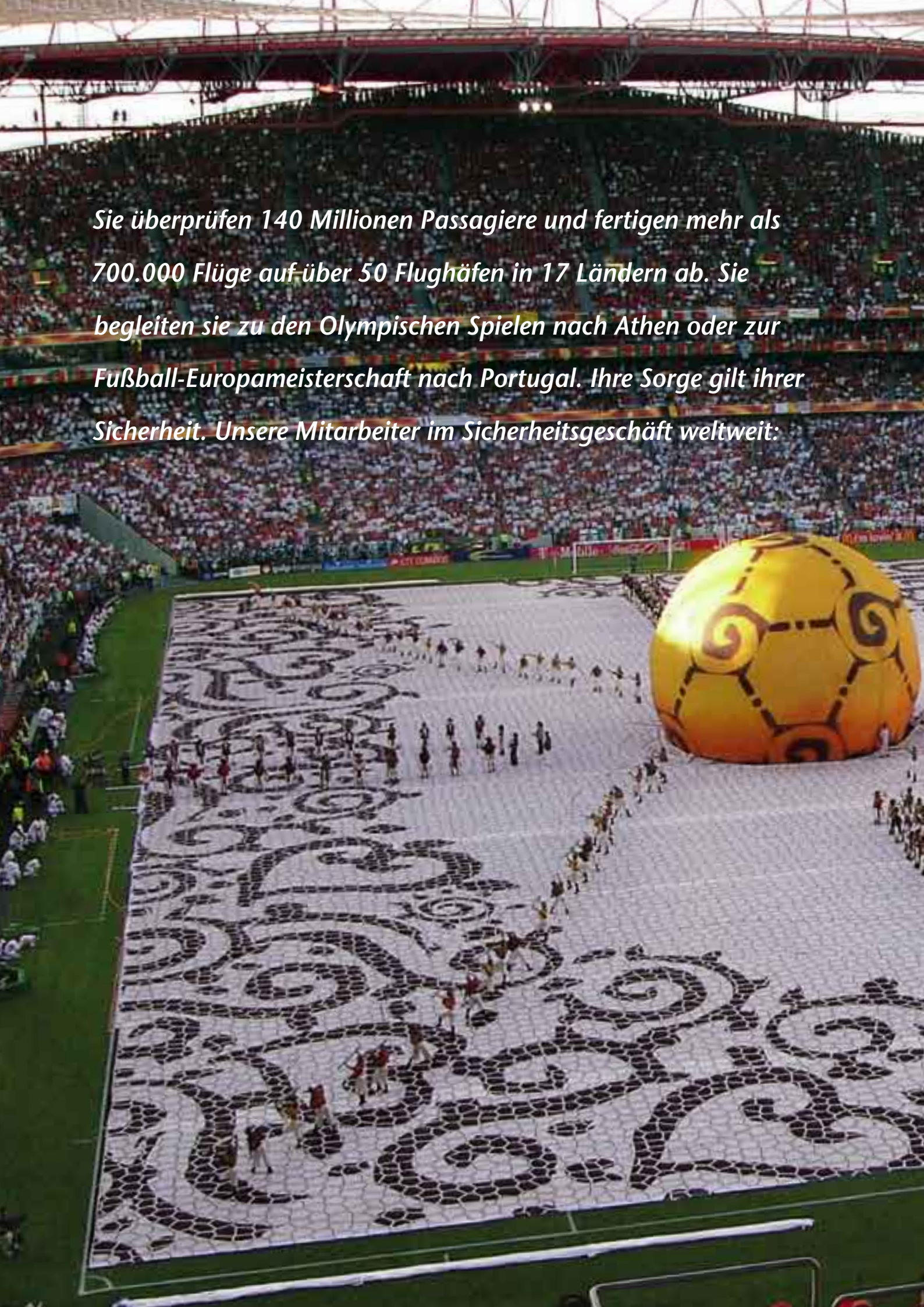
2. Wo sehen Sie die besten Chancen für die Zukunft?

Die Luftfahrtindustrie ist wieder im Aufschwung, und das führt zu intensiveren Merger-&-Acquisition-Aktivitäten auf dem Flughafen-Markt. Wir erwarten 2005 drei bis vier interessante Privatisierungsprojekte. Um die Angebote dafür vorzubereiten, hat das ganze Team auch in diesem Jahr hoch motiviert und flexibel gearbeitet.

3. Welchen Herausforderungen müssen Sie sich in den kommenden Jahren stellen?

Aktives Portfolio-Management heißt nicht nur das Wachstum der Beteiligungen zu fördern, sondern auch neue Märkte zu öffnen. Für die nächsten Jahre planen wir ein starkes Wachstum der ICTS Europe und wollen insbesondere in neue Märkte wie Asien und USA einsteigen. Im Jahr 2007 läuft der Konzessionsvertrag für den Betrieb des internationalen Terminals 1 in Antalya aus. Wir bereiten uns jetzt schon darauf vor, um bei der Neuausschreibung richtig aufgestellt zu sein. Darüber hinaus werden wir in 2006 die Aktivitäten für die nächste Ausbaustufe des Flughafens in Lima starten. Wie man sieht: Wir haben alle Hände voll zu tun! Aber gerade diese Herausforderungen machen den Job richtig spannend, und das ganze Team arbeitet hart, um diese zu meistern.

Sie überprüfen 140 Millionen Passagiere und fertigen mehr als 700.000 Flüge auf über 50 Flughäfen in 17 Ländern ab. Sie begleiten sie zu den Olympischen Spielen nach Athen oder zur Fußball-Europameisterschaft nach Portugal. Ihre Sorge gilt ihrer Sicherheit. Unsere Mitarbeiter im Sicherheitsgeschäft weltweit:

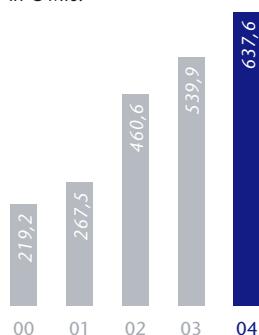


9.577



Umsätze der Beteiligungen* vor Konsolidierung

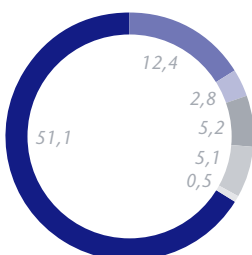
in € Mio.



* Einbezogene Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen

Passagiere

in Millionen



- Frankfurt
- Antalya
- Frankfurt-Hahn
- Hannover
- Lima
- Saarbrücken

Fraport – ein weltweiter Markenartikel

Fraport ist ein weltweiter Markenartikel – der Name steht für Expertise im Flughafen-Management, für höchste Qualität im Ground Handling und für langjährige Erfahrung in Aviation Security als Marktführer in Europa. Diese drei Geschäftsfelder sind für uns Exportartikel, mit denen wir das Wachstum unseres Konzerns über den Standort Frankfurt hinaus sichern. Mit dem internationalen Geschäft wollen wir am größeren Wachstum anderer Märkte partizipieren. Auch für die USA sehen wir in den kommenden Jahren durch weitere Liberalisierung neue Chancen.

Engagement im In- und Ausland bedeutet für uns auch, dass wir durch Aktivitäten in den Bereichen Ground Handling und Sicherheit die Bindung zu den internationalen Airlines, die in Frankfurt unsere Kunden sind, stärken. Neue Märkte bauen wir schrittweise auf, nach klaren Regeln.

Großes Passagierplus auf Tochterflughäfen

Mit unseren bestehenden Flughafen-Beteiligungen konnten wir auch 2004 ein überdurchschnittliches Wachstum beim Passagieraufkommen verzeichnen. Konzernweit lag der Anstieg bei 9,2 Prozent. Auch die Gewinne der Airport-Beteiligungen entwickelten sich erfreulich.

In Antalya, dem Tor zur türkischen Ferienregion, an dem Fraport mit 50 Prozent beteiligt ist, stiegen die Fluggastzahlen um 27,4 Prozent auf 12,4 Millionen Passagiere und in Lima (Beteiligung: 42,75 Prozent) um 11,9 Prozent auf 5,1 Millionen.

Der Flughafen Frankfurt-Hahn (Beteiligung 73,07 Prozent) konnte die Passagierzahlen um 13,6 Prozent auf 2,8 Millionen steigern. Um der anhaltenden Nachfrage gerecht zu werden, wurde die Zahl der Parkplätze um 1.200 auf 9.700 erhöht und Flächen nochmals erweitert. Die positive Entwicklung des Standorts spiegelt auch die Flächenvermarktung wider. Ein neues Hotel in direkter Terminal-Nähe befindet sich im Bau, Bürogebäude und Frachthalle werden erstellt. Im Dezember erhielt Frankfurt-Hahn den Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung der Start- und Landebahn auf 3.800 Meter Gesamtlänge.



Die Fraport AG ist vielseitig erfolgreich: z. B. als Ground-Handling-Dienstleister in Wien und Jacksonville (I.u.). Auch Flughäfen wie Lima (I. o.), Antalya (r. u.) und Frankfurt-Hahn (r. o.) haben sich erfolgreich entwickelt.

Management von Flughäfen

Der Trend zur Privatisierung von Flughäfen geht weiter. Öffentliche Eigner planen, sich von ihren Anteilen zu trennen. Beispiele sind die Flughäfen in Mailand sowie in Deutschland, China und Indien. Dabei sind nicht nur internationale Hubs interessant. Durch den wachsenden Punkt-zu-Punkt-Verkehr von Low Cost-Airlines werden auch Regional-Flughäfen attraktiv, zum Beispiel in Feriencentren in Süditalien und an der Schwarzmeerküste.

Neue Chancen am Schwarzen Meer

Chancen auf einen Markteinstieg sehen wir auch bei den bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas am Schwarzen Meer. Gemeinsam mit einer bulgarischen Reederei als Konsortialpartner wollen wir den Betrieb dieser Ferienflughäfen übernehmen. Die bulgarische Schwarzmeerküste bietet im Sektor Massentourismus erhebliches Potenzial. Denn dort ist der Urlaub bei ähnlichem Klima deutlich billiger als etwa am spanischen Mittelmeer. Die bulgarische Regierung will im Frühjahr 2005 über die Vergabe der beiden Konzessionen entscheiden.

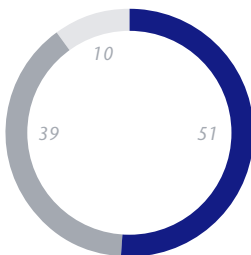
Flughafen-Management auf Märkten mit großem Wachstum

Wir bevorzugen Managementverträge für Terminals und Flughäfen und konzentrieren uns dabei auf Märkte mit überproportionalem Wachstum wie China, Indien oder Ost- und Südosteuropa. In China ist geplant, bis 2010 mehr als 230 Flughäfen zu privatisieren. 2005 wird über den Verkauf der Flughäfen Budapest, Mailand und Bratislava sowie die Teilprivatisierung der Flughäfen Delhi und Mumbai in Indien verhandelt werden.

Jetzt auch in Kairo aktiv: Im Dezember hat Fraport den Managementvertrag für den Betrieb des internationalen Flughafens in Kairo über acht Jahre abgeschlossen.

Mitarbeiter

in %



- Fraport
- ICTS Europe
- Übrige Beteiligungen

Gerade die amerikanischen Airlines vertrauen auf Dienstleistungen von ICTS Europe. Fünf der sechs US-Airlines, die Europa anfliegen, sind Kunden.

Einstieg ins Ground Handling in den USA

Mit der Gründung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft Fraport Ground Services USA Inc. sind wir seit Oktober 2004 auf dem amerikanischen Markt präsent, zunächst auf dem Jacksonville International Airport (JAX) in Florida. Der Flughafen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von fünf Millionen Passagieren wird von allen namhaften US-Fluggesellschaften angefliegen. Zurzeit bietet unsere US-Tochter in Jacksonville Dienstleistungen in der Flugzeugabfertigung (Rampen- und Gepäckservice) und Passagierservice an. Außerdem werden Gespräche darüber geführt, weitere Dienste zu übernehmen, die die Attraktivität des Airports bei den Airlines steigern.

Erneut ein Boom-Jahr für die Sicherheitsbranche

Als Boom-Markt erwies sich auch 2004 der Sektor Sicherheit. Unsere Tochterfirma „ICTS Europe“ baute hier ihre führende Stellung in Europa weiter aus. ICTS Europe arbeitet mit 18 eigenständigen Tochtergesellschaften in 17 Ländern auf 50 Flughäfen, von Lissabon bis Athen, von Oslo bis Rom. Rund 10.000 Angestellte fertigten über 700.000 Flüge mit 140 Millionen Passagieren ab.

Neuer Vertrag mit United Airlines auf sechs Flughäfen

Nachdem ICTS Europe von der amerikanischen Luftfahrt-Aufsichtsbehörde FAA die Zulassung für alle US-Fluglinien in Europa erhalten hat, wurde mit United Airlines im Juni 2004 ein Vertrag geschlossen, der Sicherheitskontrollen (Passagier- und Passkontrollen, Untersuchung des Handgepäckes und des Flugzeugs) an den Flughäfen London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam, München und Zürich vorsieht. Brandon O’Reilly, Chef für Airport Operation von United in Europa, kommentierte das Abkommen: „United ist sehr beeindruckt vom Renommee und den Fähigkeiten von ICTS Europe, speziell von ihrem professionellen Herangehen, Sicherheit, neue Technologien und Kundendienste zu kombinieren.“

ICTS-Mitarbeiter kontrollieren Passagiere, sie prüfen Pässe und überwachen einreisende Fluggäste, sie erledigen Überwachungsaufgaben und Personenschutz, überprüfen Gepäck und Luftfracht.

Auch für Krankenhäuser, Hotels und Luxusfirmen aktiv

Doch nicht nur an Flughäfen bietet ICTS Europe Dienstleistungen an. Unsere Tochterfirma übernimmt Zugangskontrollen auch in Krankenhäusern, Universitäten und Hotels. Für Luxusfirmen wie Chanel, Cartier, Versace und Louis Vuitton entwickelte ICTS Europe Sicherheitspläne, Risikoanalysen und Betrugspräventionen und trainierte firmeneigenes Sicherheitspersonal.

Besondere Herausforderungen waren 2004 zwei große Sportereignisse – die Olympischen Spiele in Athen und die Fußball-Europameisterschaft in Portugal. In beiden Fällen war ICTS Europe als Sicherheitsdienstleister aktiv.

External Activities

Beteiligungen:	90 in 18 Ländern an 88 Standorten, darunter 78 Flughäfen
Geografische Verteilung:	75 in Europa, 7 in Asien, 5 in Nord- und 3 in Südamerika
Leistungsspektrum:	Flughafen- und Terminalmanagement, Sicherheitsdienstleistungen, Ground Handling, Airport-IT
Aktivitäten:	Managementverträge (z. B. Kairo), Neuaufbau von Gesellschaften (z. B. Fraport Ground Services USA), Akquisitionen (z. B. ICTS Europe), Consulting
Besonderheiten:	Fraport managt nicht nur den Hub in Frankfurt, sondern ist mit Beteiligungsgesellschaften auch in London, Paris und Amsterdam aktiv



ICTS Europe ist mit ihren Security-Leistungen erfolgreich im Geschäft: Für United Airlines verantwortet unsere Tochterfirma zum Beispiel die Sicherheitskontrolle an den Flughäfen London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Amsterdam, München und Zürich. Auch die Sicherung von Hafenanlagen (wie in Bremerhaven) zählt zu ihren Dienstleistungen.

Leistungen der ICTS Europe:

- Passagier- und Passkontrolle
- Überwachung einreisender Fluggäste
- Personenschutz
- Gepäck- und Luftfrachtüberprüfung
- maritime Sicherheit

Security ICTS Europe:

- 50 Flughäfen
- 10.000 Angestellte
- mehr als 700.000 Flüge
- 140 Millionen Passagiere
- 115 Kunden weltweit

Die Spürhunde erkennen kleinste Spuren von Sprengstoff in der Luft. Die aufgespürten Proben sind um den Faktor 1.000 bis 1.000.000 kleiner als bei jedem bekannten technischen Verfahren.

Perfekte Vorbereitung auf die Olympischen Spiele

Während der Olympischen Spiele und der anschließenden Paralympics war ICTS Hellas der bevorzugte Partner für die Aviation Security. Lange vor dem Start der Olympischen Spiele hatten wir mit unseren Partnern und Kunden, unter anderem Flughafen Athen, Delta Air Lines, Swissport und Pandair, die Kontrollen bei den Spielen vorbereitet. 40 Prozent zusätzliches Personal wurde eingestellt und ein spezielles „24-Stunden-Notfall-Center“ aufgebaut, das die tägliche Sicherheitslage beobachtete und auf alle möglichen Situationen koordiniert reagieren konnte. Fachleute anderer ICTS-Stationen wie London, Paris und Frankfurt unterstützten ihre Kollegen in Athen. Daneben übernahmen Fraport-Mitarbeiter aus Frankfurt die Betreuung der Gepäckförderanlage.

Spezielle Kontrollen für besondere Sportler

Anspruchsvolle Kunden waren die olympischen Reiter und ihre Pferde. Die Tiere und ihr umfangreiches Zubehör mussten in einem besonders ausgeklügelten Kontrollverfahren überprüft werden, das von ICTS Europe speziell entwickelt worden war.

Die größte Leistung wurde am 30. August erbracht, dem Tag nach dem Ende der Spiele. An diesem Tag landeten und starteten in Athen 856 Maschinen, in der Spitze war das eine Flugbewegung pro Minute. 43.361 Passagiere mit mehr als 50.000 Gepäckstücken wurden abgefertigt. Die Pünktlichkeitsrate war so hoch wie noch nie bei einem solchen Großereignis.

Blitzeinsatz bei der Fußball-Europameisterschaft in Portugal

In kürzester Zeit musste sich ICTS Portugal auf den Einsatz bei der Fußball-Europameisterschaft vorbereiten. Der portugiesische Flughafen-Konzern ANA hatte ICTS Europe gebeten, vor dem Start des Turniers zusätzliche Sicherheitsdienste an den drei Flughäfen Lissabon, Porto und Faro zu installieren, da ein enormer Andrang von Fußballfans erwartet wurde. Zu den Aufgaben gehörten vor allem die Überprüfung des Handgepäckes und die Identitätskontrolle der Passagiere. Innerhalb von Wochen musste ICTS Portugal 350 Kontrolleure und 50 Aufseher engagieren und für ihre Aufgaben ausbilden und trainieren.

Während des Einsatzes bekam ICTS Portugal intensive Unterstützung von Kollegen aus Großbritannien, Frankreich, Holland, Italien und Deutschland. Insbesondere erfahrene Auswerter für die Röntgenbilder des Gepäcks sorgten für einen reibungslosen Ablauf. Auch dieses sportliche Großereignis verlief ohne Sicherheitsprobleme. Mit ihrem Einsatz an den Flughäfen hat ICTS Portugal einen guten Anteil an diesem Erfolg und erwarb sich eine hohe Reputation für die kommenden Jahre.

Der zusätzliche Verkehr in Portugal während der Europameisterschaft wurde durch die hervorragende Leistung unserer Ground-Handling-Gesellschaft Portway mitabgedeckt. Portway fertigte während der EM fast 500 zusätzliche Flüge mit mehr als 120.000 ankommenden und abfliegenden Passagieren ab. ICTS Europe und Portway haben damit zum Erfolg der gesamten EM beigetragen.

Sprengstoffspürhunde machen Luftfracht sicherer

Ein neues wichtiges Verfahren für das Aufspüren von Sprengstoffen in Luftfracht hat ICTS Europe im Sommer 2004 der Öffentlichkeit vorgestellt: Mithilfe einer Saugvorrichtung wird aus Containern, Kisten oder aus Palettenware Luft über einen Filter abgesaugt. Dieser Filter wird dann speziell trainierten Sprengstoffhunden präsentiert, die auf diese Weise von Sprengstoff belastete Luft erschnüffeln.

Hunderte Tests in Paris beweisen die Qualität von „RASCargo“

In den vergangenen drei Jahren hat ICTS Europe diese Methode entwickelt, Hunde und Hundeführer ausgebildet, die Einsatzfähigkeit und Zuverlässigkeit von „RASCargo“ überprüft und die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens sichergestellt. Ein Tochterunternehmen mit dem Namen „Diag-

Beteiligungen der Fraport AG



Die Fraport AG ist an vielen Standorten weltweit aktiv. Als Full-Service-Anbieter können wir das gesamte Dienstleistungsspektrum entlang der Flughafen-spezifischen Kernprozesse schnell und reibungslos zur Verfügung stellen.

Nose“ unterhält in der Nähe von Paris ein Ausbildungszentrum für Hunde. Auf dem Flughafen Paris Charles de Gaulle sind acht „Rasco“-Hunde und fünf Sicherheitsleute im Einsatz, die täglich bis zu 1.500 Tonnen Ware prüfen können. Seit Januar 2004 war das System an Hunderten Containern aller Größen und Formen im normalen Betrieb getestet worden. Jedes einzelne zuvor mit Sprengmitteln präparierte Frachtstück wurde von den Hunden sofort identifiziert.

Flexibel an jedem Ort einsetzbar und schnelle Ergebnisse

Luftfracht wird im Gegensatz zu Fluggepäck heute noch weitgehend unkontrolliert befördert, da man davon ausgeht, dass Absender und Empfänger bekannt sind und die Spediteure für sicheres Lagern und Verladen sorgen. Diese potenzielle Sicherheitslücke kann mit „RASCargO“ zuverlässig und kostengünstig geschlossen werden. Zudem ist das System flexibel an jedem Standort einsetzbar und liefert innerhalb weniger Minuten Ergebnisse.

Das Echo bei der verladenden Wirtschaft sei sehr ermutigend, sagt ICTS-Chef Zamir Eldar. „Fracht muss heute schnell, effizient, preiswert und ohne Begrenzung durch Größe und Inhalt kontrolliert werden – genau die Vorteile von RASCargO.“

Ein neues Geschäftsfeld: Sicherheit für Häfen und Schiffe

Die neue Methode ist nicht nur an Flughäfen einsetzbar, sondern auch in einem weiteren Geschäftsfeld, das ICTS Europe aufbaut: die Sicherheit von Schifffahrt und Häfen. Aus diesem Grund wurde bei ICTS Europe 2004 eine Abteilung „Maritime Security“ gegründet, die sich diesen Aufgaben speziell widmet. Weil die amerikanischen Behörden verschärfte Sicherheitsstandards in den europäischen Häfen verlangen, ist hier ein enormes Wachstum zu erwarten. Experten schätzen das Potenzial für Bewachung und Kontrolle in Seehäfen auf jährlich eine Milliarde Dollar. Im Dezember haben wir den Mehrheitsanteil der britischen Spezialfirma Maritime & Underwater Security Consultants erworben, die weltweit auf dem Sektor Schiffsicherheit tätig ist und Niederlassungen in den USA, in Singapur, Estland, Griechenland und Nigeria besitzt.

Zusätzliche Chancen durch Internationalisierung

Wir werden weiter weltweit wachsen, dabei jedoch Risiken begrenzen und jedes Projekt umfassend analysieren. Internationalisierung bedeutet zusätzliche Chancen für die Fraport AG. Wir erreichen eine breitere Geschäftsbasis in wachstumsstarken Märkten und steigern so die Wertschaffung des Konzerns, unabhängig vom Wachstum am Standort Frankfurt. Außerdem verringern wir die Abhängigkeit von nur einem Markt. Aktivitäten auf vielen Märkten begrenzen das Risiko von nationalen Konjunkturschwankungen. Durch den internationalen Auftritt in den Bereichen Airport-Management, Ground Handling und Security steigern wir neben der Kundenbindung unserer Airline-Partner auch unseren Bekanntheitsgrad weltweit und verstärken unser Image als internationaler Marktteilnehmer.

Mit Beteiligungen und Managementverträgen weltweit wachsen.

Aktie und Investor Relations

- *Starker Kursanstieg der Fraport-Aktie.*
- *Dividendenerhöhung für das Jahr 2004 vorgeschlagen.*
- *Positive Bewertung unserer Investor-Relations-Arbeit.*

Im Jahr 2004 stand die Fraport-Aktie anfangs unter wechselnden Einflüssen. Nach einem positiven Start zu Jahresbeginn bremsten die Terroranschläge in Madrid und steigende Rohölpreise die Entwicklung an den europäischen Aktienmärkten. Im weiteren Verlauf des Jahres gaben steigende Gewinne deutscher Unternehmen und optimistischere Konjunkturerwartungen für den Standort Deutschland der Aktie deutlichen Auftrieb. Zudem dürfte die positive Geschäftsentwicklung der Fraport AG diesen Trend unterstützt haben.

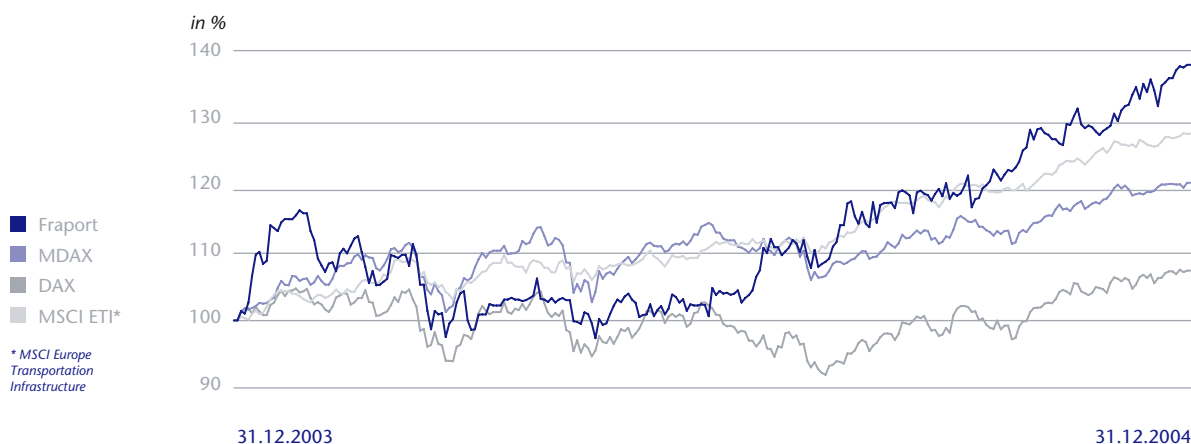
Die deutschen Aktienindizes DAX und MDAX zogen im Verlauf des Jahres 2004 an: Der DAX verzeichnete ein Plus von 7,3 %, der MDAX legte um 20,3 % zu.

In der gleichen Zeit erzielte die Fraport-Aktie eine Gesamttrendite von 40,3 %. Sie übertraf damit den DAX um 33,0 Prozentpunkte, den MDAX um 20,0 und den MSCI-Branchenindex um 12,8 Prozentpunkte.

Der Höchstkurs 2004 entsprach dem Jahresschlusskurs von € 31,39, der Tiefststand wurde mit € 22,20 am 18. Mai festgestellt. Die Marktkapitalisierung am Jahresende betrug € 2.841,3 Mio.; das entspricht einer Steigerung des Börsenwerts um € 784,0 Mio. seit Jahresbeginn. Durchschnittlich wurden 102.563 Aktien je Börsentag gehandelt.

Die Volatilität der Fraport-Aktie hat sich 2004 verringert, das historische Beta im Vergleich zum MDAX lag bei 0,70 gegenüber 0,84 im Vorjahr. Ein Wert kleiner als 1,00 bedeutet, dass Fraport weniger stark auf Schwankungen des Gesamtmarkts reagiert.

Kursentwicklung seit dem 31.12.2003, auf 100 indexiert



Kennzahlen zur Fraport-Aktie

	2004	2003
Grundkapital Fraport AG (nach IFRS) in € Mio.	905,2	902,3
Anzahl Aktien gesamt Stück	90.638.708	90.361.658
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12. Stück	90.515.040	90.231.488
Rechnerischer Anteil am Grundkapital je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs in €	31,39	22,80
Höchstkurs ² in €	31,39	24,89
Tiefstkurs ³ in €	22,20	15,95
Jahresperformance ⁴ in %	40,3	34,1
Beta relativ zum MDAX in %	0,70	0,84
Marktkapitalisierung ⁵ in € Mio.	2.841	2.057
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag in Stück	102.563	62.697
Ergebnis je Aktie (unverwässert) ⁶ in €	1,51	1,28
Ergebnis je Aktie (verwässert) ⁶ in €	1,48	1,26
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁷ in %	20,8	17,8
Dividende je Aktie ⁸ in €	0,75	0,44
Ausschüttungssumme in € Mio.	68,0	39,7
Dividendenrendite zum 31.12. ⁹ in %	2,4	1,9

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

² Schlusskurs am 30. Dezember 2004 bzw. 4. September 2003.

³ Schlusskurs am 18. Mai 2004 bzw. 8. Januar 2003.

⁴ Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum.

⁵ Jahresschlusskurs, multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf.

⁶ Bezogen auf den gewichteten Jahresdurchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien.

⁷ Bezogen auf den Jahresschlusskurs.

⁸ Vorgeschlagene Dividende (2004).

⁹ Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs.

Aktionärsstruktur

Größte Einzelaktionäre sind nach wie vor das Land Hessen, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und die Bundesrepublik Deutschland. Im Streubesitz befinden sich 29,4 % der Aktien.

Nach unserer Einschätzung halten deutsche Privatanleger ca. 30 % dieses Streubesitzes. 70 % liegen bei institutionellen Investoren, etwa gleich verteilt auf die Regionen USA, Großbritannien und Kontinentaleuropa.

Dividendenpolitik

Das Ergebnis je Aktie stieg analog zur Entwicklung des Jahresüberschusses von € 1,28 um 18 % auf € 1,51. Deutlich überproportional entwickelt sich die Dividende: Aufsichtsrat und Vorstand wollen der diesjährigen Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende von € 0,75 je Aktie zu beschließen (Vorjahr € 0,44). Dies entspräche einem Anstieg um 70 %, die Ausschüttungsquote würde bei knapp 50 % des Konzern-Ergebnisses liegen; im Vorjahr wurden 34,5 % ausgezahlt.

Investor Relations bei Fraport

Unser Ziel ist, mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz für den Kapitalmarkt zu schaffen.

Im Geschäftsjahr 2004 hat sich Fraport an 53 Roadshow-Tagen institutionellen Investoren im In- und Ausland präsentiert. Damit haben wir unsere bestehenden Kontakte intensiviert und neue aufgebaut. Der Vorstand präsentierte das Unternehmen außerdem auf der Hauptversammlung sowie auf Bilanzpresse-, Analysten- und Kapitalmarktkonferenzen. Zum zweiten Mal lud der Vorstand zu einem Investorentag ein, der in diesem Jahr auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn stattfand.

ISIN:
DE 000 577 330 3

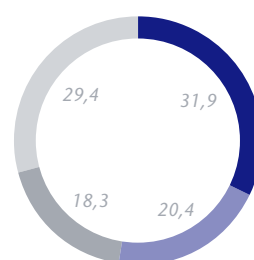
Wertpapierkennnummer
(WKN):
577330

Tickerkürzel Reuters:
FRAG.DE

Tickerkürzel Bloomberg:
FRA

Aktionärsstruktur

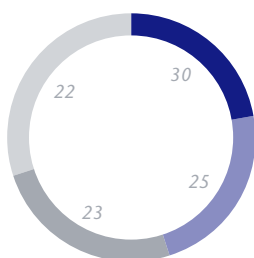
in %



- Land Hessen
- Stadtwerke Frankfurt am Main
- Bundesrepublik Deutschland
- Streubesitz

Aktionärsstruktur im Streubesitz*

in %



- Privatanleger
- Institutionelle USA
- Institutionelle UK
- Institutionelle Kontinentaleuropa

* Eigene Schätzung.

Zur dritten Hauptversammlung am 2. Juni 2004 kamen rund 1.600 Anteilseigner und Aktionärsvertreter in die Jahrhunderthalle, Frankfurt-Höchst. Bei einer Präsenz von 77,7 % des Grundkapitals wurden Vorstand und Aufsichtsrat jeweils mit 99,98 % der Stimmen entlastet. Versammlungsleiter war der Aufsichtsratsvorsitzende Karlheinz Weimar, Finanzminister von Hessen, der dieses Amt im Dezember 2003 von Ministerpräsident Roland Koch übernommen hat.

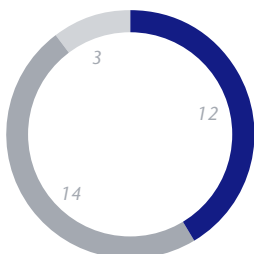
Mit In-Kraft-Treten des Anlegerschutzverbesserungsgesetzes (AnSVG) am 30. Oktober 2004 ist unsere IR-Arbeit deutlich umfangreicher geworden. Zudem sind die Vorschriften zu Insider-Haftung, Ad-hoc-Publizität und Directors' Dealings neu definiert und verschärft worden.

Eine Studie, die im Auftrag des Wirtschaftsmagazins Capital durchgeführt worden ist, bescheinigt die Qualität unserer IR-Arbeit. Analysten aus ganz Europa beurteilten Glaubwürdigkeit, Qualität und Zeitnähe unserer Arbeit sowie die Güte der Corporate Governance. Im MDAX nahm Fraport 2004 den neunten Rang unter 50 Unternehmen ein.

Die hohe Akzeptanz der Fraport AG an den Finanzmärkten spiegelt sich auch darin wider, dass nunmehr 29 bedeutende deutsche und internationale Privat- und Investmentbanken Research betreiben und Studien veröffentlichen.

Analystenempfehlungen

Stand: 31.12.2004



- Kaufen
- Halten
- Verkaufen

Die Grafik stellt die Einschätzung der Banken zum Jahresende dar. Zwölf Banken empfehlen die Aktie zum Kauf, 14 würden halten und drei raten zum Verkauf.

Unseren Internet-Auftritt, der vor allem bei der Kommunikation mit unseren Privatanlegern eine wesentliche Rolle spielt, werden wir auch 2005 erweitern. Wir bieten auf unserer Website (www.fraport.de) unter „Investor Relations“ bereits ein breites Informationsangebot. Mit dem Online-Geschäftsbericht, Live-Übertragungen von Analystenkonferenzen und der Verfügbarkeit aller Zahlen im Excel-Format gehen wir über den üblichen Standard hinaus. In Zusammenarbeit mit Banken, Sparkassen und Aktionärsverbänden wollen wir auch unser Veranstaltungsangebot an Privatanleger verstärken.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Mitarbeiter im Rahmen des leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungsprogramms „LEA“ einmal im Jahr Aktien zeichnen. Die Aktien für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt sie an ihre Beschäftigten.

2004 entschieden sich rund 5.100 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 146.450 Fraport-Aktien. Damit stieg die Teilnehmerquote von 33,1 % im Jahr 2003 auf 41,5 %. Die Aktien wurden im Mai 2004 zum Preis von je € 22,22 ausgegeben, der Kurs errechnete sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 1. bis 16. April 2004 abzüglich eines Abschlags von € 1,00.

Seit Start des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit 719.736 Aktien erworben.

Corporate Governance

Der Ausdruck Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine enge und effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie der Schutz von Aktionärsrechten sowie eine offene und aktuelle Unternehmenskommunikation. Wir sind diesem Anspruch verpflichtet und haben im Jahr 2004 weitere Maßnahmen getroffen, die im Sinne des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) unseren eigenen Kodex ergänzen.

Von den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 wichen wir zum Jahresende 2004 noch in den folgenden Punkten ab:

1. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Kodex Ziffer 5.4.5 Abs. 2).
2. Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Als variable Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter dienen Aktienoptionen mit einer zweijährigen Veräußerungssperre. Sie können nur dann ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an wenigstens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15 % übertrifft. Gegenwärtig sind keine anderen Vergleichsparameter vereinbart (Kodex Ziffer 4.2.3 Abs. 2, Satz 2). Unser Aktienoptionsprogramm sieht keine Begrenzung (Cap) im Falle außerordentlicher, nicht vorhergesehener Entwicklungen vor (Kodex Ziffer 4.2.3 Abs. 2, Satz 4).

Es ist vorgesehen, der Hauptversammlung 2005 eine Neuregelung des Aktienoptionsprogramms vorzuschlagen, die den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex entspricht. Zum Jahresende 2004 galt unverändert die im März veröffentlichte Entsprechenserklärung.

Von den insgesamt elf im DCGK aufgeführten Anregungen erfüllte Fraport in 2004 vier nicht:

- Bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern sollte die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein: Alle Vorstandsmitglieder der Fraport AG wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt.
- Die erfolgsorientierte Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats sollte auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten: Der Aufsichtsrat von Fraport hat bisher einer erfolgsorientierten Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder nicht zugestimmt.
- Die Gesellschaft sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (zum Beispiel Internet) ermöglichen: Aus Sicherheits- und Kostengründen hat Fraport 2004 nur die Begrüßung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die vollständige Rede des Vorstandsvorsitzenden im Internet übertragen.
- Der Stimmrechtsvertreter sollte auch während der Fraport-Hauptversammlung erreichbar sein: Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung jedoch nicht außerhalb des Präsenzbereichs übertragen wurde, musste er in dieser Zeit nicht erreichbar sein.

Alle übrigen Anregungen wurden von Fraport in 2004 erfüllt. Im Aufsichtsrat wird kontinuierlich über Veränderungen der Corporate Governance bei Fraport gesprochen.

Aufsichtsrat

Der zwanzigköpfige Aufsichtsrat der Fraport AG hat mehrere fachlich qualifizierte Ausschüsse gebildet, um die Aufsichtsratsarbeit effizienter zu gestalten und komplexen Sachverhalten besser gerecht zu werden (Kodex Ziffer 5.3).

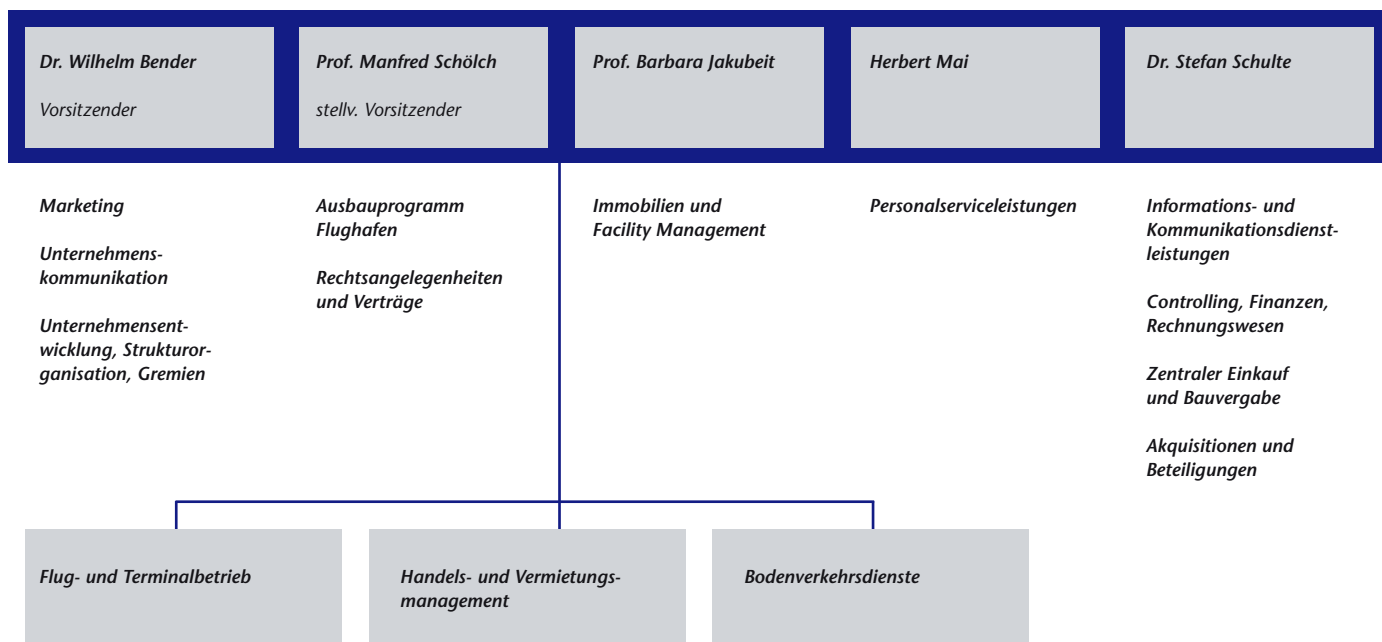
Der achtköpfige **Präsidialausschuss** trat 2004 zweimal zusammen und beriet insbesondere über Fragen der leistungsabhängigen Vorstandsvergütung und die Verlängerung auslaufender Vorstandsverträge. Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** traf sich viermal. Die acht Mitglieder beschäftigten sich mit dem Jahres- und Konzern-Abschluss, der Dividendenhöhe, dem Risikomanagement und – wie vom Deutschen Corporate Governance-Kodex gefordert – der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner legten sie die Prüfungsschwerpunkte fest und diskutierten den Wirtschafts- und Konzern-Plan 2005.

Die acht Mitglieder des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** berieten in fünf Sitzungen über das Beteiligungsportfolio der Fraport AG und den Investitionsplan 2005. Das Votum des Ausschusses ist erforderlich, wenn beabsichtigte Maßnahmen einen Wert von € 5,0 Mio. übersteigen. Liegt das Volumen über € 10,0 Mio., muss der gesamte Aufsichtsrat zustimmen. Der achtköpfige **Personalausschuss** tagte viermal zur Vorbereitung von Beschlüssen aus dem Personalwesen, insbesondere zu Grundsatzfragen des Tarifrechts, zum Mitarbeiterbeteiligungsprogramm und zur Altersversorgung. Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** mit vier Mitgliedern war 2004 nicht erforderlich.

Beraterkreis

Der Beraterkreis unterstützt den Vorstand in wichtigen Fragen zu Wirtschaft und Luftverkehr. Die Mitglieder werden vom Vorstand für regelmäßig drei Jahre berufen. Der Vorstand nimmt an den Sitzungen des Beraterkreises teil, als ständiger Gast ist der Aufsichtsratsvorsitzende eingeladen.

Aufbauorganisation Fraport



Segmente



Finanzbericht

Konzern-Lagebericht

54	<i>Highlights und Kennzahlen</i>
56	<i>Strategie und Wertmanagement</i>
56	<i>Strategie</i>
58	<i>Wertmanagement</i>
60	<i>Geschäftsentwicklung 2004</i>
60	<i>Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs</i>
61	<i>Konzern-Verkehrszahlen</i>
64	<i>Umsatz- und Ergebnisentwicklung</i>
67	<i>Segmentberichterstattung</i>
71	<i>Beteiligungen</i>
74	<i>Vermögens- und Finanzlage</i>
74	<i>Investitionen</i>
75	<i>Kapitalflussrechnung</i>
76	<i>Bilanzstruktur</i>
78	<i>Mitarbeiter</i>
80	<i>Corporate Responsibility</i>
80	<i>Abhängigkeitsbericht</i>
81	<i>Risikomanagement</i>
88	<i>Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag</i>
88	<i>Ausblick</i>

Konzern-Abschluss

92	<i>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</i>
93	<i>Konzern-Bilanz</i>
94	<i>Konzern-Kapitalflussrechnung</i>
95	<i>Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals</i>
96	<i>Konzern-Anlagenspiegel</i>
98	<i>Segmentberichterstattung</i>
100	<i>Konzern-Anhang</i>
100	<i>Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung</i>
110	<i>Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</i>
117	<i>Erläuterungen zur Konzern-Bilanz</i>
128	<i>Erläuterungen zur Segmentberichterstattung</i>
129	<i>Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung</i>
129	<i>Sonstige Angaben</i>
142	<i>Anteilsbesitz</i>
145	<i>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</i>
146	<i>Bericht des Aufsichtsrats</i>
150	<i>Beraterkreis</i>
151	<i>Siebenjahresübersicht</i>

Konzern-Lagebericht

Highlights und Kennzahlen

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

2004 war für Fraport ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Vor dem Hintergrund der leichten Konjunkturerholung und des Wachstums des Luftverkehrsaufkommens erzielten wir deutlich höhere Umsatzerlöse als im Vorjahr. EBITDA und Konzern-Jahresüberschuss konnten wir mit einem nachhaltigen Kostenmanagement sogar überproportional zum Umsatz steigern. Diesen Weg werden wir mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz unserer Geschäftsprozesse konsequent fortsetzen.

Der Vorstand der Fraport AG wird der Hauptversammlung 2005 die Ausschüttung von rund € 68 Mio. vorschlagen. Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2004 auf 75 Cent pro Aktie steigen, für 2003 waren 44 Cent pro Aktie ausgeschüttet worden.

Highlights im Geschäftsverlauf 2004:

- Passagierzahlen am Frankfurter Flughafen erstmals über 50 Mio.
- Anstieg der Umsatzerlöse um 8,9 % auf € 1.998,1 Mio.
- Verbesserung des EBITDA um 11,8 % auf € 516,2 Mio.
- Konzern-Jahresüberschuss mit € 136,4 Mio. um 18,4 % über dem Vorjahr.
- Deutlich höhere Dividende für das Jahr 2004.

Kennzahlen zur GuV

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.834,3	1.998,1	8,9
Gesamtleistung ¹	1.887,7	2.043,7	8,3
EBITDA ²	461,8	516,2	11,8
EBIT ²	203,7	281,1	38,0
EBT	215,1	265,9	23,6
Konzern-Jahresüberschuss	115,2	136,4	18,4
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,28	1,51	18,0

Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Eigenkapital	1.920,1	2.030,8	5,8
Eigenkapitalquote ³ in %	51,7	53,8	–
Bilanzsumme	3.636,4	3.650,2	0,4
Capital Employed ³	2.119,2	1.969,3	–7,1
Gearing in %	12,1	– ⁴	–
Operativer Cash flow	447,2	519,4	16,1
Investitionen	256,9	279,4	8,8

Rentabilitätskennzahlen

in %	2003	2004
Umsatzrendite	11,4	13,0
EBITDA-Marge	25,2	25,8
EBIT-Marge	11,1	14,1
ROCE	9,6	14,3

Mitarbeiter

	2003	2004	Veränderung in %
.....	23.353	24.182	3,5

¹ Der Ausweis von Fremdwährungseffekten wurde gegenüber 2003 geändert. Vgl. Anhang, Tz. 5.

² Die Berechnung von EBITDA und EBIT wurde gegenüber 2003 geändert. Vgl. Anhang, Tz. 5.

³ Eigenkapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Bilanzgewinn.

⁴ Ausweis entfällt, weil die liquiden Mittel die Finanzschulden überstiegen.

Strategie und Wertmanagement

Strategie

Die Luftverkehrsbranche wandelt sich. Wir haben die Trends aufgegriffen und im Jahr 2004 unsere Vision von einem modernen und effizienten Fraport-Konzern neu definiert:

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der Leistungsstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelt und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent. Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. So schaffen wir nachhaltig Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

Aus dieser Vision leiten sich unsere Hauptziele ab: Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit. Die drei Säulen unserer Strategie sind unverändert: Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells am Frankfurter Flughafen sowie Wachstum innerhalb und außerhalb Frankfurts. Die Kernelemente der Strategie prägen die grundsätzliche Ausrichtung aller Konzern-Segmente.

Das Segment **Aviation** entwickelt, steuert und verantwortet die Gesamtfunktionalität des Flughafens Frankfurt. Wertschaffung in diesem Bereich wird im Zusammenspiel mit den Fluggesellschaften durch die kontinuierliche Verbesserung der Prozesse erreicht. Im Vordergrund steht die Funktion als Primär-Hub der Deutschen Lufthansa und der Star Alliance.

Das Segment **Retail & Properties** verantwortet die Immobilien- und Flächenentwicklung sowie alle Retail-Aktivitäten am Flughafen Frankfurt und unterstützt Konzessionäre als Partner des Flughafens. Es optimiert die Auslastung und Verfügbarkeit aller Flächen. Strategisch hat es den Wandel vom reinen Infrastruktur-Provider zum Immobilienmanager und Anbieter verwandter Dienstleistungen vollzogen.

Fraport ist weltweit der drittgrößte Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen. Bedingt durch die schwierige Lage der Airlines steht das Segment **Ground Handling** unter starkem Marktdruck. Die Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen unter Beibehaltung der anerkannt hohen Produktqualität in Frankfurt ist Grundvoraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg.

Die Entwicklung des Konzerns über den Hauptstandort Frankfurt hinaus wird vom Segment **External Activities** gesteuert und verantwortet. Es operiert im Sinne der expansiven Strategie in unserem externen Geschäft.

Personalentwicklung und gezielte Verbesserung der Mitarbeiterqualifikation sind in allen Segmenten zentrale Strategie-Elemente.

Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells in Frankfurt

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) in Europa und Deutschlands größten Airport. Damit wir diese Position auch in Zukunft behaupten können, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung unserer Wettbewerbsvorteile: Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit. Wir werden unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüsselkunden vertiefen. Oberstes Ziel für alle Segmente ist Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

Im Jahr 2001 haben wir das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ initiiert. Die Vorgaben für 2004 wurden erreicht: Wir haben Kosten gespart, unsere Wettbewerbsposition gestärkt, die Zufriedenheit der Kunden gesteigert und damit Arbeitsplätze gesichert.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2004 ist mit WM-2005-Maßnahmen ein nachhaltiger Ergebnisbeitrag von rund € 87 Mio. erzielt worden. Im Rahmen der mittelfristigen Planung bis zum Jahr 2006 erwarten wir einen positiven EBITDA-Effekt von insgesamt circa € 150 Mio.

Wachstum am Standort Frankfurt

Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens ist eine notwendige Voraussetzung für seine Teilhabe am weltweiten Luftverkehrswachstum. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagierterminal sollen 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Wir rechnen damit, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) rund € 3,4 Mrd. ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Im Raumordnungsverfahren wurde festgestellt, dass der Bau einer 2.800 Meter langen Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes im Vergleich mit anderen Ausbauplanungen Umwelt und Anwohner am geringsten belastet. Für ihre Realisierung werden am wenigsten Flächen gebraucht, die Belastung von Wasser und Boden ist am niedrigsten und die Zahl von Fluglärm betroffener Anwohner ist am kleinsten.

Die heutige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes wird Ende 2005 vollständig in den Besitz der Fraport AG übergehen. Auf diesem Gelände soll das neue Passagierterminal entstehen, das unsere bisherige Kapazität von 56 Millionen Fluggästen pro Jahr um rund 26 Millionen Passagiere aufstocken würde. Für den Betrieb dieses Terminals werden – voraussichtlich in drei Phasen bis 2015 – insgesamt 75 Flugzeugpositionen sowie zusätzliche Rollbahnen gebaut.

Ab 2006 wird Airbus das neue Langstreckenflugzeug A380 ausliefern. Die Deutsche Lufthansa als Hauptnutzerin des Frankfurter Flughafens plant, ihre A380-Flotte an diesem Standort zu stationieren. Dafür wird eine neue Wartungshalle mit zugehörigem Lagergebäude benötigt. Sie soll im Süden des Flughafen-Geländes auf einer Fläche von rund 20 Hektar errichtet werden. Da die Stationierung der A380-Flotte unabhängig vom Ausbau des Flughafens erfolgt, ist im Januar 2003 für den Bau der neuen Halle und der dazugehörigen Einrichtungen ein gesonderter Planfeststellungsantrag eingereicht worden; den Planfeststellungsbeschluss hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 29. November 2004 erteilt. Die Stationierung der A380-Flotte in Frankfurt ist ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der zukünftigen Marktposition des Flughafens als Verkehrsdrehscheibe für Deutschland, Europa und die Welt.

Neben dem Luftverkehr sehen wir erhebliches Wachstumspotenzial im Retail-Geschäft des Frankfurter Flughafens. Geschäftsreisende und Urlauber erwarten eine attraktive Erlebniswelt mit einer abwechslungsreichen und hochwertigen Produktauswahl. Die dafür nötige Infrastruktur bieten wir ebenso wie einladende Restaurants, Cafés und Bars, die es den Gästen ermöglichen, die Zeit am Flughafen angenehm zu gestalten.

Externes Geschäft

Im „externen Geschäft“ streben wir den Export unserer Management- und Dienstleister-Kompetenz auf nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an. Der Schwerpunkt liegt in den Bereichen Flughafen-Management, Ground Handling und Luftsicherheit. Vorrang für uns haben Service-, Management- und Beraterverträge; Kapitalbeteiligungen gehen wir flankierend ein, soweit dies erforderlich ist.

Wertmanagement

Nachhaltige Wertschaffung ist eine zentrale Zielgröße unserer Vision. Aus diesem Grund haben wir ein wertorientiertes Steuerungssystem implementiert, mit dem wir alle Unternehmensbereiche an dieser Zielsetzung ausrichten. Um die nachhaltige Wertschaffung zu messen, verwenden wir den „Fraport-Wertbeitrag“.

Der Fraport-Wertbeitrag gibt den Betrag an, der über die Kapitalkosten hinaus erwirtschaftet wird. Dabei haben wir uns für eine reine Vor-Steuer-Betrachtung entschieden, das heißt, dem Ergebnis vor Steuern und Zinsen werden Kapitalkosten vor Steuern gegenübergestellt. Der Fraport-Wertbeitrag wird wie folgt ermittelt:

Fraport-Wertbeitrag (Konzern/Segment/Geschäftsbereich) =
Ergebnis vor Steuern und vor Zinsen – WACC (vor Steuern) x Fraport Assets

Der **durchschnittlich gewichtete Kapitalkostensatz (WACC¹)** leitet sich ab aus der kapitalmarktüblichen Mindestverzinsung, die Eigen- und Fremdkapitalgeber erwarten². Die Parameter des WACC werden jährlich validiert und angepasst, wenn sich das Zinsniveau und/oder unsere Risiko- und Finanzierungsstruktur gravierend verändert haben.

Die „Fraport Assets“ bezeichnen das im Unternehmen durchschnittlich gebundene und zu verzinsende Kapital – bei uns ermittelt als Anlagevermögen plus Working Capital. Abschreibbare Aktiva setzen wir grundsätzlich mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten an und nicht mit Restbuchwerten. Wir haben uns für diese Vorgehensweise entschieden, weil sie, im Gegensatz zur Berechnungsweise anderer Kennzahlen wie zum Beispiel EVATM, ausschließt, dass schon dann „Wertschaffung“ eintritt, wenn sich lediglich die Kapitalbasis aufgrund von Abschreibungen verringert. Ferner vermeiden wir eine Fehlallokation knapper Mittel, die sich aufgrund der hohen Sachanlagenintensität Fraports und der stark von Investitionszyklen geprägten Flughafen-Branche bei einer wertorientierten Steuerung auf Basis von Restbuchwerten ergeben würde.

Im Segment External Activities wird, abweichend zur beschriebenen Vorgehensweise, das Segment-EBIT jeweils um die Erträge der diesem Segment zugeordneten at equity- und übrigen Beteiligungen adjustiert. Das Gleiche gilt für die Vermögensbasis, die um die entsprechenden Vermögensanteile ergänzt wird. Damit sind auch Minderheitsbeteiligungen, deren Beteiligungserträge oder Ergebnisse im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen werden, in die wertorientierte Steuerung einbezogen.

Berechnung Fraport Assets

	Immaterielle Vermögenswerte
+	Sachanlagen
–	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
+	Aktivische Rechnungsabgrenzungsposten
+	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
+	Vorräte
–	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
–	Passivische Rechnungsabgrenzungsposten.

¹ Weighted Average Cost of Capital.

² Den Eigenkapitalkostensatz ermitteln wir anhand des „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM).

Der Fremdkapitalkostensatz orientiert sich an der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite.

Um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichen zu können, ziehen wir zusätzlich zum (absoluten) Wertbeitrag auch die relationale Kennzahl **Return On Fraport Assets (ROFRA)** heran, die sich durch das Verhältnis des EBIT zu den Fraport Assets ergibt. Hier gilt: Ist die Kapitalrendite höher als der WACC, ist der Bereich wertschaffend.

in € Mio.	Konzern		Aviation		Retail & Properties		Ground Handling		External Activities	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
EBIT	203,7	281,1	59,1	90,8	186,4	174,5	-0,4	31,1	-10,9*	-1,3*
Kapitalkosten vor Steuern	284,2	281,3	90,7	89,6	126,3	124,6	38,0	37,2	33,7	34,5
Wertbeitrag vor Steuern	-80,5	-0,2	-31,6	1,2	60,1	49,9	-38,4	-6,1	-44,6	-35,8
Fraport Assets	2.841,5	2.812,8	906,7	896,3	1.263,3	1.246,2	380,0	371,6	337,1*	345,0*
ROFRA	7,2 %	10,0 %	6,5 %	10,1 %	14,8 %	14,0 %	-0,1 %	8,4 %	-3,2 %	-0,4 %

* Inklusive Erträge beziehungsweise Vermögen der at equity- und übrigen Beteiligungen.

In den Konzern-Segmenten Aviation, Ground Handling und External Activities verbesserte sich der Wertbeitrag vor Steuern jeweils wesentlich. Eine Ausnahme bildet der Wertbeitrag des Segments Retail & Properties: Hier lag er unter dem Vorjahreswert, da auch das EBIT gesunken ist. Allerdings übertraf er die Wertbeiträge der anderen Segmente nach wie vor deutlich.

Die Entwicklung des ROFRA zeigt einen ähnlichen Verlauf. Das Segment Retail & Properties erzielte im Berichtsjahr die höchste Kapitalrendite, allerdings reduzierte sie sich im Vorjahresvergleich leicht, während sie in den drei anderen Segmenten deutlich anstieg.

Unsere selbst gesetzten hohen Anforderungen erfüllen wir derzeit in den Segmenten Aviation und Retail & Properties. Hier, aber vor allem im Segment Ground Handling, werden wir das Kostenmanagement weiter intensivieren. Die derzeit noch negativen Werte des Segments External Activities sind investitionstypisch, da sich viele Beteiligungen derzeit noch am Anfang des Investitionszyklus befinden.

Zu Vergleichszwecken sind nachfolgend auch die Kapitalrenditen angegeben, die sich bei Berechnung des gebundenen und zu verzinsenden Kapitals anhand von Restbuchwerten („Net Assets“) ergeben würden.

in € Mio.	Konzern		Aviation		Retail & Properties		Ground Handling		External Activities	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Net Assets	2.473,8	2.299,0	884,5	843,9	999,1	904,2	244,1	230,0	391,7*	367,0*
RONA	8,2 %	12,2 %	6,7 %	10,8 %	18,7 %	19,3 %	-0,2 %	13,5 %	-2,8 %	-0,4 %

* Inklusive Erträge beziehungsweise Vermögen der at equity- und übrigen Beteiligungen.

Geschäftsentwicklung 2004

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Für die Weltwirtschaft war 2004 ein außerordentlich starkes Jahr. Berechnungen der Deutschen Bank zufolge ist sie um 4,8 % gewachsen¹ – und damit so stark wie zuletzt Mitte der 70er Jahre. Der Welthandel stieg sogar um 9,5 %². Die weltweite Erholung der Konjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche und als internationale Luftverkehrsdrehscheibe profitierte davon auch der Frankfurter Flughafen.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Nach dem Krisenjahr 2002 und der anschließenden langsamen Erholung war das Jahr 2004 geprägt von positiven Nachrichten zum globalen Wirtschaftswachstum. Eine der treibenden Kräfte war die sehr expansive Geld- und Fiskalpolitik der USA. Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten nahm im Jahr 2004 um 4,4 % zu.

Das Bruttoinlandsprodukt Chinas wuchs nach Schätzungen der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) im Jahr 2004 um rund 9,3 %. Positiv verlief die Konjunktur ferner in Japan, Indien und anderen asiatischen Ländern sowie in vielen Volkswirtschaften Osteuropas.

Die globale Erholung wirkte auch in der Euro-Zone positiv; das Wachstum in dieser Region betrug 1,7 %; in der seit Mai 2004 auf 25 Staaten erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 2,3 %.

Nach zwei Jahren der Stagnation nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt um 1,6 % zu. Die deutschen Exporteure konnten ihre Ausfuhren 2004 um 8,6 % steigern, die Importe nahmen um 6,4 % zu. Allerdings blieb die Konsumnachfrage angesichts stagnierender Nettohaushaltseinkommen und steigender Arbeitslosigkeit schwach.³

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2004

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %

	2004
Deutschland	1,6
Euro-Zone	1,7
EU 25	2,3
Mittel- und Osteuropa	6,5
USA	4,4
Japan	2,6
China	9,3
OECD gesamt	3,5
Welt	4,8
Welthandel	9,5

Quelle: OECD Economic Outlook No. 76, Dezember 2004, sowie diverse internationale Bankinstitute, Stand Februar 2005.

Belastungen für die Weltwirtschaft gingen von den Rohstoffpreisen aus. Vor allem durch den Boom in Asien schnellten die Weltmarktpreise für viele Rohstoffe nach oben; betroffen waren besonders die Ölpreise. Während viele rohstoffexportierende Länder zusätzliche Einnahmen erzielten, wirkten die höheren Einkaufspreise bei den Rohstoffverbrauchern bremsend auf die Konjunktur. Welthandels- und Industriewachstum verloren daher in der zweiten Jahreshälfte etwas an Schwung. IWF und OECD schätzen, dass ein nachhaltiger Ölpreisanstieg um 10 % das Wachstum der Weltwirtschaft um bis zu 0,3 Prozentpunkte mindert.

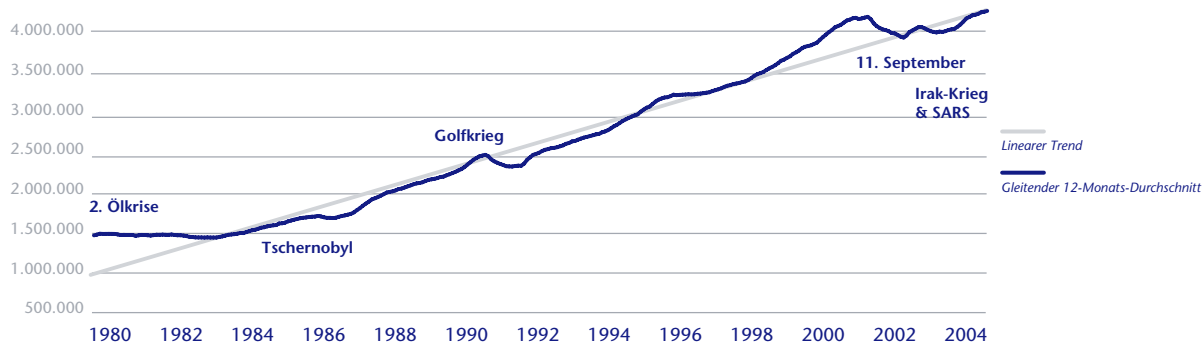
¹ Stand Februar 2005. ² OECD, Stand Dezember 2004. ³ Statistisches Bundesamt, 22. Februar 2005.

Entwicklung des Luftverkehrs

Nach Schätzungen¹ der IATA (International Air Transport Association) nahm das Passagieraufkommen im Jahr 2004 weltweit um 7,6 % zu, im internationalen Linienvverkehr sogar um 11,0 %. Damit wären 2004 die höchsten Steigerungsraten seit 1992 erzielt worden.

Der Passagierverkehr in Deutschland verzeichnete im Berichtsjahr ebenfalls die höchsten Wachstumsraten seit zwölf Jahren. Überdurchschnittliche Steigerungen wurden vor allem auf den Strecken erzielt, die von den Krisen der letzten Jahre am stärksten betroffen gewesen waren: Nah- und Fernost sowie Nordamerika. Europäische Verbindungen waren im Vergleich weniger belastet gewesen, dennoch wurden auch hier die Vorjahreswerte deutlich übertroffen.

Langfristige Passagierentwicklung am Flughafen Frankfurt seit 1980



Die Reiseveranstalter meldeten 2004 einen Anstieg der Nachfrage nach Fernreisen in Deutschland. Der Trend, statt klassischer Flug-Pauschalangebote bei den so genannten „Low-Cost“-Airlines zu buchen, setzte sich fort und trug zu der seit einigen Jahren zu beobachtenden Polarisierung am Luftverkehrsmarkt bei. Auf der einen Seite stehen große Airlines und Luftverkehrsallianzen wie Deutsche Lufthansa und Star Alliance, die ein weltumspannendes Streckennetz anbieten, auf der anderen Seite haben sich die so genannten Billigflieger auf kürzere Direktverbindungen spezialisiert. Zudem findet auf beiden Märkten derzeit ein Konsolidierungsprozess statt, der auch die Marktstrukturen für Flughafen-Betreiber verändert. Der Hub Frankfurt, der mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Fluglinie Deutsche Lufthansa als Hauptkunde gut positioniert ist, partizipierte an der Erholung des Luftverkehrsaufkommens.

Konzern-Verkehrszahlen

Die Verkehrszahlen auf den Flughäfen des Fraport-Konzerns erreichten im Jahr 2004 Rekordhöhe. Das Passagieraufkommen stieg insgesamt um 9,2 % auf 77,1 Mio. Passagiere, die umgeschlagene Cargo-Menge nahm um 11,7 % auf 2,2 Mio. t zu. An allen Standorten sind die Steigerungen im Wesentlichen auf die positive Entwicklung der Weltwirtschaft zurückzuführen; der signifikante Anstieg in Frankfurt und Antalya ist zudem von den vergleichsweise schwachen Vorjahreszahlen beeinflusst. Der Irak-Krieg und SARS hatten in der ersten Jahreshälfte 2003 an diesen Standorten zu deutlichen Verkehrsrückgängen geführt.

¹ Stand November 2004.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) in t ²		Bewegungen	
	2004	Veränderung zu 2003 in %	2004	Veränderung zu 2003 in %	2004	Veränderung zu 2003 in %
Frankfurt Main	51.098.271	5,7	1.839.086	11,4	477.475	4,1
Frankfurt-Hahn ³	2.755.176	13,6	191.114	20,0	31.484	1,4
Hannover	5.249.162	4,1	15.764	3,7	85.463	-1,1
Saarbrücken	459.853	0,4	43	-88,4	13.764	-8,3
Antalya ⁴	12.410.428	27,4	n. a.	n. a.	74.025	24,7
Lima ⁵	5.077.295	11,9	171.540	7,0	72.311	2,9
Konzern	77.050.185	9,2	2.217.547	11,7	754.522	4,6

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit. ² Nur gewerblicher Verkehr an + ab.

³ Frankfurt-Hahn Fracht inklusive Trucking. ⁴ Internationales Terminal.

⁵ Eigene Angaben Lima.

Quelle: ACI-Meldungen

Passagierverkehr

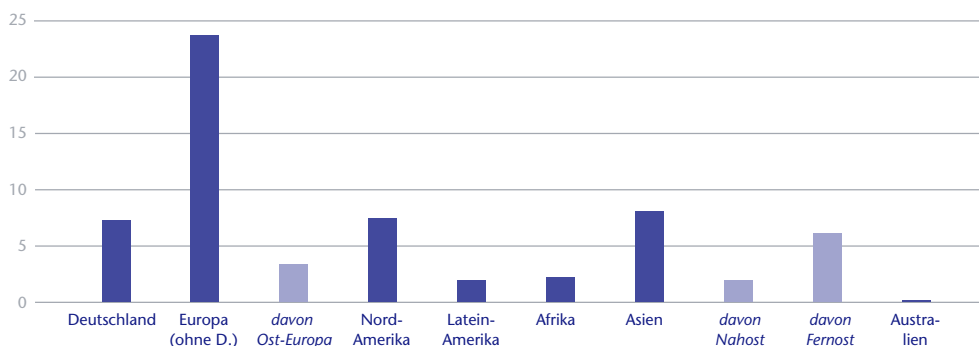
Der Flughafen Frankfurt zählte 2004 zum ersten Mal in seiner Geschichte mehr als 50 Mio. Passagiere innerhalb eines Jahres. Insgesamt nutzten rund 51,1 Mio. Fluggäste den Airport, ein Plus von 5,7 % gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der Umsteiger blieb mit rund 53 % auf hohem Niveau konstant.

Das Wachstum wurde vor allem vom internationalen Verkehr getragen. Auf den Interkontinentalstrecken stieg das Fluggastaufkommen um 12,4 %. Mit einem Plus von 16,2 % entwickelte sich der Asienverkehr überdurchschnittlich, Destinationen in China und Indien zeigten die größten Zuwächse. Kräftige Steigerungen wurden auch auf den Routen in die osteuropäischen EU-Beitrittsländer erzielt, insgesamt ein Zuwachs um 9,2 %. Auf den Inlandsstrecken flogen dagegen 3,8 % weniger Passagiere. Der Rückgang erklärt sich unter anderem mit unserem strategischen Konzept der Intermodalität. Gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Bahn streben wir die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene an.

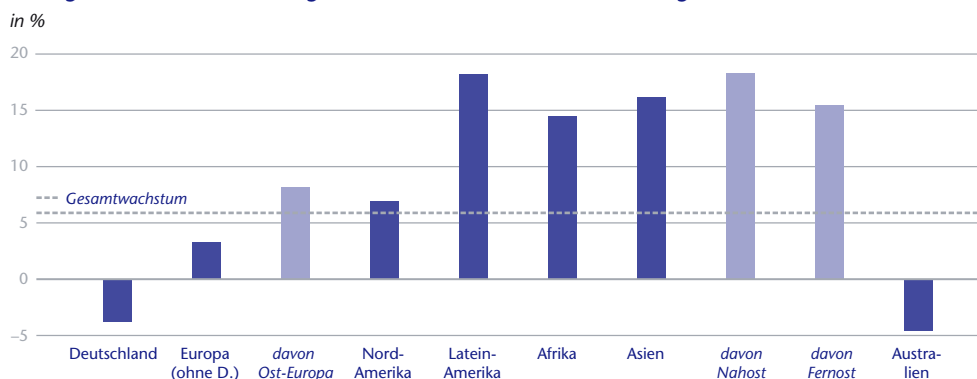
2004 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen auf Platz drei der europäischen Flughäfen, nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle. Im weltweiten Vergleich belegte der Frankfurter Airport Platz acht.

Passagiere 2004 am Flughafen Frankfurt nach Regionen

in Mio.



Passagiere 2004/2003 am Flughafen Frankfurt: Wachstum nach Regionen



Am Low-Cost-Flughafen **Frankfurt-Hahn** nahm die Zahl der Fluggäste um 13,6 % auf 2,8 Mio. zu. Das Wachstum war wie im Vorjahr zweistellig, die Dynamik hat sich allerdings leicht abgeschwächt, denn auch unter den Low-Cost-Airlines hat inzwischen ein Konsolidierungsprozess eingesetzt. Unser Hauptkunde in Frankfurt-Hahn, Ryanair, steigerte die Anzahl von Flugzielen und Frequenzen etwas langsamer als vorgesehen, andere Fluggesellschaften, wie Amadeus Flugdienst, Volare Airlines und Air Polonia, stellten ihren Betrieb ein.

Der Flughafen **Hannover-Langenhagen** zählt zu den wichtigsten deutschen Ferienflughäfen und zieht seit 2003 auch zunehmend Low-Cost-Verkehr an. Er profitierte von der Belebung der touristischen Nachfrage und verzeichnete im Berichtsjahr einen Anstieg der Passagierzahlen um 4,1 % auf 5,2 Mio. In **Saarbrücken** lagen die Passagierzahlen mit 0,5 Mio. auf Vorjahresniveau.

Mit einem Zuwachs um 27,4 % auf 12,4 Mio. registrierte **Antalya** von allen Konzern-Flughäfen den höchsten Anstieg des Passagieraufkommens. Ein Teil der Zuwachsrate ist vergleichsbedingt, weil Antalya im Vorjahr besonders stark von Verkehrsrückgängen während des Irak-Kriegs betroffen gewesen war. Darüber hinaus gingen Wachstumsimpulse von der stetig steigenden Nachfrage nach Reisezielen an der türkischen Mittelmeerküste aus.

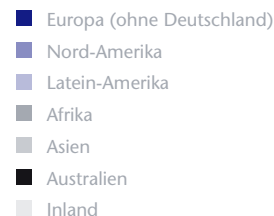
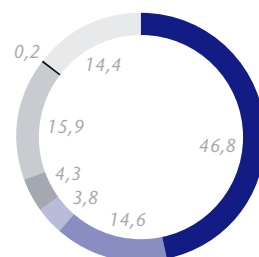
In **Lima** stieg das Passagieraufkommen im Inlands- wie im Auslandsverkehr gleichermaßen. Mit einer Zahl von 5,1 Mio. Fluggästen im Jahr 2004 wurde der Vorjahreswert um 11,9 % übertroffen.

Cargo

Die florierende Weltwirtschaft und steigende deutsche Exporte begünstigten das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) vor allem an den Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn. In Frankfurt wurde 2004 mit 1.839,1 Tsd. t mehr umgeschlagen als je zuvor, der Tonnagezuwachs dieses Jahres war höher als die Steigerungen von 1996 bis 2003 zusammen. Das Cargo-Aufkommen lag hier um 11,4 % über dem Vorjahreswert. Die prozentual höchsten Zuwachsraten wurden auf den Verbindungen mit Latein-Amerika und Afrika erzielt, mengenmäßig wuchsen auch die für den Frankfurter Frachtumschlag wichtigsten Märkte Nord-Amerika und Fernost deutlich. In Frankfurt-Hahn wurde der Cargo-Zuwachs um 20,0 % mit einer Aufstockung von Kapazitäten und Frequenzen durch bereits ansässige Frachtdienste und den Frachtflügen im Auftrag der British Airways World Cargo seit September 2004 erzielt.

Passagiere 2004 am Flughafen Frankfurt

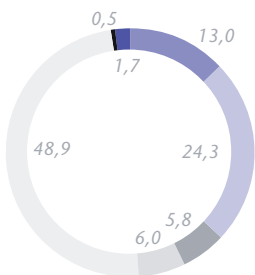
Anteile nach Regionen in %



Quelle: Fraport AG

Luftfracht 2004 am Flughafen Frankfurt

Anteile nach Regionen in %

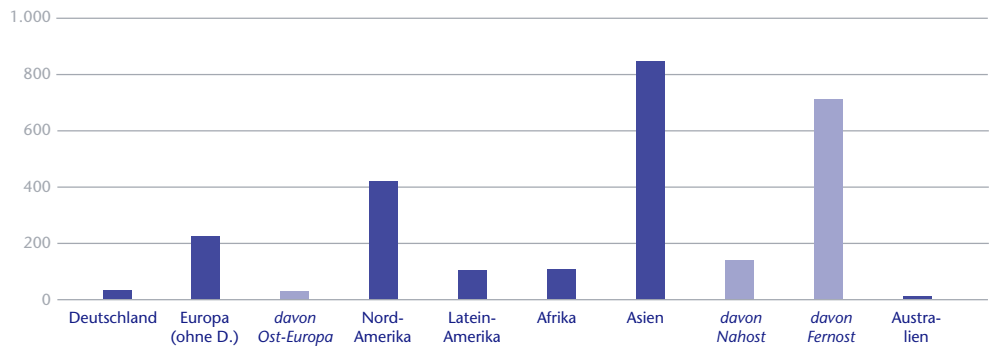


- Inland
- Europa (ohne Deutschland)
- Nord-Amerika
- Latein-Amerika
- Afrika
- Asien
- Australien

Quelle: Fraport AG

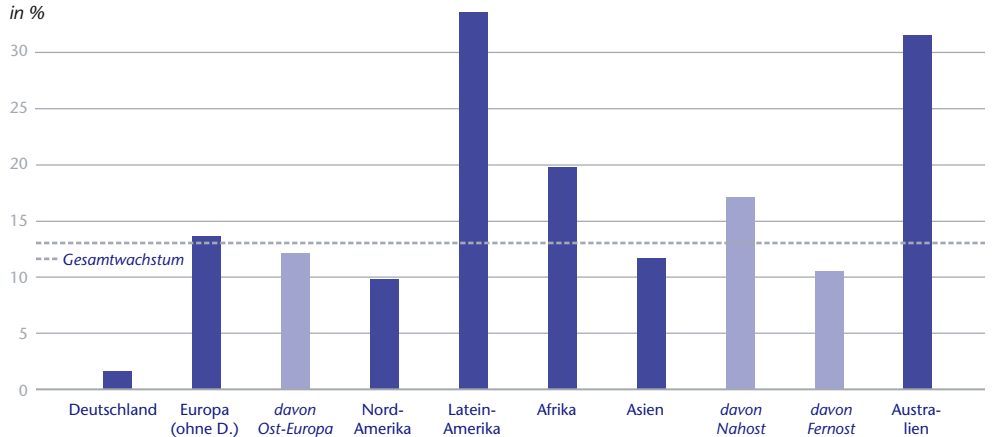
Luftfracht 2004 am Flughafen Frankfurt nach Regionen

in Tsd. t



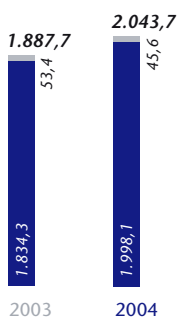
Luftfracht 2004/2003 am Flughafen Frankfurt: Wachstum nach Regionen

in %



Umsatz und Gesamtleistung

in € Mio.



- übrige Erträge
- Umsatzerlöse

Flugzeugbewegungen

An allen Konzern-Flughäfen gingen die Wachstumsraten bei Passagier- und Cargo-Aufkommen mit einer unterproportionalen Steigerung der Flugzeugbewegungen einher, in Hannover und Saarbrücken ging die Zahl der Bewegungen sogar zurück.

Vor allem in Frankfurt und Frankfurt-Hahn setzten die Airlines größere Flugzeuge ein und die Kapazitäten der Passagiermaschinen waren besser ausgelastet: Insbesondere der Frankfurter Flughafen profitierte von der damit verbundenen produktiveren Nutzung der begrenzten Slot-Kapazitäten. Die Kennzahl für die Flugzeuggröße, die Höchststartgewichte, stieg hier um 7,2 % auf 27,2 Mio. t, der Sitzladefaktor lag mit 71,0 % um 1,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert und der Quotient Passagiere je Passagierflugbewegung nahm von 115,3 auf 117,2 zu.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Der Fraport-Konzern steigerte seine Ergebnisse im Geschäftsjahr 2004 um zweistellige Wachstumsraten: Das EBITDA nahm um 11,8 % auf € 516,2 Mio. zu, der Konzern-Jahresüberschuss lag mit € 136,4 Mio. um 18,4 % über dem Vorjahreswert. Zu dieser Entwicklung hat das strikte Kostenmanagement einen wichtigen Beitrag geleistet.

Umsatz und Ergebnis

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatz	1.834,3	1.998,1	8,9
EBITDA ¹	461,8	516,2	11,8
EBIT ¹	203,7	281,1	38,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	215,1	265,9	23,6
Konzern-Jahresüberschuss	115,2	136,4	18,4

¹ Die Berechnung hat sich gegenüber dem Vorjahr verändert. Vgl. Anhang, Tz. 5.

Die **Umsatzerlöse** nahmen im Geschäftsjahr 2004 um 8,9 % auf € 1.998,1 Mio. zu. Vor allem die Verkehrsentgelte am Standort Frankfurt profitierten von der Erholung des Luftverkehrsaufkommens. Auch die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen verzeichneten einen Anstieg, der zum Teil auf die positive Verkehrsentwicklung zurückzuführen war. Zudem bewirkten die kontinuierliche Verschärfung der Sicherheitsvorkehrungen an europäischen Flughäfen und die Geschäftsausweitung der ICTS Europe Umsatzsteigerungen. Von den Konzern-Standorten außerhalb Frankfurts erzielten vor allem Antalya und Frankfurt-Hahn deutlich höhere Umsätze.

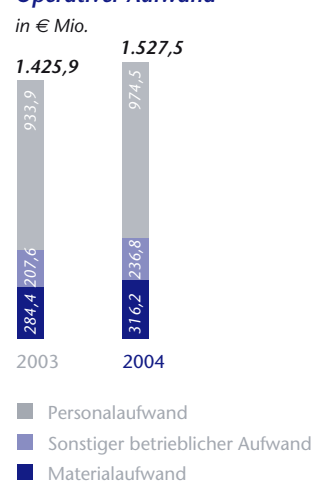
In den **übrigen Erträgen**, die um 14,6 % beziehungsweise € 7,8 Mio. auf € 45,6 Mio. zurückgingen, sind aktivierte Eigenleistungen, Bestandsveränderungen und sonstige betriebliche Erträge zusammengefasst. Ausbauplanung und Terminalmodernisierung in Frankfurt ließen die **aktivierten Eigenleistungen** von € 18,0 Mio. im Jahr 2003 auf € 21,8 Mio. ansteigen, dagegen gingen die **sonstigen betrieblichen Erträge** um € 11,7 Mio. auf € 23,8 Mio. zurück. Hauptgrund hierfür war ein im Vorjahreswert enthaltener Ertrag aus einem Grundstücksverkauf von € 8,4 Mio.

Der **operative Aufwand** nahm im Vergleich zu Umsatz und Gesamtleistung unterproportional um 7,1 % auf € 1.527,5 Mio. zu. Höhere Aufwendungen fielen vor allem für die Modernisierung der Terminals und Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt an. Sie sind im Materialaufwand enthalten, der mit € 316,2 Mio. um 11,2 % über dem Vorjahreswert lag. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen vor allem wegen höherer Rückstellungszuführungen für mögliche Rückerstattungen um 14,1 % auf € 236,8 Mio.

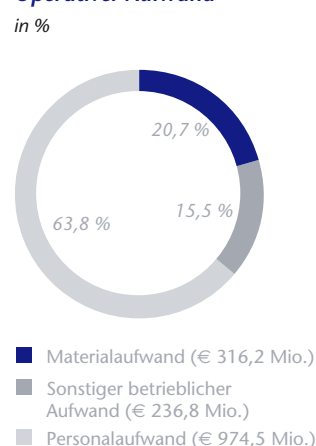
Der **Personalaufwand** ist der größte Kostenblock im operativen Aufwand, 2004 hatte er daran einen Anteil von 63,8 %. Vor allem bedingt durch den Anstieg der Mitarbeiterzahl nahm er um 4,3 % auf € 974,5 Mio. zu. Der Fraport-Konzern beschäftigte im Berichtsjahr durchschnittlich 24.182 Mitarbeiter; das entspricht einem Zuwachs um 3,5 % beziehungsweise um 829 Beschäftigte. Allein bei der ICTS Europe wurden im Zuge der Geschäftsausweitung durchschnittlich 11,6 % beziehungsweise 995 Personen mehr als im Jahr 2003 eingesetzt. Zudem wirkten zwei BAT-Tariferhöhungen am Standort Frankfurt um jeweils 1 % ab Januar beziehungsweise ab Mai 2004 aufwandserhöhend. Entlastungen ergaben sich durch gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Geschäftsabläufe am wichtigsten Konzern-Standort Frankfurt: Das deutlich höhere Verkehrsaufkommen wurde mit einer nur geringfügig höheren Mitarbeiterzahl als im Vorjahr bewältigt. Die Konzern-Personalaufwandsquote, bezogen auf den Umsatz, ging um 2,1 Prozentpunkte auf 48,8 % zurück.

Resultat der Produktivitätssteigerung war die im Vergleich zum Umsatz überproportionale Zunahme des **EBITDA** um 11,8 % auf € 516,2 Mio. Die **EBITDA-Marge** verbesserte sich von 25,2 % auf 25,8 %.

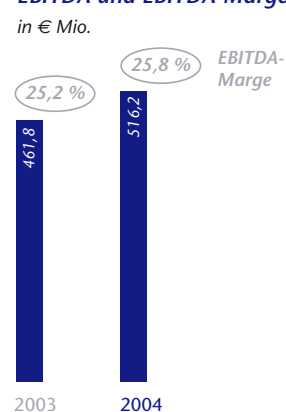
Operativer Aufwand



Operativer Aufwand



EBITDA und EBITDA-Marge



Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen** von € 235,1 Mio. lagen um 8,9 % beziehungsweise € 23,0 Mio. unter dem Wert des Vorjahres. Wesentlich dafür war der Rückgang der außerplanmäßigen Abschreibungen: Im Berichtsjahr wurden Wertberichtigungen in Höhe von € 20,5 Mio. vorgenommen, im Vorjahr waren es € 41,1 Mio. gewesen.

Infolge des geringeren Abschreibungsaufwands stieg das **EBIT** (Betriebsergebnis) mit einem Plus von 38,0 % auf € 281,1 Mio. noch stärker als das EBITDA. Die **EBIT-Marge** verbesserte sich um drei Prozentpunkte auf 14,1 %.

Das **Finanzergebnis** von € -15,2 Mio. lag um € 26,6 Mio. unter dem Vorjahreswert. Den größten Teil trug dazu der Rückgang der **Beteiligungserträge** um € 17,2 Mio. auf € 13,7 Mio. bei. Hier war der Vorjahreswert durch zwei Sondereffekte beeinflusst: Zusätzlich zu der Dividende aus Antalya für das Geschäftsjahr 2003 war phasenversetzt im gleichen Jahr auch die Dividende für 2002 in Höhe von € 8,5 Mio. vereinnahmt worden. Außerdem leistete die Projektgesellschaft für die Privatisierung der Berliner Flughäfen 2003 eine Ausgleichszahlung von € 4,8 Mio. Das **Ergebnis at equity** lag mit € 1,8 Mio. um € 1,2 Mio. über dem Vorjahr.

Der Saldo aus Fremdwährungseffekten – ausgewiesen im **sonstigen Finanzergebnis** von € -1,7 Mio. – lag um € 10,4 Mio. unter dem Vorjahreswert.

Im Gegensatz zum Vorjahr, in dem keine **Abschreibungen auf Finanzanlagen** vorgenommen wurden, sind im Berichtsjahr € 5,9 Mio. abgeschrieben worden. Die größte Wertberichtigung betraf ein Darlehen an die Tradeport Hongkong Ltd., Hong Kong.

Positiv entwickelte sich das **Zinsergebnis**: Geringere Tages- und Termingeldaufnahmen, die vermehrte Tilgung von Krediten und das niedrigere Zinsniveau führten zu einer Verbesserung um € 8,3 Mio. auf € -23,1 Mio.

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** erreichte € 265,9 Mio., damit übertraf es den Vorjahreswert um 23,6 %. Der **Konzern-Jahresüberschuss** stieg um 18,4 % auf € 136,4 Mio. Das auf den gewichteten Jahresdurchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien berechnete **Ergebnis pro Aktie** (unverwässert) nahm von € 1,28 auf € 1,51 zu.

Der Jahresüberschuss der Fraport AG (HGB) betrug im Berichtsjahr € 137,0 Mio. Nach Einstellung von € 69,0 Mio. in die Gewinnrücklagen ergab sich ein **Bilanzgewinn** von € 68,0 Mio.

Wir werden der Hauptversammlung 2005 die Ausschüttung von rund € 68 Mio. vorschlagen. Damit läge die **Dividende** bei 75 Cent pro Aktie, die Ausschüttungsquote bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss somit bei 49,9 %. Für das Geschäftsjahr 2003 waren 44 Cent pro Aktie beziehungsweise 34,5 % des Konzern-Jahresüberschusses ausgezahlt worden.

Ergebniskennzahlen Fraport AG (HGB)

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
EBITDA	391,8	457,2	16,7
EBIT	209,6	288,9	37,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	202,0	260,2	28,8
Jahresüberschuss	103,0	137,0	33,0

Segmentberichterstattung

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2004 hat Fraport seine Segmentberichterstattung an die Reorganisation seiner Bereiche angepasst. Seitdem wird die Geschäftstätigkeit in den vier Segmenten „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ abgebildet.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt – Flug- und Terminalbetrieb, Handels- und Vermietungsmanagement und Bodenverkehrsdienste – sind den Segmenten Aviation, Retail & Properties und Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen diese Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Die bisherigen Strategischen Geschäftsbereiche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie Immobilien- und Facility Management wurden zu internen Servicebereichen umgewandelt und sind im Segment „Retail & Properties“ abgebildet.

Alle Beteiligungsunternehmen außerhalb Frankfurts sind dem Zentralbereich Akquisitionen und Beteiligungen der Fraport AG zugeordnet beziehungsweise im Segment „External Activities“ ausgewiesen und werden zentral gesteuert. Das gilt auch für drei Gesellschaften mit Sitz in Frankfurt, die nach Art ihrer Geschäftstätigkeit keinem der anderen Segmente zugehören.

Die Konzentration aller Geschäftsaktivitäten rund um das Retailing sowie die Flächenvermietung und -entwicklung im Segment „Retail & Properties“ trägt der zunehmenden Bedeutung des Non-Aviation-Geschäfts Rechnung. Es leistet schon heute den größten Ergebnisbeitrag und birgt zudem großes Wachstumspotenzial. Wir wollen die entsprechenden Geschäftsprozesse gezielt ausbauen und mit einer effizienten Steuerung deren Profitabilität weiter steigern.

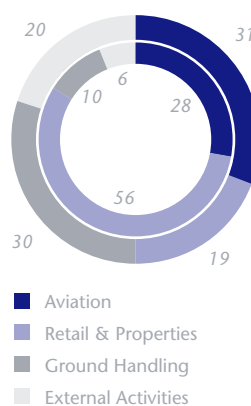
Mit der Neustrukturierung wurde auch der größte Teil des Sachanlagevermögens nutzungsbezogen den Segmenten zugeordnet. Infolgedessen hat sich der Umfang der internen Leistungsverrechnung verringert.

Die Vorjahreszahlen wurden der neuen Segmentstruktur angepasst. Die Ergebnisse von Minderheitsbeteiligungen, die „at equity“ oder zu Anschaffungskosten bilanziert werden, sind im Finanzergebnis ausgewiesen.

Das Konzern-Segment Aviation steuerte mit rund 31 % den größten Teil zum Konzern-Umsatz bei, gefolgt von Ground Handling mit 30 %, External Activities mit 20 % und Retail & Properties mit rund 19 %. Diese Anteile blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten nahezu unverändert.

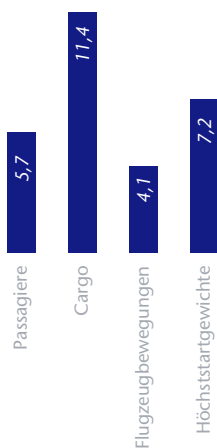
Das ergebnisstärkste Segment Retail & Properties trug circa 56 % zum Konzern-EBITDA bei. Der „Verlust“ von rund zehn Prozentpunkten zugunsten der drei anderen Segmente ist im Wesentlichen auf Sondereffekte in der Ertrags- und Aufwandsentwicklung dieses Segments zurückzuführen. Das Segment Aviation steigerte seinen Beitrag zum Konzern-EBITDA um drei Prozentpunkte auf rund 28 %, Ground Handling steuerte 10 % bei und damit fünf Prozentpunkte mehr als im Vorjahr und das Segment External Activities hatte einen Anteil von 6 %, was einer Veränderung um zwei Prozentpunkte entspricht.

Anteile der Segmente
am Konzern-Umsatz (außen)
und EBITDA (innen) in %



Veränderungen der Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt 2003/2004

in %



Quelle: ACI-Meldungen,
Fraport AG

Aviation

Das Konzern-Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb, die Flughafen- und Luftsicherheit sowie die sich hieraus ergebenden Infrastrukturanforderungen am Standort Frankfurt. Zudem fällt der geplante Flughafen-Ausbau in seine Zuständigkeit.

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatzerlöse	551,7	626,2	13,5
EBITDA	115,6	144,8	25,3
EBIT	59,1	90,8	53,6
Mitarbeiter	3.368	3.311	-1,7

Im Jahr 2004 erzielte Aviation einen Anstieg seiner **Umsatzerlöse** gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 13,5 % auf € 626,2 Mio. Die Flughafen-Entgelte – das sind die Passagier-, Lande- und Start- sowie Abstellentgelte in Frankfurt – lagen um rund € 43 Mio. über dem Vorjahr. Hierzu trug in erster Linie das Verkehrsmengenwachstum bei, außerdem waren die Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2004 gemäß der Rahmenvereinbarung mit den Airlines durchschnittlich um 4,0 % erhöht worden. Die Erlöse aus Militärflugverkehr erreichten wider Erwarten die Vorjahreshöhe, unter anderem infolge der temporären Schließung des US-amerikanischen Luftwaffenstützpunkts Mildenhall, Großbritannien, im Juli 2004. Mit einem Plus von € 32,8 Mio. verzeichneten auch die Umsätze aus Sicherheitsdienstleistungen einen deutlichen Anstieg. Höhere Passagierzahlen trugen dazu ebenso bei wie die kontinuierliche Verschärfung der Sicherheitsauflagen an europäischen Flughäfen. Gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung müssen seit Januar 2004 alle Waren und Personen, auch Flughafen- und Airline-Mitarbeiter, beim Betreten „sensibler Teile der Sicherheitsbereiche“ in den Terminals kontrolliert werden. Die entsprechenden Aufwendungen wurden Fraport im Jahr 2004 vom Bundesinnenministerium erstattet.

Der **operative Aufwand** lag über dem Vorjahreswert. Während der Personalaufwand vor allem wegen der geringeren Mitarbeiterzahl gegenüber dem Vorjahr leicht zurückging, nahm der Sachaufwand deutlich zu. Wesentlich dafür waren Aufwandspositionen im Zusammenhang mit den Sicherheitsdienstleistungen, insbesondere für den höheren Bedarf an Fremdpersonal, das überwiegend von der Enkelgesellschaft FIS gestellt wurde, sowie für die Modernisierung der Terminals und Flugbetriebsflächen.

Die höhere Auslastung der Kapazitäten des Frankfurter Flughafens bei gleichzeitiger Reduktion des Personalaufwands führte zu einem Anstieg des Segment-**EBITDA** um 25,3 % auf € 144,8 Mio. Niedrigerer Abschreibungsaufwand ließ das **EBIT** überproportional um 53,6 % auf € 90,8 Mio. zunehmen.

Retail & Properties

Die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement, Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt sowie der CargoCity Süd sind im Konzern-Segment Retail & Properties abgebildet.

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatzerlöse	369,0	373,9	1,3
EBITDA	302,3	285,8	-5,5
EBIT	186,4	174,5	-6,4
Mitarbeiter	3.038	3.050	0,4

Der **Umsatz** des Segments nahm um 1,3 % auf € 373,9 Mio. geringfügig zu. Während die Umsätze aus dem Parkraummanagement und die Real Estate-Erlöse in etwa auf Vorjahreshöhe lagen, erzielte das Retail-Geschäft einen leichten Umsatzanstieg, insbesondere mit Werbung und „Services“ (Umsatzmieten von Restaurants, Hotels, Banken und Mietwagen-Unternehmen). Die Shopping-Erlöse gingen dagegen leicht zurück. Diese Umsatzmieten von Einzelhandelsgeschäften, einschließlich der Dutyfree- und Travel-Value-Shops, hängen unter anderem von der Kaufkraft der internationalen Passagiere ab, die durch den starken Euro im Vergleich zum Dollarkurs beeinträchtigt war. Der Kurswert des Euro im Vergleich zum US-Dollar hatte im Jahresdurchschnitt 2003 € 1,13 betragen, im Berichtsjahr stieg er auf € 1,24. Zudem standen im Zuge der Terminalmodernisierung temporär weniger Shopping-Flächen zur Verfügung, einzelne Geschäfte mussten zeitweise ganz geschlossen werden. Dennoch blieb die Kennzahl „Retail-Erlöse je Passagier“ mit € 2,22 stabil.

Insbesondere die Modernisierung der Terminals, aber auch zwei Lohn- und Gehalts-Tariferhöhungen im Januar und Mai um jeweils 1 % ließen den **operativen Aufwand** stärker als die Umsätze ansteigen. Infolgedessen nahm das Segment-**EBITDA** um 5,5 % auf € 285,8 Mio. ab, das **EBIT** reduzierte sich um 6,4 % auf € 174,5 Mio.

Ground Handling

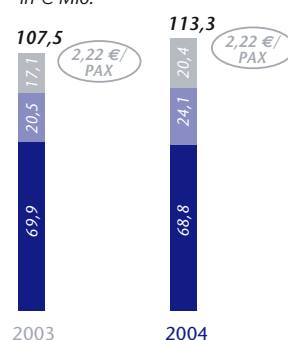
Im Segment Ground Handling sind Bodenverkehrsdienste wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservices sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen abgebildet.

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatzerlöse	570,7	608,1	6,6
EBITDA	23,6	53,3	> 100
EBIT	-0,4	31,1	-
Mitarbeiter	7.120	7.042	-1,1

Der **Umsatz**anstieg im Segment Ground Handling um 6,6 % auf € 608,1 Mio. spiegelt im Wesentlichen das Verkehrswachstum am Flughafen Frankfurt wider. Sowohl Infrastruktur- als auch Bodenverkehrsdienstentgelte sind eng gekoppelt an die Entwicklung der Höchststartgewichte (MTOW = Maximum Takeoff Weights), die sich aus Zahl und Größe der in Frankfurt abgefertigten Flugzeuge ergeben. Diese Umsatzzuwächse glichen Einbußen aus den leichten Marktanteilsverlusten um 0,8 Prozentpunkte auf 88,9 % mehr als aus.

Retail-Erlöse

in € Mio.



- Werbung
- Services
- Shopping

Die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung zeigten im Segment Ground Handling den größten Erfolg. Bei gleich bleibend hoher Qualität der Dienstleistungen wurden die Geschäftsprozesse optimiert, sodass eine etwas geringere Zahl von Beschäftigten das deutlich höhere Verkehrsaufkommen bewältigte. Der Personalaufwand – die größte Position im **operativen Aufwand** dieses besonders personalintensiven Segments – ging leicht zurück.

Die höhere Produktivität begründet den Anstieg des Segment-**EBITDA** um € 29,7 Mio. auf € 53,3 Mio. Im Vorjahr war auf **EBIT**-Basis noch ein Verlust von € –0,4 Mio. ausgewiesen worden, im Berichtsjahr wurde dieser Wert um € 31,5 Mio. übertroffen.

External Activities

Das neu geschaffene Konzern-Segment External Activities umfasst im Wesentlichen die Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb Frankfurts ausüben oder die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt eingebunden sind.

in € Mio.	2003	2004	Veränderung in %
Umsatzerlöse	342,9	389,9	13,7
EBITDA	20,3	32,3	59,1
EBIT	–41,4	–15,3	–
Mitarbeiter	9.827	10.779	9,7

Das Segment External Activities erzielte ein **Umsatzwachstum** von 13,7 % auf € 389,9 Mio. Hierzu trug maßgeblich die Geschäftsausweitung der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten ICTS Europe bei. Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung erzielten vor allem die Standorte Antalya und Frankfurt-Hahn höhere Umsätze.

Die Expansion im Sicherheitsgeschäft war der wichtigste Grund für den Anstieg des **operativen Aufwands**. Allein bei der ICTS Europe wurden im Berichtsjahr durchschnittlich 995 beziehungsweise 11,6 % mehr Mitarbeiter eingesetzt als im Vorjahr.

Das **EBITDA** verbesserte sich um € 12,0 Mio. beziehungsweise um 59,1 % auf € 32,3 Mio. Da der Abschreibungsaufwand – vor allem aufgrund von Sonderabschreibungen im Vorjahr am Standort Frankfurt-Hahn – deutlich zurückging, stieg das **EBIT** im Vergleich überproportional um € 26,1 Mio. auf € –15,3 Mio.

Aus dem externen Geschäft resultieren zusätzlich zu dem Ergebnis des Segments External Activities **Beteiligungserträge** und ein Teil des **Ergebnisses at equity**. Diese Positionen sind im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen. Im Jahr 2004 beliefen sie sich auf € 13,7 Mio. beziehungsweise € 1,8 Mio.

Beteiligungen

Der Fraport-Konzern-Kreis umfasst 67 Gesellschaften im In- und Ausland.

Internationalisierung bedeutet zusätzliche Chancen für Fraport: Wir partizipieren an wachstumsstarken Märkten und verringern die Abhängigkeit vom Standort Frankfurt. Unser Fokus für Engagements außerhalb Frankfurts liegt in den Bereichen Flughafen-Management, Ground Handling und Aviation Security.

Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, BOT-Projekte (Build, Operate, Transfer), sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Die Zahlen in nachfolgender Darstellung beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften vor Einbezug in den Konsolidierungskreis.

Einbezogene Konzern-Gesellschaften

Am Flughafen **Frankfurt-Hahn** hielten wir bis zum Ende des Berichtsjahres 73,07 % der Anteile. Anfang 2005 soll das Eigenkapital der Gesellschaft erhöht werden. Im Zuge dessen wird das Land Hessen Gesellschafter und erwirbt 17,5 % der Anteile. Die bisherigen Gesellschafter Fraport AG und Land Rheinland-Pfalz halten dann 65,0 % beziehungsweise 17,5 %. Strategisch ist der ehemalige Militärflughafen im Hunsrück ausgerichtet auf den Low-Cost-Markt sowie das Charter- und Cargo-Geschäft. Hauptkunde im Passagiertransport ist die irische Fluggesellschaft Ryanair. Sie fliegt inzwischen 21 Ziele ab Frankfurt-Hahn an, verschob aber die Aufnahme einiger zusätzlicher Ziele auf das Jahr 2005. Weil zudem Volare Airlines und Air Polonia ihre Verbindungen ab Frankfurt-Hahn einstellten, lag das Passagierwachstum leicht unter den Erwartungen: Das Plus gegenüber 2003 betrug 13,6 %, es wurden 2,8 Mio. Fluggäste gezählt. Die abgefertigte Cargo-Menge (inklusive Trucking) erhöhte sich um 20,0 % auf knapp 191,1 Tsd. t. Dazu trug auch die Geschäftsaufnahme der British Airways World Cargo bei, die seit dem 16. September 2004 ab Frankfurt-Hahn startet. Die britische Airline verlagerte einen Flug pro Woche aus Köln-Bonn und einen weiteren aus Frankfurt aufgrund der geplanten Nachtflugverbote auf den Flughafen im Hunsrück; im November erhöhte sie die Frequenz auf vier Flüge wöchentlich.

Der Umsatz in Frankfurt-Hahn stieg gegenüber 2003 um 31,0 % auf € 29,6 Mio., der Verlust auf EBITDA-Basis konnte wegen des deutlich unterproportionalen Anstiegs des operativen Aufwands um € 3,2 Mio. auf € -4,3 Mio. reduziert werden.

Der Flughafen **Saarbrücken**, an dessen Betreibergesellschaft wir mit 51,0 % beteiligt sind, ist mit 0,5 Mio. Passagieren – das sind 0,4 % mehr als im Vorjahr – der kleinste Flughafen in unserem Portfolio. Er wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreisesektor ab. Umsatz und EBITDA stagnierten nahezu auf Vorjahresniveau: Der Umsatz betrug € 9,7 Mio., das EBITDA € 0,8 Mio.

Im türkischen **Antalya** sind wir an der Betreibergesellschaft des internationalen Terminals (Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği Anonim Şirketi) mit 50 % beteiligt. Zusätzlich besitzen wir 30 % der Dividendenrechte. Nachdem im Vorjahr das Passagieraufkommen während des Irak-Kriegs stark eingebrochen war, nahm die Zahl der Fluggäste im Geschäftsjahr 2004 wieder deutlich um 27,4 % auf 12,4 Mio. zu. Der Umsatz lag mit € 124,0 Mio. (im Vorjahr € 94,5 Mio.) um 31,2 % über dem Vorjahr, das EBITDA wuchs um 29,5 % auf € 67,7 Mio.

Sicherheit gehört zum strategischen Kerngeschäft des Fraport-Konzerns. Unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe Holdings B.V. baute 2004 ihre führende Stellung im Bereich Aviation Security in Europa weiter aus. Der ICTS-Konzern (**ICTS Europe**) arbeitet mit 18 eigenständigen Tochtergesellschaften in 17 Ländern auf mehr als 50 Flughäfen, von Lissabon bis Athen, von Oslo bis Rom. Zu den Kunden zählen unter anderem American Airlines, Delta, Continental, US Airways und Northwest Airways sowie die Flughäfen Athen, Paris Charles de Gaulle und Amsterdam Schiphol. Das Geschäftsfeld Luftsicherheit ist Tätigkeitsschwerpunkt der ICTS Europe, zudem entwickelt sie integrierte Sicherheitskonzepte und bietet ihr Know-how auch außerhalb der Luftfahrtbranche, zum Beispiel in der Schifffahrt, an.

Wegen des hohen Qualitätsstandards ihrer Sicherheitsdienstleistungen hat die amerikanische Luftfahrt-Aufsichtsbehörde FAA der ICTS Europe die Zulassung für alle US-Fluglinien in Europa erteilt. Im Juni 2004 schlossen United Airlines und ICTS Europe einen Vertrag, der Sicherheitskontrollen (Passagier- und Passkontrollen, Untersuchung des Handgepäcks und der Flugzeuge) unter anderem an den Flughäfen London Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Frankfurt, Amsterdam, München und Zürich vorsieht.

Besondere Herausforderungen in Bezug auf Sicherheit stellten 2004 zwei große Sportereignisse – die Olympischen Spiele in Athen und die Fußball-Europameisterschaft in Portugal. In beiden Fällen war die ICTS Europe als Sicherheitsdienstleister aktiv.

Mit neuen Kunden, Services und Standorten konnte die ICTS Europe ihren Umsatz im Geschäftsjahr 2004 um 19,9 % auf € 301,4 Mio. steigern, das EBITDA lag bei € 22,5 Mio. und damit um 30,8 % über dem Vorjahreswert.

Die 100-prozentige Tochter VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (**VAS**) bietet am Flughafen Wien Flugzeugabfertigung, Gepäck- und Passagierservices an. Der Umsatz nahm um 1,0 % auf € 10,3 Mio. zu, das EBITDA sank von € 1,0 Mio. auf € 0,9 Mio. Zum 1. Januar 2005 wurde die Gesellschaft umbenannt in Fraport Ground Services Austria GmbH.

Mit Hauptsitz in Brüssel betreibt die S.A. TCR International N.V., an der Fraport 50 % der Gesellschafteranteile hält, die Vermietung und Instandhaltung von Bodenverkehrsdienstgeräten. Die TCR-Gruppe (**TCR**) hat Niederlassungen an den Flughäfen London, Manchester, Paris, Amsterdam, Brüssel und Jacksonville, Florida. Im Jahr 2004 steigerte die TCR-Gruppe die Umsätze um 20,2 % auf € 39,7 Mio., das EBITDA stieg um 18,7 % auf € 14,6 Mio.

Seit Oktober 2004 sind wir auch auf dem amerikanischen Markt im Ground Handling-Geschäft aktiv. Die neu gegründete, 100-prozentige Tochtergesellschaft **Fraport Ground Services USA, Inc.**, hat ihren Sitz in Jacksonville, Florida. Auf dem internationalen Airport mit einem jährlichen Aufkommen von rund 5 Mio. Passagieren bietet unsere US-Tochter Dienstleistungen in der Flugzeugabfertigung (Rampen- und Gepäckservice) sowie Passagierservices an. Ziel der Gesellschaft ist es, Ground Handling auch an anderen amerikanischen Flughäfen anzubieten.

Im Jahr 2004 hat Fraport mit der Shanghai Airport Group eine Tochtergesellschaft in China gegründet. Beide Flughafen-Unternehmen halten 50 % der Anteile an der Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd. mit Sitz in Shanghai. Der Jointventure-Vertrag hat eine Laufzeit von zunächst 20 Jahren. Diese neue Consulting-Tochtergesellschaft soll vor allem fachkundige Beratung zum Bau und Betrieb von Flughäfen sowie Personaltraining für den zivilen Luftverkehr in China anbieten.

Beteiligungsgesellschaften at equity

An der Betreibergesellschaft des Flughafens **Hannover** (Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH) ist Fraport mit 30 % beteiligt. Der Flughafen Hannover ist Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low Cost-Carriers Hapag-Lloyd Express GmbH. Hannover profitierte von dem anhaltenden Verkehrswachstum im Low Cost-Markt. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2003 um 4,1 % auf 5,2 Mio., der Umsatz lag mit € 129,0 Mio. um 1,7 % über dem Vorjahr und das EBITDA ging um 8,5 % auf € 31,4 Mio. (im Vorjahr € 34,3 Mio.) zurück. Maßgeblich für den überproportionalen Ergebnisrückgang waren höhere Aufwendungen infolge der steigenden Anforderungen an die Luftsicherheit sowie einmalige Maßnahmen zur Erschließung des Low Cost-Markts.

An der Gesellschaft **Lima** Airport Partners S. R. L. (LAP), die den Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ausbaut und betreibt, hat Fraport eine Beteiligung in Höhe von 42,75 %. Die LAP verfügt über eine 30-jährige Betriebskonzession, die optional um weitere zehn Jahre verlängert werden kann. Der peruanische Flughafen gewinnt in Lateinamerika zunehmend an Bedeutung, was sich an der Passagierentwicklung zeigt: Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste um 11,9 % auf 5,1 Mio. Bedingt durch Währungseffekte sank der Umsatz um 1,3 % auf € 60,8 Mio., das EBITDA lag mit € 12,5 Mio. um 5,9 % über dem Vorjahr. Ausgedrückt in US-Dollar wären Umsatz und EBITDA um 8,2 % beziehungsweise um 16,5 % gestiegen.

Übrige Beteiligungsgesellschaften

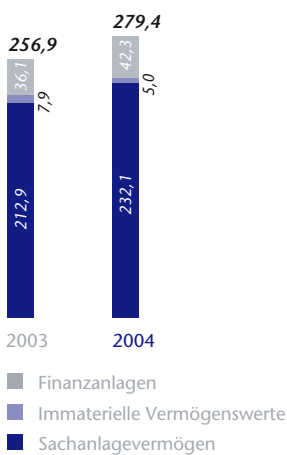
In Spanien sind wir mit jeweils 20 % an sechs Arbeitsgemeinschaften (**UTE**) mit der Kurzfirmierung Ineuropa Handling beteiligt. Im Rahmen von Konzessionsverträgen erbringen die Ineuropa Handling UTEs Abfertigungsdienstleistungen auf den Flughäfen Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Alicante, Ibiza, Menorca und Teneriffa-Süd. Kleinere Satellitenstationen werden darüber hinaus auf den Flughäfen Teneriffa-Nord, Las Palmas (nur Frachtabfertigung) und Albacete betrieben. Die Konzessionsverträge werden größtenteils im Jahr 2005, der für den Flughafen in Madrid 2006 auslaufen und neu ausgeschrieben werden.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

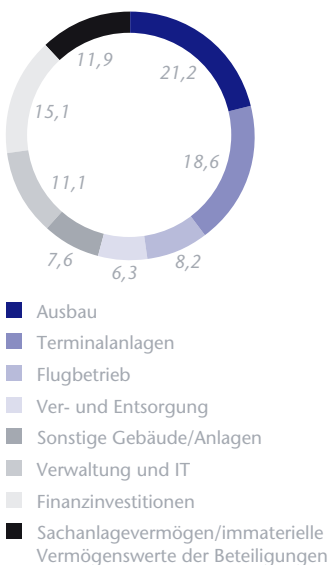
Investitionen

in € Mio.



Investitionen 2004

in %



Die Investitionen des Fraport-Konzerns sind im Berichtsjahr um 8,8 % beziehungsweise € 22,5 Mio. auf € 279,4 Mio. gestiegen. Davon entfielen € 232,1 Mio. auf Investitionen in Sachanlagen, € 5,0 Mio. auf immaterielle Vermögenswerte und € 42,3 Mio. auf Finanzanlagen.

Auf den Standort Frankfurt entfiel mit € 203,8 Mio. der größte Teil der **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte**. Für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals einschließlich deren brandschutztechnischer Ausstattung sind € 52,0 Mio. aufgewendet worden. In die Ertüchtigung der Flugbetriebsflächen – mit dem Schwerpunkt Erneuerung der Start- und Landebahn Nord – flossen € 22,8 Mio. Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen Voraussetzungen für den geplanten Flughafen-Ausbau geschaffen werden, beanspruchten € 59,1 Mio. In dieser Position sind auch die Vorbereitungen der Fraport AG im Rahmen des Baus der A380-Wartungshalle durch die Deutsche Lufthansa enthalten. Von den Investitionen in sonstige Gebäude und Anlagen (€ 21,3 Mio.) entfiel mit € 9,9 Mio. der größte Teil auf das Lufthansa First Class-Terminal. Da es sich hierbei um ein Finanzierungsleasing handelt, wurden diese Investitionen als Anlagenabgang erfasst.

Am Standort Frankfurt-Hahn wurden € 17,0 Mio. in Sachanlagen investiert, vor allem für den Ausbau der Landebahn- und Vorfeldflächen sowie der Terminals. Auf die S.A. TCR International N.V., Brüssel, entfielen weitere € 8,9 Mio., im Wesentlichen für Ground Handling-Gerät.

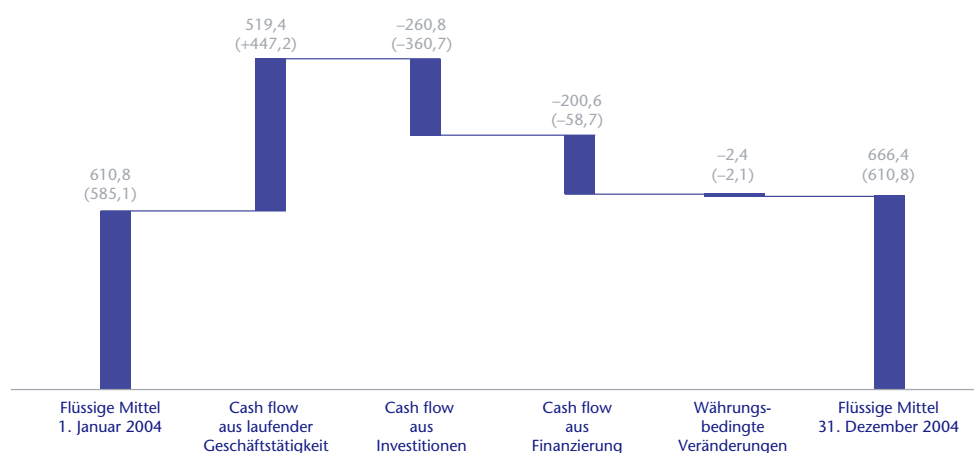
Die Investitionen in **Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen** erhöhten sich um € 6,2 Mio. auf € 42,3 Mio. Im Berichtsjahr wurden € 10,0 Mio. in einem Währungsfonds angelegt, weitere € 20,7 Mio. sind im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Insolvenzschutzes von Wertguthaben aus Altersteilzeit- und Langzeitkonten in Fondsanteile investiert worden. In die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH flossen € 3,1 Mio. Bei der Portway-Handling de Portugal, S.A. wurde eine Kapitalerhöhung in Höhe von € 1,2 Mio. durchgeführt. Der Vorjahreswert beinhaltete den Kaufpreis von € 30,1 Mio. für weitere 10 % Gesellschafteranteile am Flughafen Hannover.

Kapitalflussrechnung

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** von € 519,4 Mio. resultierte aus den Mittelzuflüssen des betrieblichen Bereichs von € 633,7 Mio. (im Vorjahr € 467,0 Mio.). Dem standen Mittelabflüsse für Ertragssteuern in Höhe von € 104,9 Mio. sowie aus dem finanziellen Bereich von € 9,4 Mio. gegenüber. Hier überstieg die Verringerung der erhaltenen Dividendenzahlungen die Verbesserung des negativen Saldos aus gezahlten und erhaltenen Zinsen.

Veränderung der flüssigen Mittel

in Mio. €; in Klammern Wert des Vorjahres



Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** betrug € 260,8 Mio. und lag um € 99,9 Mio. unter dem Vorjahreswert. Höhere Mittelabflüsse waren zu verzeichnen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen (€ 16,3 Mio.) und sonstige Finanzinvestitionen (€ 35,1 Mio.), die im Wesentlichen für den Kauf von Anteilen an einem Währungsfonds (€ 10,0 Mio.) sowie für Fondsanteile zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen bei der Fraport AG (€ 20,7 Mio.) getätigt wurden. Zudem wurden im Berichtsjahr mit € 14,0 Mio. geringere Erlöse aus Anlagenabgängen als im Vorjahr realisiert. Der Rückgang von Mittelabflüssen auf anderen Positionen war jedoch größer, insbesondere wegen der im Vorjahr geleisteten Zahlungen im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement von € 136,5 Mio. Auch die Abflüsse für Investitionen in Beteiligungen at equity waren im Berichtsjahr mit € 1,3 Mio. deutlich niedriger als im Jahr 2003 (€ -31,2 Mio.), in dem Fraport weitere Gesellschaftsanteile am Flughafen Hannover erworben hatte.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** war im Berichtsjahr mit € 200,6 Mio. deutlich höher als im Vorjahr, in dem er € 58,7 Mio. betragen hatte. Maßgeblich hierfür war die vermehrte Rückzahlung von Finanzschulden. Zudem wurde im Jahr 2004 die Dividende für 2003 gezahlt.

Der höhere Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit wurde durch die Verbesserung des operativen Cash flows und die geringeren Abflüsse für Investitionen deutlich überkompensiert. Dementsprechend nahm der **Finanzmittelbestand** in der Zeit vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 um € 55,6 Mio. auf € 666,4 Mio. zu.

Bilanzstruktur

Bilanzsumme und **Anlagevermögen** veränderten sich im Vergleich zum 31. Dezember des Vorjahres kaum. Dementsprechend blieb auch die Anlagenintensität auf Vorjahresniveau: Das Anlagevermögen hatte einen Anteil von 72,6 % an der Bilanzsumme von € 3.650,2 Mio.

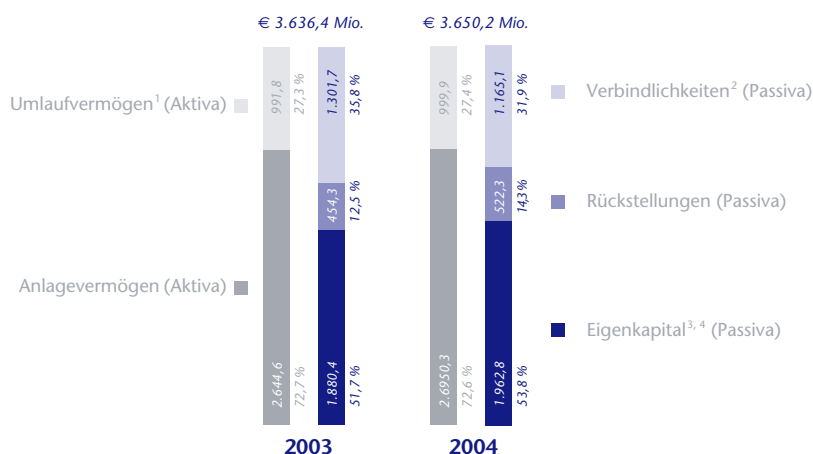
Das **Umlaufvermögen** nahm leicht um 1,4 % auf € 950,0 Mio. zu. Dem Anstieg der Finanzmittel um € 55,6 Mio. auf € 666,4 Mio. stand ein Rückgang des Forderungsbestands gegenüber. Für die Reduktion der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um € 12,7 Mio. auf € 168,6 Mio. waren Verbesserungen im Debitorenmanagement maßgeblich. Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte sanken um € 25,1 Mio. auf € 102,9 Mio., insbesondere weil die Forderungen gegen Fluggesellschaften zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (Casa 1) um € 20,5 Mio. zurückgingen.

Die **Rückstellungen** stiegen um € 68,0 Mio. auf € 522,3 Mio. an, unter anderem wegen höherer Rückstellungen für Steuern, mögliche Rückerstattungen sowie Altersteilzeit und Pensionen.

Dank des verbesserten operativen Cash flows verringerten sich die **Verbindlichkeiten** gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt gingen sie um € 150,8 Mio. auf € 866,5 Mio. zurück. Langfristige Kredite wurden vermehrt getilgt, die Aufnahme von Tages- und Termingeldern war geringer. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahrs war der Finanzmittelbestand höher als die Finanzschulden. Der Ausweis eines **Gearing** – des Verhältnisses von Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital – entfällt daher für 2004.

Bilanzstruktur

in € Mio.



¹ Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und latenter Steueransprüche.

² Inklusive Anteile fremder Gesellschafter, Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen, Rechnungsabgrenzungsposten, Rückstellungen für latente Steuerverpflichtungen sowie der vorgesehenen Dividendenzahlung.

³ Ohne die 2004 vorgesehene Dividendenzahlung für 2003.

⁴ Ohne die 2005 vorgesehene Dividendenzahlung für 2004.

Der **Konzern-Jahresüberschuss** nahm von € 115,2 Mio. im Jahr 2003 auf € 136,4 Mio. zu. Vor allem deshalb erhöhte sich das Eigenkapital um 5,8 % auf € 2.030,8 Mio. Die **Eigenkapitalquote**¹ stieg von 51,7 % auf 53,8 %. Das Eigenkapital deckte 74,7 % des Anlagevermögens (Vorjahr 71,7 %)². Die **Fremdkapitalquote**³ ging von 48,3 % auf 46,2 % zurück.

Bilanzielle Kennzahlen

	2003	2004
Netto-Finanzschulden (2003)/Net Cash (2004)		
(Finanzschulden – liquide Mittel) € Mio.	227,2	5,7
Gearing		
(Netto-Finanzschulden/Eigenkapital¹) %	12,1	–
Verschuldungsgrad		
(Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)..... %	6,2	–
Dynamischer Verschuldungsgrad		
(Netto-Finanzschulden/Cash flow⁴) %	50,8	–
Working Capital		
(Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten) € Mio.	535,1	680,4
Anlagendeckung		
(Eigenkapital¹/Anlagevermögen nach Abzug SoPo)..... %	71,7	74,7
Liquidität 1. Grades		
(Liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten) %	151,9	247,2
Liquidität 2. Grades		
(Liquide Mittel + kurzfristige Forderungen/ kurzfristige Verbindlichkeiten) %	225,2	344,5

¹ Eigenkapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Bilanzgewinn.

² Anlagendeckung = Eigenkapital ohne vorgesehene Dividendenzahlung/Anlagevermögen nach Abzug des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen.

³ Fremdkapital einschließlich Sonder- und Abgrenzungsposten und vorgesehener Ausschüttung.

⁴ Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

Mitarbeiter

Im Jahr 2004 beschäftigte der Fraport-Konzern durchschnittlich 24.182 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende). Das waren 3,5 % mehr als 2003. In Frankfurt arbeiteten durchschnittlich 15.482 Menschen für das Unternehmen; das entspricht einem Anstieg von 1,0 %.

Segment	2003	2004	Veränderung in %
Aviation	3.368	3.311	-1,7
Retail & Properties	3.038	3.050	0,4
Ground Handling	7.120	7.042	-1,1
External Activities	9.827	10.779	9,7
Gesamt	23.353	24.182	3,5
	2003	2004	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.353	24.182	3,5
davon in Frankfurt	15.330	15.482	1,0
Beteiligungen	10.910	11.979	9,8
davon ICTS	8.582	9.577	11,6

Die Zahl der Auszubildenden¹ bei der Fraport AG stieg um 10 auf 286. Um die angebotenen 110 Ausbildungsplätze bewarben sich im Jahr 2004 rund 4.000 Jugendliche.

Chancengleichheit und Fortbildung

Die volle Entfaltung des Potenzials der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzt Chancengleichheit und ein qualitativ hochwertiges Fortbildungsangebot voraus. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei Fraport für den Standort Frankfurt in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Mit dieser Vereinbarung soll mehr Frauen der Zugang zu Führungspositionen ermöglicht werden. Generell wollen wir Frauen und Männern die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erleichtern.

Das Programm „Familienservice“ leistet bereits seit 1994 einen Beitrag zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Jahr 2002 ist das Angebot in Frankfurt um das „Fluggi-Land“ erweitert worden: Es stellt die Kinderbetreuung in Notfällen oder bei Engpässen in der familiären Versorgung sicher. „Familienservice“ in dieser Form ist in der Rhein-Main-Region einmalig.

Das umfangreiche Fortbildungsangebot im Rahmen des „Fraport College“ bietet den Fraport-Beschäftigten in Frankfurt die Möglichkeit, den steigenden Anforderungen der Wissensgesellschaft dauerhaft gerecht zu werden. Die zunehmende Komplexität der Arbeitsabläufe und der Einsatz neuer Technologien stellen wachsende Anforderungen an die Qualifikation. Das College vermittelt den Mitarbeitern das notwendige Wissen und sichert damit auch die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens.

Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport Academy“. Potenzielle Kandidaten werden konzernweit identifiziert und entsprechend geschult. Die Academy unterstützt darüber hinaus das Management interner Veränderungsprozesse. Außerdem bieten wir in Kooperation mit der University of Nottingham Business School ausgewählten „High Potentials“ ein berufsbegleitendes MBA-Programm an (Master of Business Administration).

¹ Die Berechnungsgrundlage für die durchschnittliche Anzahl der Auszubildenden hat sich zum 1. Januar 2004 geändert. Wir berechnen nun auf Basis von Monatsdurchschnitten, zuvor waren es Quartalsdurchschnitte. 2003 lag der Monatsdurchschnitt bei 276.

Für Maßnahmen der Berufsausbildung sowie der Aus- und Fortbildung sind im Berichtsjahr allein in Frankfurt € 15,5 Mio. aufgewendet worden.

Gesundheitsmanagement

Fraport sieht im Engagement für die Gesundheit der Mitarbeiter eine wichtige Aufgabe, von der beide Seiten profitieren. Gesunde Mitarbeiter tragen zu einer leistungsorientierten Unternehmenskultur bei. Deshalb bauen wir unser prämiertes Gesundheitsmanagement kontinuierlich aus. Im Jahr 2004 gewährte die AOK den bei ihr versicherten Fraport-Mitarbeitern erneut einen Beitragsbonus von 1,2 % auf den Kassenbeitrag. Die Einsparung von insgesamt € 2,1 Mio. kam gleichermaßen den Mitarbeitern wie dem Unternehmen zugute.

Daneben konzentrieren wir uns vor allem auf Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes: Die Zahl der Arbeitsunfälle und die unfallbedingten Ausfallzeiten am Standort Frankfurt konnten im Jahr 2004 von neun auf sieben Unfälle je eine Million Verkehrseinheiten beziehungsweise von 121 auf 99 Ausfalltage reduziert werden.

Zukunftsfähig durch Innovationen

Fraport setzt auf die Kreativität seiner Beschäftigten: Ihre Ideen helfen, Prozesse zu verbessern und Kosten zu sparen. Viele der aus neuen Ideen entstandenen Produkte sind als Gebrauchsmuster oder Patent angemeldet worden. Die im Jahr 2004 eingerichtete Stabsstelle beim Vorstand Arbeitsdirektor prüft eingereichte Verbesserungsvorschläge, identifiziert neue Projekte und arbeitet eng mit Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen zusammen.

Vergütungssysteme

Als Mitglied des Kommunalen Arbeitgeberverbands Hessen wendet die Fraport AG die Tarifverträge des öffentlichen Diensts an; dazu gehören der Bundesangestelltentarifvertrag (BAT) und der Bundes-Manteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe (BMT-G II). Darüber hinaus haben wir mit dem Betriebsrat eine Reihe von Betriebsvereinbarungen geschlossen, die Tarifleistungen ergänzen.

Die Bezahlung berücksichtigt die Wertigkeit der Aufgabe, das Lebensalter und den Familienstand. Hinzu kommen Urlaubs- und Weihnachtsgeld, Schichtzulagen sowie leistungsabhängige Komponenten. Beschäftigte der Fraport AG haben die Möglichkeit, bis zu 3.000 Überstunden auf ein Lebensarbeitszeitkonto zu übertragen und damit entweder eine längere, bezahlte Pause im Arbeitsleben zu nehmen oder die Arbeitszeit vor dem Ruhestand zu verkürzen.

Außerhalb der Muttergesellschaft gelten im Fraport-Konzern unterschiedliche Vergütungssysteme, je nach Standort und Branchenzugehörigkeit der Beteiligungsgesellschaft. Die Fraport AG berät die Beteiligungsunternehmen in Tariffragen und ist an der Entwicklung und Verhandlung von Tarifverträgen beteiligt. Mittelfristig streben wir die zentrale Steuerung aller Tarifsysteme im Konzern an.

Betriebliche Altersvorsorge

Für die Altersversorgung gilt der Tarifvertrag über die zusätzliche Altersvorsorge der Beschäftigten des öffentlichen Diensts (ATV-K). Die Mitarbeiter der Fraport AG sind bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) versichert. Die ZVK arbeitet im Wesentlichen auf Basis der Umlagefinanzierung. Ein Teil der Altersvorsorge für leitende Angestellte ist ebenfalls über die ZVK abgedeckt. Ergänzt wird dies durch eine direkte, arbeitnehmerfinanzierte Pension der Fraport AG.

Corporate Responsibility

Wir leben in einer hocharbeitsteiligen Welt, in der Mobilität von Menschen und Gütern eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg ist. Aufgabe von Fraport als Flughafen-Betreiber ist es, mit einem marktgerechten Angebot diese Mobilität zu gewährleisten. Die langen Investitionszyklen erfordern eine Unternehmensführung auf nachhaltiger Basis. Erster Aspekt dieser Bestrebungen war unser Engagement im Umweltschutz. Heute ist Nachhaltigkeit auch in anderen Bereichen verankert, so in der Personal- und Sozialpolitik, der Unternehmensführung und dem Umgang mit unseren Nachbarn in der Rhein-Main-Region. Fraport ist ein Corporate Citizen, ein verantwortungsbewusster Teil der Gesellschaft.

Ehrliche Kommunikation ist gelebte Corporate Responsibility

Den Schwerpunkt im aktiven Dialog mit allen Interessengruppen innerhalb und außerhalb des Unternehmens stellt derzeit die Diskussion um den Flughafen-Ausbau dar. Wir sind bereit für einen offenen und ergebnisorientierten Meinungsaustausch, gerade mit kritischen Partnern.

Unser Umweltmanagementsystem ist geprüft und validiert

Seit 1999 verfügt Fraport über ein Umweltmanagementsystem. Als Flughafen-Betreiber sind wir uns unserer besonderen Umweltverantwortung bewusst. Umweltschutz ist als Konzern-Grundsatz festgeschrieben und Teil unserer Unternehmensrichtlinien. Das Vermeiden von Belastungen ist auch ökonomisch sinnvoller als die Beseitigung von deren Folgen. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

Gesellschaftliche Verantwortung

Im Bewusstsein unserer gesellschaftlichen Verantwortung unterstützen wir soziales Engagement und fördern Bildung, Sport, Kultur, Gesundheit und Umwelt. Fraport hat seit 1997 mehr als 280 ökologische Projekte mit insgesamt € 16,5 Mio. unterstützt. Die Summe für Spenden und Sponsoring betrug im Jahr 2004 zusätzlich € 4,9 Mio.

Weitere Informationen

Ausführliche Informationen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht zusammengestellt. Der Bericht kann bei Fraport direkt angefordert werden und ist auch auf unserer Homepage veröffentlicht. Im Internet sind darüber hinaus weitere Informationen zu Umweltthemen abrufbar (www.fraport.de).

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen von Bundesrepublik Deutschland (18,3 %), Land Hessen (31,9 %) und Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,4 %) 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. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Risikomanagement

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Es stellt sicher, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Risikopolitische Grundsätze

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel unseres Risikomanagements.

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitische Grundsätze ab:

- *Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt bzw. muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.*
- *Risikomanagement wird in den laufenden Geschäftsprozess integriert.*
- *Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.*
- *Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.*
- *Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.*
- *Alle Mitarbeiter der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.*

Das Risikomanagement-System

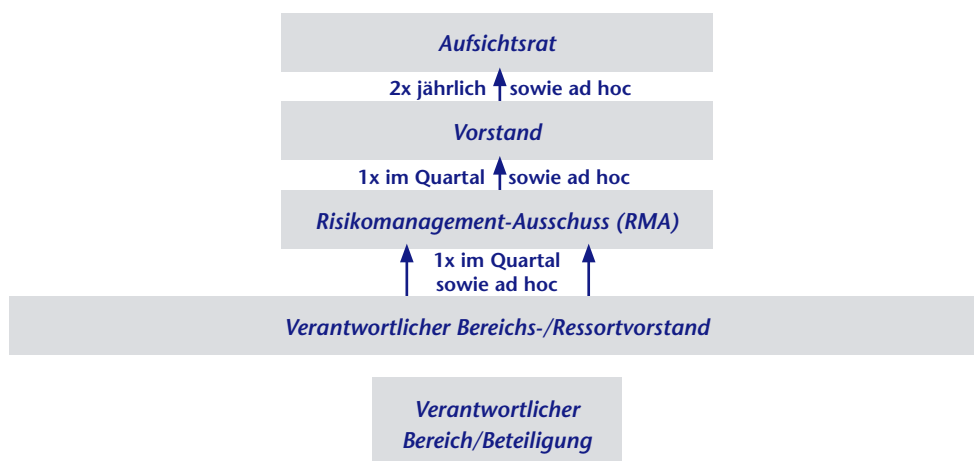
Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer gesonderten Richtlinie dokumentiert. Darin hat der Vorstand seine risikopolitischen Grundsätze formuliert, die Aufbauorganisation und den Ablaufprozess des Risikomanagements geregelt sowie das Berichtswesen und die Kommunikationswege festgelegt.

Der „Risikomanagement-Ausschuss“ (RMA), ranghöchstes Gremium unterhalb des Vorstands und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt, führt das zentrale Risikomanagement durch, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht.

Das Risikocontrolling ist dezentral und direkt in den Geschäftsbereichen und Vorstandsstäben verankert, um Risiken frühzeitig erkennen und steuern zu können. Die jeweiligen Leitungsteams sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten und über alle Risiken ihres Bereichs einmal im Quartal an den RMA zu berichten. Außerhalb der turnusgemäßen Berichterstattung neu auftretende „wesentliche“ Risiken müssen umgehend gemeldet werden.

Der Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen wird durch das Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) gesteuert.

Das Risikomanagement-System entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) und seine Funktionsfähigkeit wird von der Internen Revision regelmäßig geprüft. Darüber hinaus wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung der Fraport AG von den beauftragten Wirtschaftsprüfern die Risikofrüherkennungsfunktion kontrolliert.



Bewertung von Risiken

Der RMA aggregiert die vollumfänglichen Risikomeldungen aus den Bereichen und bewertet die Risikosituation der Fraport AG auf Unternehmensebene anhand einer „Risk Map“. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach einem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab als „wesentlich“ eingestuft werden müssen. Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenspotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung – vor den etablierten Gegenmaßnahmen – und Nettobewertung – nach der Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen – unterschieden.

Risikomanagement bei Beteiligungen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Beteiligungsunternehmen, die, abhängig von ihrer Bedeutung, unterschiedlich stark in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und fordert die Beteiligungen zu kontinuierlicher Berichterstattung über wesentliche Risiken auf.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden erläutern wir die Risiken, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Fraport-Konzerns haben. Im Jahr 2004 ist die Weltwirtschaft nach Berechnung des IWF um 5,0 % gewachsen. Die weltweite Konjunkturbelebung hat sich positiv auf die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ausgewirkt. Unser Geschäftsumfeld war stabil und es gab keine nennenswerten Risiken.

In Krisen- und Kriegszeiten sind wir unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Airlines in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb haben wir die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Währungskursschwankungen, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können unsere Ertragsentwicklung speziell im Retail-Geschäft am Flughafen Frankfurt verändern.

Die von uns derzeit am Standort Frankfurt vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Airlines oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Immobilienentwicklung. Sollten wir in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Deutsche Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG. Wir gehen davon aus, dass die Lufthansa beziehungsweise die Star Alliance aus der derzeitigen Konsolidierungsphase in der europäischen Luftverkehrsbranche langfristig gestärkt hervorgehen wird.

Zunehmender Wettbewerb und zum Teil fallende Preise setzen die Airlines permanent unter Kostendruck. Ende 2005 läuft die Vereinbarung über Bodenverkehrsdienste zwischen Fraport und der Deutschen Lufthansa aus. Im Rahmen der Neuverhandlungen mit unserem Hauptkunden sehen wir die Gefahr, dass die Konditionen des neu abzuschließenden Vertrags negative Auswirkungen auf unser Ergebnis haben könnten.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die am Standort Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Es könnte sich erlösmindernd auswirken, wenn die Kosten für die zusätzlichen Personen- und Warenkontrollen in Frankfurt, die gemäß der EU-Luftsicherheitsverordnung seit dem 1. Januar 2004 durchgeführt werden, nicht oder nur teilweise auf die Flughafen-Entgelte umgelegt werden können.

Bereits in den letzten beiden Geschäftsberichten haben wir das Risiko einer möglichen Beschränkung der Einnahmemöglichkeiten aus umsatzabhängigen Gestattungsentgelten von Gesellschaften, die am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) tätig sind, dargestellt. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 16. Oktober 2003 darf ein Flughafen keine Gestattungsentgelte gemäß BADV von einem Bodenabfertiger und anderen Dienstleistern verlangen, die über Entgelte zur Nutzung einzelner Flughafen-Einrichtungen hinausgehen. Ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 16. März 2004 enthält allerdings keine Hinweise darauf, dass die Erhebung eines Gestattungsentgelts als Gegenleistung für die Marktzutrittsgewährung als rechtswidrig anzusehen ist. Sollte sich die diesbezügliche Rechtsprechung ändern, müssten möglicherweise bereits vereinnahmte Entgelte rückerstattet werden. Wir gehen davon aus, dass wir auch künftig Entgelte von den Bodenabfertigungsdienstleistern erheben werden, da das Urteil des Europäischen Gerichtshofs ein kostenbezogenes Nutzungsentgelt erlaubt. Sollte das Entgelt künftig jedoch unterhalb der derzeitigen Höhe liegen oder eine Entgelterhebung nicht mehr möglich sein, kann es zu deutlichen Umsatzeinbußen kommen.

Im Zuge der anstehenden Novellierung des Fluglärmsgesetzes könnte eine Erweiterung des aktuellen Schallschutzprogramms notwendig werden. In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich Fraport an entsprechenden Maßnahmen am Standort Frankfurt beteiligen muss.

Der Anhang zur „Verordnung Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt“ sieht entweder eine Trennung zwischen abfliegenden, bereits sicherheitskontrollierten Passagieren und ankommenden Fluggästen oder entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor, um ankommende Passagiere – inklusive Reisegepäck – auch am Ankunftsflughafen kontrollieren zu können, wenn sie im jeweiligen Abflug-Flughafen nicht gemäß der EU-Sicherheitsstandards kontrolliert worden sind. Auch Transfergepäck ist von dieser Regelung betroffen. Zurzeit wird geprüft, welche Auswirkungen diese Vorschrift für den Flughafen Frankfurt im Hinblick auf eine Anpassung von Verfahren und Infrastruktur hat.

Die Nachfragesituation in Bezug auf die zu bebauende Fläche des Fernbahnhofs könnte sich nachteilig verändern. In diesem Fall bestünde die Gefahr, dass sich weiterer Abschreibungsbedarf ergibt.

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Airport Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und noch auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen könnten bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei entwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Airlines ihre Flugverbindungen dann teilweise zu anderen Flughäfen verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Vor allem die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder -Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für Fraport.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Kommunen und andere Gruppen haben bereits Klagen eingereicht beziehungsweise angedroht. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des erreichten Stands des Planfeststellungsverfahrens ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, bei der Umsetzung des Ausbauvorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbots ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn 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 und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

Sollte die von uns bevorzugte Variante nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien eingesetzt. Derivate werden

nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt. Im Rahmen unserer Zins- und Währungs- politik sind wir Ende 2004 mittels Derivaten Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit am Markt vorherrschende historisch niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau weiter verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente erhöht. Aufgrund der Einschätzung des überwiegenden Teils der Marktteilnehmer, die von mittelfristig ansteigenden Zinsen ausgehen, schätzen wir dieses Risiko als gering ein. Im Falle einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir so weit als möglich durch aktives Debitorenmanagement Rechnung.

Rechtliche Risiken

Manila-Projekt

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafen-Terminals wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschrieben. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Im Jahr 2003 leitete die Fraport AG ein Schiedsgerichtsverfahren bei dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens ein. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadenersatz. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.

Die philippinische Regierung legte 2004 ihre Schiedsklagerwiderung (Counter-Memorial) vor, in welcher sie die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage bestreitet. Gleichzeitig erhob sie eine noch unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG für den Fall, dass das Schiedsgericht seine Zuständigkeit für die Schiedsklage bejahen sollte. Diese Eventual-Schiedswiderklage wird im Wesentlichen mit der angeblichen Beteiligung der Fraport AG an behaupteten rechtswidrigen Handlungen auf den Philippinen begründet. Fraport ist der Auffassung, dass ihre Investitionen rechtmäßig erfolgt sind und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

Der philippinische Supreme Court bestätigte mit Entscheidung vom 21. Januar 2004 sein Urteil vom 5. Mai 2003 zur Nichtigkeit der Konzessionsverträge der Projektgesellschaft PIATCO. PIATCO hatte Rechtsmittel gegen dieses Urteil eingelegt, die am 26. Februar 2004 zurückgewiesen wurden. Zu der im Supreme Court-Verfahren über die Gültigkeit der Konzessionsverträge nicht zur Entscheidung gestellten Entschädigungsfrage führt der Supreme Court in einem Obiter Dictum aus, dass die philippinische Regierung im Falle einer dauerhaften Übernahme des Terminals durch die Regierung grundsätzlich zur Leistung einer Entschädigung nach Recht und Gesetz verpflichtet ist.

Die philippinische Regierung erhob am 21. Dezember 2004 vor dem RTC (Landgericht) Pasay City eine Enteignungsklage gegen PIATCO. Das Gericht verfügte am gleichen Tag die sofortige Besitzeinweisung der Kläger, worauf diese das Terminal ebenfalls am gleichen Tag in Besitz nahmen. Am 4. Januar 2005 ordnete das Gericht an, dass ein bei einer philippinischen Bank im Rahmen des Entschädigungsverfahrens deponierter Geldbetrag von circa US-\$ 62 Mio. an die PIATCO ausbezahlt sei. Auf Antrag der Regierung untersagte der Supreme Court die Auszahlung per einstweilige Verfügung am 14. Januar 2005.

Ende des Jahres 2003 wurde ein Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das so genannte Anti-Dummy Law eingeleitet. Ziel dieses Gesetzes ist die Begrenzung des Einflusses von nichtphilippinischen Personen auf bestimmte Gesellschaften philippinischen Rechts. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten die Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen könnte.

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von US-\$ 28 Mio. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von PHP 1,57 Mrd. (rund € 22,5 Mio.) Schadenersatz und Kosten gegen die Fraport AG. PIATCO und ihre Gesellschafter vereinbarten im September 2003 ein Moratorium bezüglich wechselseitiger Ansprüche. Dieses ist in der Vergangenheit mehrfach, zuletzt bis zum 30. Juni 2005, verlängert worden.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadenersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Auch für diese angeblichen Ansprüche gilt das oben genannte Moratorium.

Daneben sind auf den Philippinen weitere Straf- und Ermittlungsverfahren gegen amtierende und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist, deren Fortdauer und möglicher Ausgang jedoch das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen könnte beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen könnte und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens betreffender Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen dienen könnte. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den betreffenden Verfahren gegen Organmitglieder oder Mitarbeiter der Fraport AG erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Weitere rechtliche Risiken

In einem Streit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbbaurechte des Sheraton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, der die Rechte verkauft hat, könnte die Fraport AG zu Schadenersatz verpflichtet werden. Der damalige Käufer behauptet heute, dass das Gebäude Mängel aufweise, die auf eine ungenügende Bauleitung der Fraport AG zurückzuführen seien. Infolgedessen sei die Werthaltigkeit der Teilerbbaurechte zweifelhaft. Die Gefahr, dass die Fraport AG zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird von uns als gering angesehen.

Bereits zum 31. Dezember 2003 haben wir berichtet, dass die DB Station & Service AG Forderungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt gegenüber der Fraport AG erhebt. Im Juni 2004 hat die DB Station & Service AG in dieser Angelegenheit eine Klage über einen Teilbetrag der angemeldeten Forderungen in Höhe von rund € 30 Mio. zuzüglich Zinsen eingereicht. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa € 52 Mio. zuzüglich Zinsen. In dieser Form halten wir die Forderungen nach wie vor für nicht berechtigt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fraport AG weitere Zahlungen für die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Kosten leisten muss.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Einzelne ausländische Standorte bergen allgemeine politische, volkswirtschaftliche und unternehmensspezifische Risiken sowie Marktrisiken.

Unsere Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. 2003 wurde die Konzession zum Betrieb eines zweiten Terminals an ein türkisches Unternehmen vergeben. Da dieses zweite Terminal voraussichtlich im Frühjahr 2005 eröffnet wird, rechnen wir mit Erlösausfällen.

Bereits im letzten Jahr haben wir berichtet, dass das Marktumfeld, in dem die AirIT Inc. in den USA Flughafen-bezogene IT-Services anbietet, nach dem 11. September 2001 schwieriger geworden ist. Seitdem konzentrieren die Flughäfen ihre Investitionen hauptsächlich auf den Sicherheitsbereich. Diese Entwicklung schwächt sich nur langsam wieder ab, die Auftragslage ist dementsprechend problematisch.

Bei der ICTS Europe besteht bei der branchenüblichen Vielzahl von Ausschreibungen grundsätzlich das Risiko, dass Aufträge nicht verlängert werden, was Umsatzeinbußen zur Folge hätte. Darüber hinaus drohen im Fall von Fehlleistungen Imageverlust und Schadenersatzansprüche.

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb in Frankfurt kann durch Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichttrisiken der Fraport AG sind eingeschlossen. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror von der privaten Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von US-\$ 1 Mrd. gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflichtpolice mitversichert sind.

Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant ausgelegt und optional in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Restrisiken, resultierend aus Architektur und Betrieb der IT-Einrichtungen, sind jedoch naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen. Derzeit sind jedoch keine wesentlichen Risiken bekannt.

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die Ausbausituation ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem proaktiven IT-Sicherheitsmanagement trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Ihre Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden Restrisiken durch Versicherungen für gegebenenfalls auftretende Schadensfälle abgefangen.

Der Erfolg der Fraport AG hängt maßgeblich von der Motivation, Qualifikation und Loyalität der Mitarbeiter ab. Im Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte gilt es, als attraktiver Arbeitgeber gute Mitarbeiter für das Unternehmen zu gewinnen, erfolgreich zu integrieren und langfristig zu binden. Dazu halten wir engen Kontakt zu ausgewählten Hochschulen und stellen intensive Einarbeitungsprogramme für Hochschulabsolventen an den Beginn der Karriere. Darüber hinaus gibt es bei der Fraport AG ein umfangreiches Qualifizierungs- und Weiterbildungsprogramm für Mitarbeiter aller Ebenen. Das Personalcontrolling unterliegt einem stetigen Ausbau, um den Anforderungen des Arbeitsmarkts gerecht zu werden. Zurzeit sind keine spezifischen Managementrisiken erkennbar.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand des Konzerns unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Allerdings würde insbesondere ein Nicht-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktposition des internationalen Luftverkehrskreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2005 kaufte die Fraport AG von sanofi aventis Grundstücke mit einer Fläche von insgesamt 155 Hektar. Der größte Teil davon grenzt an das im Jahr 2004 erworbene Caltex-Gelände. Dieser weitere Flächenankauf ermöglicht die Entwicklung und Vermarktung des gesamten Geländes aus einer Hand.

Ausblick

Flughafen-Ausbau

Am 10. November 2004 hat das Regierungspräsidium Darmstadt die Planfeststellungsunterlage für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt für vollständig erklärt. Die Fraport AG hatte den Planfeststellungsantrag am 9. September 2003 eingereicht und aufgrund von Nachforderungen im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung überarbeitet. Für den nächsten Verfahrensschritt, die so genannte Offenlegung, wurden an 57 Kommunen sowie 327 Behörden, Verbände und sonstige Einrichtungen Antragskopien übermittelt. Diese waren ab dem 17. Januar 2005 für die Dauer eines Monats öffentlich einsehbar. Anschließend werden die – voraussichtlich äußerst zahlreichen – Einwände bearbeitet.

Die Erörterung des Planfeststellungsantrags soll im zweiten Halbjahr 2005 beginnen und wird voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals 2006 dauern. Dann wird das Regierungspräsidium Darmstadt den Erörterungsbericht erstellen. Im Jahr 2007 erwarten wir den Planfeststellungsbeschluss durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

Parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren haben wir damit begonnen, die technischen Voraussetzungen für den geplanten Ausbau zu schaffen. Von der RWE AG kauften wir eine rund 17 Hektar große Fläche, die wir für die Realisierung der Landebahn benötigen. Die für den Ausbau erforderliche Verlegung des dort noch stehenden Umspannwerks durch RWE wurde aufgrund dieser Verträge bereits eingeleitet. Zudem erwarben wir von Aventis Real Estate GmbH & Co. KG rund 44 Hektar Waldfläche, auf der das westliche Ende der neuen Landebahn liegen würde. Darüber hinaus haben wir im Oktober 2004 den Realisierungswettbewerb für das Terminal 3 gestartet, das auf dem Ende 2005 frei werdenden Gelände der US-Air Base errichtet werden soll.

Im Rahmen der Planfeststellung verpflichten wir uns, den Eingriff in Natur und Landschaft durch Ersatzaufforstung oder Renaturierung auszugleichen. Dafür ist insgesamt eine Fläche von rund 300 Hektar vorgesehen. Circa 77 Hektar haben wir uns bis zum Jahresende 2004 zu diesem Zweck bereits gesichert, zum Teil durch Kauf, zum Teil durch den Abschluss von Gestattungsverträgen. Über weitere rund 100 Hektar stehen die Vertragsverhandlungen mit den Eigentümern kurz vor dem Abschluss.

A380-Wartung

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2004 wurde der Planfeststellungsantrag der Fraport AG auf die luftrechtliche Zulassung eines Werftgeländes für die Wartung des neuen Großraumflugzeugs Airbus A380 und weiterer Flugzeuge der Lufthansa-Flotte (Boeing 747) mit den zwischenzeitlich notwendig gewordenen Änderungen bewilligt. Die Deutsche Lufthansa will ihre A380-Flotte, die bis 2015 auf insgesamt 15 Maschinen anwachsen soll, in Frankfurt stationieren. In dem geplanten Hangar können bis zu vier Super-Airbusse gleichzeitig gewartet werden, dazu kommen Werkstätten und ein Hochregallager.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss sind erwartungsgemäß zahlreiche Klagen erhoben und Eilanträge zur Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit eingereicht worden. Wir erwarten, dass der Sofortvollzug nicht aufgehoben wird, schaffen jedoch keine unumkehrbaren Fakten durch Rodung der Fläche, bis der Verwaltungsgerichtshof Gelegenheit hatte, die Eilanträge ausreichend zu prüfen. Nur mit einzelnen, zeitlich nicht verschiebbaren Maßnahmen wie Vermessungsarbeiten, der Suche nach eventuell noch vorhandenen Kampfmitteln aus dem Zweiten Weltkrieg und Probebohrungen zur Analyse der Bodenbeschaffenheit wurde im Dezember 2004 bereits begonnen. Die Lufthansa-Wartungshalle wird aller Voraussicht nach rechtzeitig zu der für das Jahr 2007 angestrebten Inbetriebnahme des A380 fertig gestellt sein.

Neues Rechenzentrum

Wir planen die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens, das die bisherigen Aufgaben des Fraport-Rechenzentrums, insbesondere den Netzwerkbetrieb und die Service Desk-Funktion, übernehmen und weiterentwickeln soll. In einem Joint-Venture mit einem professionellen IT-Dienstleister soll ein neues Rechenzentrum gebaut werden, da das derzeitige mittelfristig den sicherheitstechnischen Anforderungen nicht mehr genügen wird und im laufenden Betrieb nicht renoviert werden kann. Zudem soll die Gesellschaft auch externes Geschäft generieren. Die Fraport AG wird mit 50 % beteiligt sein, die geschäftliche Führung übernimmt unser Partner. Die Betriebsaufnahme ist zur Jahresmitte 2005 vorgesehen.

Geschäftsaussichten für 2005

Wirtschaftliche Entwicklung und Luftverkehr

Für das Jahr 2005 wird ein Wachstum der Weltwirtschaft um 4,3 % erwartet, China, Indien sowie Mittel- und Osteuropa werden voraussichtlich weiterhin eine besonders hohe Wachstumsdynamik aufweisen. Für die Europäische Union wird eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts um 2,0 % und für Deutschland um 1,2 % vorhergesagt.

Die IATA geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr um 5,8 % aus, für Europa wird ein Wert von 5,2 % erwartet.¹

Vor diesem Hintergrund rechnen wir mit einem Zuwachs des Passagieraufkommens am Flughafen Frankfurt um etwa 3 % auf circa 52,5 Mio. Konzernweit dürften die Passagierzahlen unter denen des Vorjahres liegen, wenn – wie geplant – im Frühjahr 2005 ein konkurrierendes Terminal am Flughafen Antalya öffnet.

¹ Quelle : International Air Transport Association (IATA), November 2004.

Konzern-Umsatz

Wir erwarten 2005 einen Anstieg der Umsatzerlöse um über 3 %. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens, die Anhebung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt zum 1. Januar 2005 um durchschnittlich 1,75 % und Mehrerlöse aus Sicherheitsdienstleistungen werden dazu voraussichtlich beitragen. Von diesen Entwicklungen werden insbesondere die Segment-Umsätze Aviation und Ground Handling profitieren. Die Umsätze des Segments Retail & Properties dürften geringere Zuwächse zeigen, weil ihre Entwicklung weniger eng an die Verkehrszahlen gekoppelt ist und die mitbestimmenden Faktoren – Auslastung der Immobilien, Verfügbarkeit von Retail-Flächen sowie Wechselkursverhältnisse – sich erwartungsgemäß wenig gegenüber 2004 verändern werden.

Mit Umsatzrückgängen rechnen wir bei den Entgelten aus Militärflugverkehr und den umsatzabhängigen Gestattungsentgelten. Außerdem werden die Umsätze in Antalya sinken, wenn das konkurrierende Terminal am Flughafen Antalya öffnet. Unsere Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals endet im Juli 2007.

EBITDA und Konzern-Ergebnis

Mit der Fortführung eines strikten Kostenmanagements zielen wir 2005 auf einen gegenüber den Umsatzerlösen leicht überproportionalen Anstieg des EBITDA, wobei höhere Aufwendungen für die Modernisierung und den A380-gerechten Umbau der Terminals berücksichtigt sind. Der Konzern-Jahresüberschuss sollte deutlich steigen.

Kostenmanagement

Die Luftverkehrsbranche durchläuft einen Strukturwandel, der die Fluggesellschaften und Flughafen-Betreiber vor neue Herausforderungen stellt. Unser Wettbewerbsvorteil in diesem Konsolidierungsprozess ist die enge Systempartnerschaft mit der Star Alliance unter Führung der Lufthansa. Beide Partner müssen kontinuierlich einen Beitrag zum Erhalt dieser Marktposition leisten.

Im Rahmen des Programms „WM 2005“ streben wir mit den für 2005 geplanten Maßnahmen einen nachhaltigen EBITDA-Beitrag von über € 30 Mio. an. Seit Projektstart hätten wir damit einen Ergebnisbeitrag von rund € 120 Mio. realisiert, bis zum Jahr 2006 streben wir einen nachhaltigen Beitrag von € 150 Mio. an.

Darüber hinaus haben wir im Januar 2005 in Frankfurt das Projekt „Wir machen Fraport fit“ angestoßen. Als personalintensives Unternehmen können wir nur dann die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir unsere Personalkostenquote verbessern. Geplant sind unter anderem bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten, längere Wochenarbeitszeiten ohne Lohnausgleich, ein verstärkter Einsatz von Fremdpersonal, keine Tarifsteigerungen in den nächsten Jahren sowie eine Überprüfung der betrieblichen Sozialleistungen. Im Gegenzug ist Fraport bereit, betriebsbedingte Kündigungen auszuschließen und keine Lohn- und Gehaltskürzungen vorzunehmen. In gemeinsamen Dialogveranstaltungen entwickeln Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstand Ideen, wie die notwendigen Einschnitte möglichst sozialverträglich gestaltet und weitere Einsparungen bei den Sachaufwendungen erreicht werden können.

Investitionen

Die geplante Kapazitätserweiterung des Flughafens prägt das mittel- und langfristige Investitionsprogramm Fraports. Das Gesamtvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiteren Betriebsanlagen ist inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) mit rund € 3,4 Mrd. angesetzt.

Insgesamt sollten die Investitionen im Jahr 2005 den Vorjahreswert übersteigen. Unter anderem sind höhere Investitionen für die Modernisierung der Terminals und Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt vorgesehen. Dazu gehören auch die notwendigen Umbaumaßnahmen, mit denen die Terminals an die Erfordernisse des Großraum-Jets Airbus A380 angepasst werden. Der A380 wird voraussichtlich ab 2006 in Frankfurt landen. Ein weiterer Schwerpunkt wird die wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung der bestehenden Abfertigungsgebäude sein. Für entsprechende Aktivitäten, einschließlich der brandschutztechnischen Ertüchtigung sowie des Um- und Ausbaus der Retail-Flächen, sind in den kommenden Jahren Mittel in einer Größenordnung von rund € 1,0 Mrd. vorgesehen.

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich an diesem Prozess aktiv beteiligen. Der strategische Fokus liegt auf Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz. Aufgrund der überdurchschnittlichen Wachstumsperspektiven interessieren wir uns unter anderem für den Ausbau und Betrieb der bulgarischen Flughäfen Varna und Bourgas (Schwarzmeerküste) und das Management der indischen Großflughäfen Delhi und Mumbai. Vorbehaltlich der endgültigen Ausschreibungsmodalitäten bewerben wir uns für diese Projekte. Im Erfolgsfall würden die Finanzinvestitionen ansteigen.

Bereits im Dezember 2004 erhielten wir den Zuschlag für das Management des internationalen Flughafens in Kairo. Der Vertrag soll über acht Jahre laufen und sieht keine Kapitalbeteiligung an der ägyptischen Flughafen-Gesellschaft oder Investitionsverpflichtungen in die dortige Infrastruktur vor.

Vermögens- und Finanzsituation

Fraport wird auch 2005 über eine äußerst solide Bilanz verfügen. Die Investitionen sollten weitgehend aus dem operativen Cash flow erfolgen. Der Umfang der liquiden Mittel und freien Kreditlinien ermöglicht darüber hinaus eine hohe Flexibilität in der Finanzplanung. Wir erwarten eine weitere Zunahme des Eigenkapitals durch einen positiven Konzern-Jahresüberschuss 2005. Die Netto-Finanzschulden werden gering bleiben. Über das Mitarbeiterbeteiligungs- und Aktienoptionsprogramm hinaus sind keine Kapitalerhöhungen geplant.

Mittelfristig werden wir für die Finanzierung des Flughafen-Ausbaus auch zusätzliche Fremdmittel aufnehmen. Eigenkapitalerhöhungen sind für den Ausbau aus heutiger Sicht nicht geplant.

Dividende

Wir beabsichtigen, die Fraport-Aktionäre am Geschäftserfolg des Jahres 2005 mit einer Ausschüttung von 45 bis 50 % des Konzern-Jahresüberschusses zu beteiligen.

Soweit es sich nicht um historische Feststellungen, sondern um zukunftsbezogene Aussagen handelt, basieren diese Aussagen auf einer Reihe von Annahmen über zukünftige Ereignisse und unterliegen einer Reihe von Unwägbarkeiten und anderen Faktoren, von denen viele außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide liegen und die dazu führen könnten, dass die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den Aussagen abweichen. Zu diesen Faktoren gehören nicht ausschließlich, aber unter anderem die Wettbewerbskräfte in liberalisierten Märkten, regulatorische Änderungen, der Erfolg der Geschäftstätigkeit sowie wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen auf den Märkten, auf denen die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und ihre Beteiligungsunternehmen tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2004

in € Mio.	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(6)	1.998,1	1.834,3
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(7)	0,0	-0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(8)	21,8	18,0
Sonstige betriebliche Erträge	(9)	23,8	35,5
Gesamtleistung		2.043,7	1.887,7
Materialaufwand	(10)	- 316,2	- 284,4
Personalaufwand	(11)	- 974,5	- 933,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	(12)	- 235,1	- 258,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	- 236,8	- 207,6
Betriebliches Ergebnis		281,1	203,7
Zinsergebnis	(14)	- 23,1	- 31,4
Ergebnis at equity	(15)	1,8	0,6
Erträge aus Beteiligungen	(16)	13,7	30,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen	(17)	- 5,9	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	(18)	- 1,7	11,3
Finanzergebnis		- 15,2	11,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		265,9	215,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	- 120,9	- 93,3
Sonstige Steuern	(20)	- 6,6	- 5,6
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		- 2,0	- 1,0
Konzern-Jahresüberschuss		136,4	115,2
Einstellung in Gewinnrücklagen		- 68,4	- 75,5
Konzern-Bilanzgewinn		68,0	39,7
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	(21)		
unverwässert		1,51	1,28
verwässert		1,48	1,26
EBITDA		516,2	461,8
EBIT		281,1	203,7

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2004

<i>Aktiva</i>		Stand	Stand
in € Mio.	Anhang	31.12.2004	31.12.2003
A. Anlagevermögen		2.650,3	2.644,6
I. Immaterielle Vermögenswerte	(22)	169,3	198,3
II. Sachanlagen	(23)	2.381,5	2.376,8
III. Beteiligungen at equity	(24)	46,9	45,9
IV. Andere Finanzanlagen	(25)	52,6	23,6
B. Umlaufvermögen		950,0	937,2
I. Vorräte	(26)	12,1	17,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(27)	168,6	181,3
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(28)	102,9	128,0
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(29)	666,4	610,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(30)	36,5	40,1
D. Latente Steueransprüche	(31)	13,4	14,5
Summe Aktiva		3.650,2	3.636,4

<i>Passiva</i>		Stand	Stand
in € Mio.	Anhang	31.12.2004	31.12.2003
A. Eigenkapital	(32)	2.030,8	1.920,1
I. Gezeichnetes Kapital		905,1	902,2
II. Kapitalrücklage		537,6	533,2
III. Gewinnrücklagen		520,1	445,0
IV. Konzern-Bilanzgewinn		68,0	39,7
B. Anteile fremder Gesellschafter	(33)	12,2	11,6
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(34)	22,1	22,8
D. Rückstellungen	(35)	522,3	454,3
E. Verbindlichkeiten		866,5	1.017,3
I. Finanzschulden	(36)	660,7	838,0
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(37)	100,4	79,0
III. Andere Verbindlichkeiten	(38)	105,4	100,3
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(39)	66,5	62,8
G. Latente Steuerverpflichtungen	(40)	129,8	147,5
Summe Passiva		3.650,2	3.636,4

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2004

in € Mio.	Anhang	2004	2003
Konzern-Jahresüberschuss		136,4	115,2
Ertragsteuern		120,9	93,3
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		2,0	1,0
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)		240,8	257,5
Zinsergebnis		23,1	31,4
Beteiligungserträge		-13,7	-30,9
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		4,6	-10,1
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		0,3	-3,5
Veränderungen der Equity-Bewertung		-1,0	0,1
Veränderungen der Vorräte		5,0	-4,0
Veränderungen der Forderungen		38,7	-36,4
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens		4,0	-3,0
Veränderungen der Rückstellungen		52,0	108,3
Veränderungen des übrigen Fremdkapitals		20,6	-51,9
Betrieblicher Bereich		633,7	467,0
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-43,0	-50,5
Erhaltene Zinsen		19,9	19,1
Erhaltene Dividenden		13,7	30,9
Gezahlte Ertragsteuern		-104,9	-19,3
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	519,4	447,2
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		-5,0	-7,9
Investitionen in Sachanlagen		-232,1	-212,9
Investitionen in Beteiligungen at equity		-1,3	-31,2
Zahlungen aufgrund von Garantieverpflichtungen für Investitionen im Zusammenhang mit Manila-Engagement		-	-136,5
Sonstige Finanzinvestitionen		-36,4	-1,3
Erlöse aus Anlagenabgängen		14,0	29,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-260,8	-360,7
Ausschüttungen		-39,7	-1,0
Kapitalerhöhung		6,6	2,6
Veränderung der Finanzschulden		-167,5	-60,3
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	(42)	-200,6	-58,7
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-2,4	-2,1
Veränderung des Finanzmittelbestands		55,6	25,7
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		610,8	585,1
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(42)	666,4	610,8

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in € Mio.	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gesetz- liche Rücklage	Andere Gewinn- rücklagen	Konzern- Bilanz- gewinn	Gesamt
Stand 1.1.2003		900,6	532,0	36,5	334,3	0,0	1.803,4
Kapitalerhöhung gegen Einlagen		1,5	1,1	–	–	–	2,6
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	–	–	–	0,2
Konzern-Jahresüberschuss		–	–	–	75,5	39,7	115,2
Aktienoptionen		–	–	–	0,3	–	0,3
Währungsänderungen		–	–	–	–4,0	–	–4,0
Marktbewertung von Derivaten		–	–	–	1,3	–	1,3
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–	–	1,1	–	1,1
Stand 31.12.2003	(32)	902,2	533,2	36,5	408,5	39,7	1.920,1
Stand 1.1.2004		902,2	533,2	36,5	408,5	39,7	1.920,1
Kapitalerhöhung gegen Einlagen		2,8	3,8	–	–	–	6,6
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	–	–	–	0,2
Ausschüttung		–	–	–	–	–39,7	–39,7
Konzern-Jahresüberschuss		–	–	–	68,4	68,0	136,4
Aktienoptionen		–	0,5	–	2,9	–	3,4
Währungsänderungen		–	–	–	1,9	–	1,9
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–	–	0,2	–	0,2
Marktbewertung von Derivaten		–	–	–	1,0	–	1,0
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–	–	0,7	–	0,7
Stand 31.12.2004	(32)	905,1	537,6	36,5	483,6	68,0	2.030,8

Konzern-Anlagenspiegel

in € Mio.	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 1.1.2004	Veränderungen aus Währungs- umrechnungs- differenzen	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Anschaffungs-/ Herstellungs- kosten zum 31.12.2004
Immaterielle Vermögenswerte							
Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte	128,8	0,0	0,0	5,0	-3,8	3,2	133,2
Geschäfts- oder Firmenwert	211,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	211,4
Gesamt	340,2	0,0	0,0	5,0	-3,8	3,2	344,6
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.226,4	0,0	0,0	30,6	-12,4	5,9	3.250,5
Technische Anlagen und Maschinen	1.574,7	0,0	0,0	27,9	-31,2	4,3	1.575,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	348,3	0,2	0,0	34,8	-30,5	1,4	354,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	198,0	0,0	0,0	138,8	-19,9	-14,8	302,1
Gesamt	5.347,4	0,2	0,0	232,1	-94,0	-3,2	5.482,5
Beteiligungen at equity	102,6	-1,3	0,0	5,9	-1,6	0,0	105,6
Andere Finanzanlagen							
Sonstige Beteiligungen	13,9	0,0	0,0	1,2	0,0	0,2	15,3
Ausleihungen an Beteiligungen*	75,3	0,1	0,0	3,2	-0,2	-0,2	78,2
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,0	0,0	0,0	30,7	0,0	0,0	30,7
Sonstige Ausleihungen	14,6	0,0	0,0	1,3	-1,8	0,0	14,1
Gesamt	103,8	0,1	0,0	36,4	-2,0	0,0	138,3
Anlagevermögen	5.894,0	-1,0	0,0	279,4	-101,4	0,0	6.071,0

* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Kumulierte Abschreibungen zum 1.1.2004	Konsolidierungskreisänderungen	Zugänge	Abgänge	Um-buchungen	Zu-schreibungen	Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.2004	Restbuchwerte zum 31.12.2004	Restbuchwerte zum 31.12.2003
69,5	0,0	14,9	-3,7	0,0	0,0	80,7	52,5	59,3
72,4	0,0	22,2	0,0	0,0	0,0	94,6	116,8	139,0
141,9	0,0	37,1	-3,7	0,0	0,0	175,3	169,3	198,3
1.442,7	0,0	111,6	-9,0	-0,1	0,0	1.545,2	1.705,3	1.783,7
1.277,4	0,0	60,4	-29,5	0,1	0,0	1.308,4	267,3	297,3
250,5	0,0	26,0	-29,1	0,0	0,0	247,4	106,8	97,8
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	302,1	198,0
2.970,6	0,0	198,0	-67,6	0,0	0,0	3.101,0	2.381,5	2.376,8
56,7	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	58,7	46,9	45,9
12,9	0,0	0,9	0,0	0,2	0,0	14,0	1,3	1,0
66,0	0,0	3,6	0,0	-0,2	0,0	69,4	8,8	9,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,2	30,9	0,0
1,3	0,0	1,4	-0,2	0,0	0,0	2,5	11,6	13,3
80,2	0,0	5,9	-0,2	0,0	-0,2	85,7	52,6	23,6
3.249,4	0,0	243,0	-71,5	0,0	-0,2	3.420,7	2.650,3	2.644,6

Segmentberichterstattung

(Anhang Textziffer 41)

Primäre Segmentberichterstattung

in € Mio.		Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2004	626,2	373,9	608,1	389,9	–	1.998,1
	2003	551,7	369,0	570,7	342,9	–	1.834,3
Sonstige Erträge	2004	18,6	9,5	7,7	9,8	–	45,6
	2003	12,5	22,6	8,6	9,7	–	53,4
Erträge mit Dritten	2004	644,8	383,4	615,8	399,7	–	2.043,7
	2003	564,2	391,6	579,3	352,6	–	1.887,7
Intersegmentäre Erträge	2004	30,4	343,5	15,9	75,7	–465,5	–
	2003	24,5	322,9	12,8	58,5	–418,7	–
Erträge gesamt	2004	675,2	726,9	631,7	475,4	–465,5	2.043,7
	2003	588,7	714,5	592,1	411,1	–418,7	1.887,7
Segmentergebnis/EBIT	2004	90,8	174,5	31,1	–15,3	0,0	281,1
	2003	59,1	186,4	–0,4	–41,4	0,0	203,7
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2004	54,0	111,3	22,2	47,6	–	235,1
	2003	56,5	115,9	24,0	61,7	–	258,1
EBITDA	2004	144,8	285,8	53,3	32,3	–	516,2
	2003	115,6	302,3	23,6	20,3	–	461,8
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2004	0,0	0,0	1,5	0,3	–	1,8
	2003	0,0	0,0	1,0	–0,4	–	0,6
Erträge aus Beteiligungen	2004	0,0	0,0	0,0	13,7	–	13,7
	2003	0,0	0,0	0,0	30,9	–	30,9
Buchwerte des Segmentvermögens	2004	1.449,0	1.368,2	326,3	493,3	13,4	3.650,2
	2003	1.357,7	1.438,7	331,0	494,5	14,5	3.636,4
Segmentsschulden	2004	463,3	501,0	96,0	234,1	325,0	1.619,4
	2003	510,8	557,5	106,6	220,4	321,0	1.716,3
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2004	115,0	71,9	18,6	31,6	–	237,1
	2003	83,4	77,5	16,1	43,8	–	220,8
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2004	27,4	42,0	33,2	17,3	–	119,9
	2003	92,9	40,3	33,2	18,1	–	184,5
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2004	0,0	0,1	2,0	44,8	–	46,9
	2003	0,0	0,0	1,3	44,6	–	45,9

Sekundäre Segmentberichterstattung

in € Mio.		Deutsch- land	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Umsatzerlöse	2004	1.705,2	222,2	63,2	7,5	–	1.998,1
.....	2003	1.571,0	196,7	48,8	17,8	–	1.834,3
Sonstige Erträge	2004	43,2	2,0	0,3	0,1	–	45,6
.....	2003	52,9	0,4	0,1	0,0	–	53,4
Erträge mit Dritten	2004	1.748,4	224,2	63,5	7,6	–	2.043,7
.....	2003	1.623,9	197,1	48,9	17,8	–	1.887,7
Buchwerte des	2004	3.324,5	209,2	82,0	21,1	13,4	3.650,2
Segmentvermögens	2003	3.287,1	203,8	102,5	28,5	14,5	3.636,4
Anschaffungskosten der Zugänge	2004	224,7	11,2	1,2	0,0	–	237,1
des Sachanlagevermögens und der	2003	202,6	18,0	0,1	0,1	–	220,8
immateriellen Vermögenswerte							

Konzern-Anhang

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2004 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: 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.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2004 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) hierzu vollständig und uneingeschränkt angewendet.

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

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

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Angaben erfolgen in € Mio., soweit nicht anders angegeben.

2 Wesentliche Unterschiede in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zwischen IFRS und deutschem Recht

Der vorliegende Konzern-Abschluss enthält folgende vom deutschen Recht abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden:

Abweichende Abschreibungsmethode (IAS 16)

Zwecks Steueroptimierung wird das Sachanlagevermögen im HGB-Jahresabschluss soweit möglich den steuerlichen Vorschriften entsprechend degressiv sowie mittels Sonderabschreibungen abgeschrieben. Die Nutzungsdauer orientiert sich an den steuerlichen Abschreibungstabellen. Im IFRS-Konzern-Abschluss wird entsprechend dem erwarteten Nutzungsverlauf linear abgeschrieben. Die Folgen sind ein nach IFRS erheblich höheres Anlagevermögen und als Gegenposten höhere Gewinnrücklagen sowie ein Passivposten für latente Steuern.

Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten (IAS 39)

Derivative Finanzinstrumente werden nach IAS 39 zum Marktwert bewertet. Wertänderungen werden bei fair value hedges erfolgswirksam erfasst und bei cash flow hedges erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet. Nach HGB hingegen werden sämtliche Marktwertänderungen bei geschlossenen Positionen (fair value und cash flow hedges) nicht berücksichtigt sowie negative Marktwerte von nicht geschlossenen Positionen erfolgswirksam erfasst.

Bewertung von Finanzanlagen (IAS 39)

Finanzanlagen der Kategorie „available for sale“ werden nach IFRS mit dem beizulegenden Zeitwert (fair value) bewertet. Die Wertänderungen werden erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst. Nach HGB erfolgt eine Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Kosten von Eigenkapitaltransaktionen (SIC-17)

Gemäß SIC-17 werden die Kosten der Kapitalerhöhung nach Abzug der Ertragsteuervorteile mit den Kapitalrücklagen verrechnet.

Ertragsteuern (IAS 12)

Gemäß IAS 12 sind grundsätzlich auf alle temporären Unterschiede zwischen den Bilanzansätzen in der Steuerbilanz und der IFRS-Bilanz Steuerlatenzen zu bilden. Diese Pflicht gilt im Gegensatz zum HGB auch für aktive Steuerlatenzen. Körperschaftsteuerminderungen bei Ausschüttungen werden grundsätzlich im Geschäftsjahr der Beschlussfassung verrechnet. Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen werden.

Finanzierungsleasing (IAS 17)

Aktivierung des Vermögenswerts und Passivierung des Barwerts der Leasingraten bei Finanzierungsleasingverträgen nach den Zuordnungskriterien von IAS 17.

Fremdwährungsumrechnung (IAS 21)

Nach IAS 21 werden monetäre Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen werden erfolgswirksam erfasst.

Andere Rückstellungen (IAS 37)

Langfristige Rückstellungen werden gemäß IAS 37 zum Barwert angesetzt. Die Passivierung von Aufwandsrückstellungen ist nach IAS 37 nicht zulässig.

Eigene Anteile (SIC-16)

Eigene Anteile werden gemäß SIC-16 nicht aktiviert, sondern mit dem Eigenkapital verrechnet (anteilig gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage).

3**Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und mit Ausnahme von zwei sich in Liquidation befindenden Gesellschaften alle verbundenen Unternehmen voll und Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet.

Der Konzern-Abschluss-Stichtag 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.

Die at equity-Bewertung der Anteile am Flughafen Hannover erfolgte bislang auf Basis des Vorjahresabschlusses der Gesellschaft. Zum 31. Dezember 2004 wurde erstmals auch ein Abschluss der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH vorgelegt, sodass im Geschäftsjahr das anteilige Ergebnis der Jahre 2003 und 2004 berücksichtigt ist.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2004 nur unwesentlich verändert.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises stellt sich folgendermaßen dar:

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	.....	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2003	16	27	43
Zugänge .....	.....	4	4
Abgänge	2	2	4
31.12.2004	14	29	43
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2003	6	9	15
Zugänge .....	.....	2	2
31.12.2004	6	11	17
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2003	23	36	59
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2004	21	40	61
At equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2003	3	2	5
Zugänge	1	.....	1
31.12.2004	4	2	6
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2003	26	38	64
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2004	25	42	67

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Neugründungen der Gesellschaften Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville, ICTS Norway A/S, Ullensaker, CESH Protection SARL, Paris, und ICTS HBS Services Joint Venture, Athen. Bei den Abgängen handelt es sich um die Deutsche AeroConsult GmbH, Frankfurt am Main, die proceedAir Aviation Services GmbH, Frankfurt am Main, die Eden Services SARL, Paris, und die Sweden Security Networks AB, Stockholm. Die Gesellschaften sind aufgrund der Liquidation aus dem Konzern-Kreis ausgeschieden. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaften sind Abgangsverluste von insgesamt € 0,2 Mio. entstanden. Die Zugänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die Gesellschaften Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd., Shanghai, und die TCR International USA Ltd., Tallahassee/Florida. Der Zugang bei den at equity bewerteten assoziierten Unternehmen betrifft die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main.

Der Anteilsbesitz (S. 142–144) enthält alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen mit Angaben zum letzten Jahresabschluss nach den Regelungen der IFRS (Umsatz, Eigenkapital, Jahresergebnis und Mitarbeiterzahl). Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11 a wird als Anlage zum Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG beim Handelsregister am Amtsgericht Frankfurt am Main (Abteilung B, Nr. 7042) hinterlegt.

Im Fraport-Konzern werden zwei sich in der Liquidation befindende Tochterunternehmen und wie im Vorjahr vier assoziierte Unternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung ist, zu Anschaffungskosten bzw. zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Fraport AG ist an verschiedenen Gesellschaften zu mehr als 20 % am Kapital beteiligt. Aufgrund der beschränkten Möglichkeit, die Rechte auszuüben, besteht kein maßgeblicher Einfluss und es liegen keine assoziierten Unternehmen vor.

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

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Anlagevermögen	0,0	0,0
Umlaufvermögen ohne liquide Mittel	0,0	0,3
Liquide Mittel	0,4	-0,8
Rückstellungen	-0,1	0,0
Verbindlichkeiten	-0,5	0,4

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Verlust von € 0,1 Mio. (im Vorjahr ein Verlust von € 0,1 Mio.) beeinflusst.

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

in € Mio.	2004	2003
Anlagevermögen	54,5	53,4
Umlaufvermögen	46,9	45,4
Übrige Aktiva	1,9	2,0
Eigenkapital	49,8	45,5
Fremdkapital	53,5	53,5
Erträge	111,8	94,5
Aufwendungen	93,9	75,7

Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

Fraport Ground Services USA Inc.

Am 28. September 2004 wurde die Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville (USA), als 100%ige Tochtergesellschaft der Fraport AG gegründet. Die Gesellschaft wurde mit einem Eigenkapital von US-\$ 450 Tsd. ausgestattet und zum 30. September 2004 in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Ground Handling-Dienstleistungen.

ICTS Norway A/S

Die 100%ige Tochtergesellschaft der ICTS, die ICTS Norway A/S, Ullensaker (Norwegen), wurde am 14. Juni 2004 gegründet und zum 30. Juni 2004 in den ICTS-Teilkonzern einbezogen. Die Anschaffungskosten der Gesellschaft betragen € 20 Tsd. Sie ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig.

ICTS HBS Services Joint Venture

Die weitere Neugründung im ICTS-Teilkonzern betrifft die zum 23. Juni 2004 gegründete 100%ige Tochtergesellschaft der ICTS, die ICTS HBS Services Joint Venture, Athen (Griechenland). Die Ersteinbeziehung in den ICTS-Teilkonzern erfolgte zum 30. September 2004. Die Anschaffungskosten für das voll übernommene Eigenkapital betragen € 60 Tsd. Die Gesellschaft erbringt Bewachungs- und Sicherheitsdienstleistungen.

CESG Protection SARL

Die Gesellschaft CESG Protection SARL, Paris (Frankreich), wurde am 8. Dezember 2004 als 100%ige Tochtergesellschaft der ICTS France gegründet und zum 31. Dezember 2004 in den ICTS-Teilkonzern einbezogen. Die Anschaffungskosten betragen € 30 Tsd. Die Gesellschaft erbringt Sicherheitsdienstleistungen.

Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd.

Am 23. Juli 2004 wurde zwischen der Fraport AG und der Shanghai Airport Group die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Shanghai (Volksrepublik China), rechtlich vollzogen. Beide Flughafen-Unternehmen halten demnach 50 % der Anteile. Die Anschaffungskosten der Beteiligung belaufen sich auf € 100 Tsd. Die Gesellschaft ist im Consulting-Bereich für den chinesischen Aviation-Markt tätig. Die Shanghai Frankfurt Airport Consulting wurde zum 30. September 2004 in den Fraport-Konzern-Abschluss anteilmäßig einbezogen.

TCR International USA

Die Gesellschaft TCR International USA, Tallahassee/Florida (USA), wurde am 20. Dezember 2004 als 100%ige Tochtergesellschaft des Gemeinschaftsunternehmens S.A. TCR International N.V. gegründet und zum 31. Dezember 2004 in den TCR-Teilkonzern einbezogen. Die Gesellschaft erbringt Ground Handling-Dienstleistungen.

Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH

Am 2. November 2004 hat die Fraport AG 25 % der Anteile zum Buchwert von € 75 Tsd. an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main, übernommen. Als assoziiertes Unternehmen der Fraport AG wurde die Gesellschaft im Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2004 at equity bewertet. Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung, Erschließung und Verwertung des Gebiets „Gateway Gardens“ am Flughafen Frankfurt Main.

Weitere Veränderungen

Zum 1. Juli 2004 wurde die 100%ige Tochtergesellschaft der Fraport AG, die Tradeport Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main, in die Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main, umfirmiert.

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 IFRS bewerteten Buchwert des anteiligen Eigenkapitals des Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmens verrechnet. Sich ergebende Unterschiedsbeträge werden auf Vermögenswerte der einbezogenen Unternehmen so weit aktiviert, als sie bezogen auf den Konzern-Anteil niedriger als mit dem Zeitwert bewertet sind. Danach verbleibende Unterschiedsbeträge werden als Geschäftswert aktiviert und im Geschäftsjahr 2004 letztmals über die erwartete Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Ist eine Wertminderung eingetreten, so wird eine Abschreibung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen haben wir die Vermögenswerte, 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 Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den at 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 und sonstige finanzielle Verpflichtungen zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

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

Die Konsolidierungs- und Bilanzierungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich nicht geändert.

Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen wirtschaftlich selbstständigen und wirtschaftlich unselbstständigen Unternehmen.

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zugrunde:

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2004	Durchschnitts- kurs 2004	Stichtagskurs 31.12.2003	Durchschnitts- kurs 2003
1.000.000 Türkische Lira (TRL).....	0,5467	–	0,5647	–
100 Philippinische Peso (PHP).....	1,3071	1,4342	1,4347	1,6289
1 US-Dollar (USD).....	0,7342	0,8043	0,7959	0,8830
1 Schwedische Krone (SEK).....	0,1109	0,1096	0,1101	0,1096
1 Pfund Sterling (GBP).....	1,4108	1,4738	1,4194	1,4444
1 Hong Kong Dollar (HKD).....	0,0944	0,1033	0,1020	0,1134
1 Nuevo Sol (PEN).....	0,2233	0,2357	0,2230	0,2539
1 Schweizer Franken (CHF).....	0,6477	0,6477	0,6411	0,6576
1 Norwegische Krone (NOK).....	0,1213	0,1195	–	–
1 Renminbi Yuan (CNY).....	0,0884	0,0970	–	–

Rechnungslegung in Hochinflationländern

Für unser in der Türkei tätiges Gemeinschaftsunternehmen Antalya wurden die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) angewandt. Die Kriterien zur Klassifizierung der Türkei als Hochinflationland waren im Berichtsjahr erfüllt. Der Abschluss von Antalya wurde gemäß dem Anschaffungskostenprinzip (historical cost approach) umbewertet. Der zugrunde gelegte Preisindex (Turkish countrywide wholesale price index „WPI“) betrug zum 31. Dezember 2004 8.403,8 (zum 31. Dezember 2003: 7.382,1) und der entsprechende Umrechnungsfaktor 1,1384. In der Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde der Abschluss von Antalya mit Stichtagskursen umgerechnet. Der Gewinn oder Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten ist im Zinsergebnis enthalten.

5

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Neue Ermittlung der Kennzahlen EBITDA und EBIT sowie Änderung der Erfassung von Fremdwährungseffekten

Im Geschäftsjahr wurden die Ermittlung der Kennzahlen EBITDA und EBIT sowie der Ausweis der Fremdwährungseffekte geändert. Im EBITDA und EBIT werden im Gegensatz zum Vorjahr die Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at equity nicht mehr ausgewiesen. Fremdwährungskursgewinne bzw. Fremdwährungskursverluste werden nicht mehr unter „Sonstige betriebliche Erträge“ bzw. „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ erfasst, sondern unter „Sonstiges Finanzergebnis“.

Diese Änderungen erfolgten im Rahmen der Neustrukturierung der Segmente und tragen zu einer nachhaltigen Verbesserung der Darstellung des operativen Ergebnisses bei. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahresbeträge angepasst.

in € Mio.	Konzern-GuV 2004	Konzern-GuV 2003
Gesamtleistung	2.043,7	1.887,7
./. Personalaufwand	-974,5	-933,9
./. Materialaufwand	-316,2	-284,4
./. Sonstiger betrieblicher Aufwand	-236,8	-207,6
= EBITDA neu	516,2	461,8
+ Erträge aus Beteiligungen	13,7	30,9
+ Ergebnis at equity	1,8	0,6
+ Saldo Fremdwährungseffekte (siehe sonstiges Finanzergebnis Tz.18)	-0,3	10,1
= EBITDA alt	531,4	503,4

in € Mio.	Konzern-GuV 2004	Konzern-GuV 2003
Gesamtleistung	2.043,7	1.887,7
./. Personalaufwand	-974,5	-933,9
./. Materialaufwand	-316,2	-284,4
./. Sonstiger betrieblicher Aufwand	-236,8	-207,6
./. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	-235,1	-258,1
= EBIT neu	281,1	203,7
+ Erträge aus Beteiligungen	13,7	30,9
+ Ergebnis at equity	1,8	0,6
+ Saldo Fremdwährungseffekte (siehe sonstiges Finanzergebnis Tz.18)	-0,3	10,1
= EBIT alt	296,3	245,3

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie andere Erträge werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Leistung erbracht ist, hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Erträge und Aufwendungen aus gleichen Transaktionen bzw. Ereignissen werden gemäß dem „matching principle“ in der gleichen Periode angesetzt.

Voraussetzungen für die Anwendung der Umsatz- und Gewinnrealisierung bei langfristiger Auftragsfertigung (IAS 11) sind im Fraport-Konzern grundsätzlich nicht gegeben.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) einschließlich Geschäfts- oder Firmenwerten werden zu Anschaffungskosten aktiviert und über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungskosten (IAS 38) sind im Fraport-Konzern nicht gegeben.

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Immobilien werden danach untersucht, ob es sich um investment properties i. S. des IAS 40 handelt. Der Umfang der investment properties ist von untergeordneter Bedeutung, IAS 40 findet aus diesem Grund keine Anwendung.

Vermögensbezogene Zuschüsse der öffentlichen Hand werden passiviert und über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswertes linear aufgelöst. Erfolgsbezogene Zuwendungen werden erfolgswirksam als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst (IAS 20).

Außerplanmäßige Abschreibungen

Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus Nettoveräußerungswert (net selling price) und Nutzungswert (value in use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswertes.

Da es bei der Fraport AG i. d. R. nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von so genannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating units). Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert. Die Bildung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten orientiert sich bei der Fraport AG grundsätzlich an der Segmentstruktur. Den Segmenten zugeordnete Konzern-Gesellschaften und Beteiligungen at equity bilden jeweils eine selbstständige zahlungsmittelgenerierende Einheit.

Finanzierungsleasing

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Fraport-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten zuzüglich gegebenenfalls getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer erworbener Vermögenswerte. Sofern dem Fraport-Konzern als Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum nicht zuzurechnen ist, wird grundsätzlich eine Forderung in Höhe des Barwerts der Leasingraten ausgewiesen.

Beteiligungen at equity

Beteiligungen at equity werden mit dem anteiligen Eigenkapital zuzüglich Geschäfts- oder Firmenwerten bilanziert.

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere des Anlagevermögens, Ausleihungen und sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens bzw. der Übertragung des Vermögenswerts, zu Anschaffungskosten aktiviert. Langfristige unter- bzw. nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Die Ausleihungen werden zum Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zur Veräußerung verfügbare Finanzanlagen (available for sale) werden grundsätzlich mit dem fair value bewertet. Soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet. Wertänderungen werden im Geschäftsjahr erstmals erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die geringfügigen Wertänderungen in den Vorjahren wurden erfolgswirksam im sonstigen Finanzergebnis erfasst (IAS 39).

Vorräte

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

Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens bzw. der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Forderungen werden mit ihrem Barwert zum Zeitpunkt der Ausreichung oder des Erwerbs eingebucht.

In der Folgebewertung werden die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte, sofern sie nicht zu Handelszwecken gehalten werden, zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei werden erforderliche Wertberichtigungen, die sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko bemessen, berücksichtigt. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Die Zahlungsmittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Eigenkapitalinstrumente

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (SIC-16).

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 IFRS und den steuerlichen Wertansätzen gebildet, sofern sie sich im Zeitablauf ausgleichen (temporary differences). Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen werden nach IFRS aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass zukünftig zu versteuernde Ergebnisse erzielt 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 zuzüglich Solidaritätszuschlag und der Gewerbeertragsteuer ergibt.

Ansprüche auf Körperschaftsteuererminderungen aufgrund der Gewinnverwendung werden gemäß IAS 12 erst im Jahr der Ausschüttung berücksichtigt. Aufgrund des bestehenden Moratoriums in Deutschland können jedoch bis einschließlich 2005 keine körperschaftsteuerlichen Minderungsguthaben durch Ausschüttung geltend gemacht werden.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Pensionsverpflichtungen werden gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden (Projected Unit Credit Method) und eines Zinssatzes von 4,9 % p. a. (im Vorjahr 5,5 % p. a.) bewertet. Den Berechnungen liegt eine mit dem Aufsichtsrat abgestimmte Annahme über die künftige Gehaltsentwicklung zugrunde. Diese ist momentan auf 2,0 % p. a. für die aktiven Vorstandsmitglieder festgelegt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG).

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken gebildet.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden 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 werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe des erhaltenen Entgelts bzw. der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Die Fraport AG setzt derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken ein. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IAS 39 zum Marktwert vorgenommen. 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 ebenfalls direkt im Eigenkapital verrechnet.

Aktioptionen

Für die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG gibt es noch keine verbindlich anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften nach IFRS. In Kontinuität zum Vorjahr wurde bei der Fraport AG in Verbindung mit IAS 1.22 c auf bestehende Vorschriften anderer Rechnungslegungsmethoden zurückgegriffen. Nach APB 25 der US-amerikanischen Vorschriften („US GAAP“) sind die „stock options“ mit dem inneren Wert („intrinsic value“) zu erfassen. Der in 2004 verabschiedete IFRS 2 regelt die Bilanzierung der Aktioptionen und ist ab dem 1. Januar 2005 verpflichtend anzuwenden.

Neue Standards

Standards, die im Rahmen der „Improvements to International Accounting Standards“ im Dezember 2003, sowie Standards und Interpretationen, die im Jahr 2004 veröffentlicht wurden und erst ab dem 1. Januar 2005 verpflichtend anzuwenden sind, wurden im Rahmen dieses Jahresabschlusses noch nicht angewendet.

Auf alle Unternehmenszusammenschlüsse mit Vertragsdatum ab dem 31. März 2004 ist nunmehr IFRS 3 „Business Combinations“ in Verbindung mit IAS 36 „Impairment of Assets“ (revised 2004) und IAS 38 „Intangible Assets“ (revised 2004) anzuwenden. Auf Firmenwerte, die in früheren Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, wird IFRS 3 erst ab dem Geschäftsjahr 2005 angewendet.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6 Umsatzerlöse

in € Mio.	2004	2003
Aviation		
Flughafen-Entgelte	491,1	448,5
Sicherheitsleistungen	115,2	82,5
Übrige Umsatzerlöse	19,9	20,7
	626,2	551,7
Retail & Properties		
Real Estate	173,4	175,3
Retail	113,3	107,5
Parkierung	49,0	48,6
Übrige Umsatzerlöse	38,2	37,6
	373,9	369,0
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	414,5	395,2
Infrastrukturentgelte	183,8	166,6
Übrige Umsatzerlöse	9,8	8,9
	608,1	570,7
External Activities	389,9	342,9
	1.998,1	1.834,3

Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf die Segmentberichterstattung (vgl. Tz. 41).

7 Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

in € Mio.	2004	2003
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	-0,1

8 Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2004	2003
Andere aktivierte Eigenleistungen	21,8	18,0

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Werkleistungen. Bei der Fraport AG fielen die aktivierten Eigenleistungen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm, den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur sowie für die Optimierung des Flugbetriebs enthalten.

9 Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2004	2003
Auflösungen von Rückstellungen	5,0	8,0
Gewinne aus Anlagenabgängen (ohne Finanzanlagen)	3,0	10,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,0	1,6
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,2	1,3
Zuschreibungen auf Umlaufvermögen	0,0	0,9
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	0,0	0,8
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	2,6	0,1
Sonstige	11,0	12,5
	23,8	35,5

Fremdwährungskursgewinne werden ab dem Geschäftsjahr 2004 im sonstigen Finanzergebnis erfasst und nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen.

10 Materialaufwand

in € Mio.	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-72,2	-69,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-244,0	-215,4
	-316,2	-284,4

11 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2004	2003
Löhne und Gehälter	-787,9	-748,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-152,9	-153,3
Aufwendungen für Altersversorgung	-33,7	-32,1
	-974,5	-933,9

Der Anstieg der Personalaufwendungen betrifft mit € 38,3 Mio. die ICTS, die ihr Geschäft im Bereich Sicherheitsdienstleistungen ausweitete. Bei den Gesellschaften der ICTS-Gruppe wurden im Jahresdurchschnitt 995 Mitarbeiter mehr eingesetzt. Bei der Fraport AG lagen die Personalaufwendungen um € 7,6 Mio. unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Reduzierung der Mitarbeiterzahl (-240 Mitarbeiter). Zudem gingen die Zuführungen zu den Rückstellungen für Altersteilzeit und Vorruhestand zurück. Gegenläufig wirkten sich die seit Januar bzw. Mai 2004 wirksamen BAT-Tarif erhöhungen sowie die Aufwendungen im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms aus.

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	2004	2003
Angestellte	7.319	7.394
Arbeiter	16.185	15.177
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	678	782
.....	24.182	23.353

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 23.819 (im Vorjahr 22.989), in den quotalkonsolidierten Unternehmen anteilig 363 (im Vorjahr 364).

Die Berechnungsgrundlage für die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter hat sich zum 1. Januar 2004 geändert. Die Berechnung erfolgt nun auf Basis von Monatsdurchschnitten, zuvor waren es Quartalsdurchschnitte.

12

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2004	2003
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Anlagevermögens und Sachanlagen	-235,1	-258,1

Planmäßige Abschreibungen

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

	Jahre
Gebäude und Platzanlagen	5–40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3–33 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–25 Jahre
Geschäfts- oder Firmenwerte	Abschreibungsperiode entspricht der bestmöglichen Schätzung des Zeitraums, in dem der künftige wirtschaftliche Nutzen zufließt. Die Nutzungsdauern betragen 8 bis 15 Jahre.
Übrige immaterielle Vermögenswerte	3–25 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte von € 5,9 Mio. (im Vorjahr € 3,2 Mio.) sowie auf das Sachanlagevermögen in Höhe von € 14,6 Mio. (im Vorjahr € 37,9 Mio.) enthalten.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragsersparung. Der erzielbare Betrag entspricht dem Nutzungswert bzw. dem Nettoveräußerungswert. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse sind die Zahlen der mittelfristigen Planung zugrunde gelegt. Der Planungszeitraum umfasst grundsätzlich sechs Jahre, die ewige Rente wird i. d. R. mit den unveränderten Planwerten der sechsten Periode berechnet. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate berücksichtigt. Der Abzinsungsfaktor beinhaltet die gewichteten Eigen- und Fremdkapitalkosten (WACC). Im Geschäftsjahr wurden Abzinsungssätze nach Steuern von 6,4 % bis 12,3 % angewandt.

Die Wertminderungen des Sachanlagevermögens betreffen Gebäude und zugeordnete Infrastruktur im Segment Retail & Properties. Zu den Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte verweisen wir auch auf die Tz. 22.

13 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in € Mio.	2004	2003
Mieten und Leasingaufwendungen	-42,1	-50,7
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-24,9	-19,2
Versicherungen	-23,9	-22,0
Werbungskosten	-17,2	-18,6
Abbruchkosten	-4,5	-4,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-5,3	-1,0
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3,3	-9,6
Sonstiges	-115,6	-82,5
(davon periodenfremd)	(-1,5)	(-1,3)
.....	-236,8	-207,6

Fremdwährungskursverluste werden ab dem Geschäftsjahr 2004 im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen und nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

14 Zinsergebnis

in € Mio.	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19,9	19,1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-43,0	-50,5
.....	-23,1	-31,4

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung von € 3,7 Mio. enthalten (Vorjahr € 2,4 Mio.).

15 Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2004	2003
Flughafen Hannover	1,0	-1,3
LAP	1,8	2,7
Portway	-2,5	-1,8
ACF	0,2	0,2
ASG	1,3	0,8
.....	1,8	0,6

Die at equity-Bewertung der Anteile am Flughafen Hannover erfolgte bislang auf Basis des Vorjahresabschlusses der Gesellschaft. Zum 31. Dezember 2004 wurde erstmals auch ein Abschluss der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH vorgelegt, sodass im Geschäftsjahr das anteilige Ergebnis der Jahre 2003 und 2004 berücksichtigt ist.

Bei der at equity-Bewertung der Portway wurden neben der Berücksichtigung des anteiligen Jahresfehlbetrags von € 0,5 Mio. weitere Wertminderungen von € 2,0 Mio. vorgenommen.

16 Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

in € Mio.	2004	2003
30 % Dividendenrechte an Antalya	8,0	17,6
Ineuropa Handling UTE.....	5,7	6,9
BBIP Berlin-Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG	–	4,8
SITA S. C.	–	1,6
.....	13,7	30,9

Bei den Erträgen für zusätzliche 30 % Dividendenrechte der Fraport AG an Antalya wurden im Vorjahr Ausschüttungen in Höhe von € 9,1 Mio. für 2003 und in Höhe von € 8,5 Mio. für 2002 vereinnahmt. Die Vereinnahmung der 30 % der Dividendenrechte erfolgt zeitlich analog zur Konsolidierung der Geschäftsanteile an Antalya von 50 %.

17 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen die Gesellschaften:

in € Mio.	2004	2003
Tradeport Hongkong Ltd. (Darlehen).....	–3,3	–
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach (Darlehen)	–1,4	–
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (Anteile und Darlehen)	–1,2	–
.....	–5,9	0,0

18 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2004	2003
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen.....	1,5	1,2
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,8	11,9
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,7	9,7
Fremdwährungskursverluste unrealisiert.....	–3,1	–8,4
Fremdwährungskursverluste realisiert.....	–0,7	–3,1
Gewinne und Verluste aus Handelsgeschäften mit Derivaten.....	–0,4	0,0
Risiken des Beteiligungsbereichs (Air-Transport IT)	–2,5	0,0
.....	–1,7	11,3

Fremdwährungskursgewinne bzw. Fremdwährungskursverluste werden ab dem Geschäftsjahr 2004 im sonstigen Finanzergebnis ausgewiesen und nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in € Mio.	2004	2003
Laufende Ertragsteuern	-139,3	-111,8
Latente Ertragsteuern	18,4	18,5
.....	-120,9	-93,3

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 Konzernbilanz entsprechend der „Liability-Methode“.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS 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.

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in € Mio.	2004		2003	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Sachanlagen	1,3	-146,1	3,7	-156,6
Finanzanlagen	0,5	-0,1	0,6	-
Vorräte	-	-	-	-0,7
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	-	-0,1	1,2	-3,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,4	-	0,5	-
Pensionsrückstellungen	2,3	-	1,7	-
Sonstige Rückstellungen	26,5	-	20,5	-
Verbindlichkeiten	4,7	-10,0	3,8	-11,3
Übrige Bilanzposten	2,0	-7,3	0,1	-3,5
Verlustvorträge	1,8	-	4,5	-
Summe aus Einzelabschlüssen	39,5	-163,6	36,6	-175,1
Saldierung	-34,0	34,0	-30,7	30,7
Konsolidierungsmaßnahmen	7,9	-0,2	8,6	-3,1
Konzern-Bilanz	13,4	-129,8	14,5	-147,5

Es liegen keine nicht nutzbaren Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen vor (im Vorjahr € 4,5 Mio.). In den Steuerlatenzen sind € 1,7 Mio. (im Vorjahr € 3,0 Mio.) aktivische Abgrenzungen auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von € 1,3 Mio. wurde korrespondierend mit der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt.

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zu Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in € Mio.	2004	2003
Ergebnis vor Ertragsteuern	259,3	209,5
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-54,9	-41,2
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	204,4	168,3
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand*	-54,0	-47,2
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	-2,8	-2,8
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,1	-0,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	-13,7	-15,5
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-6,3	-7,0
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	12,2	16,0
Steuereffekt aus Steuersatzänderung	0,0	2,4
Sonstiges	-0,3	2,8
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	-54,9	-41,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-120,9	-93,3

* Erwarteter Steuerertrag/-aufwand bei Körperschaftsteuer 25,0 % (im Vorjahr 26,5 %) zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %.

20 Sonstige Steuern

in € Mio.	2004	2003
Sonstige Steuern	-6,6	-5,6

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

21 Ergebnis je Aktie

	2004		2003	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Konzern-Jahresüberschuss in € Mio.	136,4	136,4	115,2	115,2
Gewichtete Aktienzahl	90.333.347	92.030.263	90.177.344	91.148.836
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	1,51	1,48	1,28	1,26

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2004 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von € 10 entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen am 5. Mai 2004 im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms und im Dezember 2004 im Rahmen des Management-Stock-Options-Programms sowie den Erwerb und die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 90.231.488 auf 90.515.040 zum 31. Dezember 2004 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 90.333.347 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € 1,51.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen einer Betriebsvereinbarung (Mitarbeiterbeteiligungsprogramm) gewährten Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2004 (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.030.263 und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € 1,48.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

22 Immaterielle Vermögenswerte

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Werte	52,5	59,3
Geschäfts- oder Firmenwert	116,8	139,0
.....	169,3	198,3

Erworbene immaterielle Vermögenswerte 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 25 Jahre. Darin enthalten sind 30 % der Dividendenrechte an Antalya (Buchwert zum Bilanzstichtag in Höhe von € 12,7 Mio.). Sie werden planmäßig über die Dauer des Engagements bis Juni 2007 abgeschrieben.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung weisen folgende Werte aus:

in € Mio.	Buchwert 1.1.2004	Abschrei- bungen	Außerplan- mäßige Ab- schreibungen	Buchwert 31.12.2004
Geschäfts- oder Firmenwerte				
ICTS	100,7	-8,1	.....	92,6
Antalya	25,7	-7,2	.....	18,5
Flughafen Saarbrücken	0,8	-0,1	-0,7	0,0
Media	0,4	-0,1	.....	0,3
Teilkonzern ICTS	4,6	-0,3	.....	4,3
Teilkonzern TCR	1,3	-0,2	.....	1,1
Teilkonzern Air-Transport IT	5,5	-0,3	-5,2	0,0
.....	139,0	-16,3	-5,9	116,8

23 Sachanlagen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	1.705,3	1.783,7
Technische Anlagen und Maschinen	267,3	297,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	106,8	97,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	302,1	198,0
.....	2.381,5	2.376,8

Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 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 Antalya ausgewiesen. Am Ende der Laufzeit des Konzessionsvertrags (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.

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn die wesentlichen Risiken und Chancen dem Leasingnehmer zuzurechnen sind. Im Berichtsjahr werden innerhalb der anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von € 17,7 Mio. bilanziert:

in € Mio.

Kapitalisierte Leasingraten zum Anschaffungszeitpunkt	23,1
Kumulierte Abschreibung	-5,4
Buchwert 31.12.2004	17,7

Es handelt sich um Leasingverträge mit einer Laufzeit von 2004 bis 2011. Zum Ende der Laufzeiten besteht jeweils eine Kaufoption.

Die Bruttogesamtinvestitionen des Fraport-Konzerns als Finanzierungsleasinggeber für ein Gebäude am Flughafen Frankfurt betragen € 9,9 Mio. Die Leasingzahlungen für diese Investition sind bereits vollständig vereinnahmt.

24 Beteiligungen at equity

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Flughafen Hannover	29,3	28,3
LAP	15,5	15,0
Portway	0,0	1,3
ACF	0,5	0,3
ASG	1,5	1,0
Gateway Gardens	0,1	-
.....	46,9	45,9

Unter den Zugängen werden neben Anteils erworben auch positive Ergebnisse ausgewiesen, unter den Abgängen werden Ausschüttungen sowie negative Ergebnisse erfasst.

Die Zugänge betreffen 25 % der Kapitalanteile an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (€ 0,1 Mio.), die Kapitalerhöhung bei der Portway (€ 1,2 Mio.) und im Übrigen die laufenden at equity-Fortschreibungen.

Die Abgänge betreffen im Wesentlichen die Ausschüttung der ASG (€ 0,8 Mio.) und das negative Ergebnis der Portway (€ 0,5 Mio.).

Bei der Portway wurden Wertminderungen in Höhe von € 2,0 Mio. vorgenommen.

Bei der at equity-Bewertung der Gesellschaft Flughafen Hannover wurde im Geschäftsjahr letztmals die planmäßige Abschreibung auf den Goodwill in Höhe von € 0,3 Mio. vorgenommen.

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

25

Andere Finanzanlagen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Available-for-sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	30,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	1,3	1,0
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	8,8	9,3
Sonstige Ausleihungen	11,6	13,3
.....	52,6	23,6

Bei den Zugängen unter den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um einen Währungsfonds (€ 10,0 Mio.) sowie Wertguthaben in Termingeldern und/oder Publikumsfonds, die im Rahmen eines Insolvenzschutzkonzepts erworben wurden (€ 20,7 Mio.).

Im November 2004 hat die Fraport AG einen Währungsfonds in Höhe von € 10,0 Mio. erworben. Der Fonds hat einen Anlagehorizont von 5 Jahren. Ebenfalls im November 2004 erwarb der am 15. November gegründete Verein Fraport Vermögenstreuhand e.V. Anteile an verschiedenen Fonds in Höhe von € 20,7 Mio. mit unbefristeter Laufzeit.

Diese Anteile wurden ausschließlich zur Insolvenzschutz von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen der Fraport-Mitarbeiter erworben. Das wirtschaftliche Eigentum an den Fondsanteilen ist der Fraport AG zuzurechnen.

Die Zugänge bei den sonstigen Beteiligungen betreffen mit € 1,0 Mio. die Kapitalerhöhung an der ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH. Aufgrund der geringen Ertragserwartungen der Gesellschaft wurden die Kapitaleinzahlungen in voller Höhe wertberichtigt.

Bei den Ausleihungen an Beteiligungen werden als Zugänge die Darlehen an die Gateway Gardens (€ 3,0 Mio.) und die TCR (€ 0,2 Mio.) ausgewiesen. Die Abschreibungen bei den Ausleihungen an Beteiligungen betreffen mit € 3,3 Mio. Darlehen der Pantares Tradeport Asia Ltd. an die Tradeport Hong Kong Ltd.

Die Zugänge bei den sonstigen Ausleihungen betreffen mit € 1,1 Mio. die Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach. Das vollständige Darlehen von € 1,4 Mio. wurde im Geschäftsjahr wertberichtigt.

26 Vorräte

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,0	14,2
Unfertige Leistungen	0,0	0,1
Fertige Erzeugnisse	1,7	1,6
Bezogene Waren	0,2	0,2
Geleistete Anzahlungen	0,2	1,0
.....	12,1	17,1

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. Im Berichtsjahr wurden Wertminderungen auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe von € 2,0 Mio. vorgenommen.

27 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2003
Gegen fremde Unternehmen	168,5	0,1	168,6	181,3	0,0	181,3

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

28 Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2003
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,2	–	0,2	0,2	–	0,2
Gegen assoziierte Unternehmen	1,8	–	1,8	1,8	–	1,8
Gegen sonstige Beteiligungen	1,1	–	1,1	1,1	–	1,1
Sonstige Vermögenswerte	51,1	48,7	99,8	50,3	74,6	124,9
.....	54,2	48,7	102,9	53,4	74,6	128,0

Der wesentliche Posten in den sonstigen Vermögenswerten betrifft die Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms in Höhe von € 39,6 Mio. Die Forderung beruht auf der Zusage der Luftverkehrsgesellschaften, die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms zu übernehmen. Es handelt sich bei den durchzuführenden Maßnahmen grundsätzlich um durchlaufende Posten, die das Ergebnis der Fraport AG nicht beeinflussen. In der Bilanz der Fraport AG werden hierfür entsprechende Forderungen und Rückstellungen eingestellt.

Ein weiterer wesentlicher Posten in den sonstigen Vermögenswerten ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von € 14,6 Mio., wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag in 2002 € 23,0 Mio.). Die Rückzahlungen durch das Land Hessen erfolgen in Jahresraten bis 2007.

Des Weiteren entfallen in dem Posten € 15,2 Mio. auf Vorleistungen der Fraport AG zur Überbauung des Fernbahnhofs beim Flughafen Frankfurt. Es besteht zwischen der Fraport AG und der DB Station & Service AG Uneinigkeit über die Höhe der von der Fraport AG zu übernehmenden Baukosten. Das zur Klärung der Gesamtabrechnung des Fernbahnhofs mit der Bahn vereinbarte Schlichtungsverfahren wurde in 2004 ohne Ergebnis beendet und von beiden Seiten wurde Klage eingereicht.

In den sonstigen Vermögenswerten sind positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von € 2,1 Mio. enthalten.

Darüber hinaus sind in den sonstigen Vermögenswerten Forderungen aus laufenden Steuern in Höhe von € 6,3 Mio. enthalten.

29 Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	666,4	610,8

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Diese Geldmittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

Bei Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von € 4,0 Mio. einer Verfügungsbeschränkung.

30 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	36,5	40,1

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse in Höhe von € 28,2 Mio. Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von € 26,5 Mio. haben eine Laufzeit von mehr als einem Jahr.

31 Latente Steueransprüche

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Latente Steueransprüche	13,4	14,5

Die Abgrenzung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ (Tz. 19) enthalten. Die latenten Steueransprüche haben überwiegend langfristigen Charakter.

32 Eigenkapital

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Gezeichnetes Kapital.....	905,1	902,2
Kapitalrücklage.....	537,6	533,2
Gewinnrücklagen.....	520,1	445,0
Konzern-Bilanzgewinn.....	68,0	39,7
	2.030,8	1.920,1

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2004 um € 1.464.500 durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Im laufenden Geschäftsjahr wurden erstmals Aktien zur Bedienung der Stock Options im Rahmen des bedingten Kapitals i. H. v. € 1.306.000 geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 2. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2004 erfüllt.

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich das gezeichnete Kapital um weitere € 0,1 Mio.

Anzahl der ausgegebenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 90.638.708 (im Vorjahr 90.361.658) auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,00 zusammen.

Genehmigtes Kapital

Das zum 31. Dezember 2003 vorhandene genehmigte Kapital von € 12,4 Mio. (ursprünglich € 15,0 Mio.) wurde in Höhe von € 1.464.500 für die Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und von ihr beherrschter Unternehmen verwendet. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Zum 31. Dezember 2004 verbleibt ein genehmigtes Kapital von € 11,0 Mio.

Bedingtes Kapital

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2004 € 12,6 Mio. (ursprünglich € 13,9 Mio.). In 2004 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten € 1,3 Mio. (130.600 Optionen) ausgeübt. Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen. Zum Bilanzstichtag verbleiben noch 521.950 nicht ausgegebene Bezugsrechte. Vgl. hierzu Tz. 45.

Eigene Aktien

Am Bilanzstichtag hat die Fraport AG 123.668 eigene Aktien im Bestand.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und eigenen Aktien nach § 160 AktG:

	Gezeichnetes	Aktien im	Aktien im eigenen Bestand		
	Kapital	Umlauf	Betrag am		Anteil am
	Stück	Stück	Stück	Grundkapital in €	Grundkapital in %
Stand 1.1.2004	90.361.658	90.231.488	130.170	1.301.700	0,144
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (5. Mai 2004)	146.450	146.450			
Management-Stock-Options- Programm (MSOP):					
Kapitalerhöhungen Dez. 2004	130.600	130.600			
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		6.502	-6.502	-65.020	0,007
Stand 31.12.2004	90.638.708	90.515.040	123.668	1.236.680	0,136

Die Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms wurden am 7. Mai 2004 zu einem Preis von € 22,22 erworben und zum gleichen Wert an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die Aktien im Rahmen der Vorstandsvergütung wurden zu einem Wert von € 22,75 verrechnet.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von € 1,8 Mio. aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (€ 12,22 je Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 146.450) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von € 2,0 Mio. (€ 15,64 je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 130.600). Durch den Erwerb und die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere € 0,1 Mio.

Aufgrund der ausgeübten Aktienoptionen (vgl. Tz. 45) wurden € 0,5 Mio. aus den anderen Gewinnrücklagen in die Kapitalrücklage eingestellt.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher 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 insgesamt € -14,6 Mio. (im Vorjahr € -16,5 Mio.), darin sind in Höhe von € -9,2 Mio. Währungsdifferenzen aus der at equity-Bewertung der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zu Lasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt € -3,2 Mio. (im Vorjahr € -4,4 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. Die vorgeschlagene Dividende beträgt € 0,75 je Aktie (Vorjahr € 0,44 je Aktie).

Satzungsgemäß ist der Vorstand zusammen mit dem Aufsichtsrat berechtigt, mehr als 50 % des Jahresüberschusses in die anderen Gewinnrücklagen der Fraport AG einzustellen, bis die Hälfte des Grundkapitals erreicht ist.

33 Anteile fremder Gesellschafter

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Fremdanteile am Eigenkapital (ohne Konzern-Jahresüberschuss)	10,2	10,6
Fremdanteile am Konzern-Jahresüberschuss	2,0	1,0
.....	12,2	11,6

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Media, Flughafen Saarbrücken, GCS, Flughafen Frankfurt-Hahn, Hahn Campus, ARS und Fraport Peru sowie an Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns.

34 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	22,1	22,8

Es handelt sich um gewährte Zuschüsse für Investitionen durch die öffentliche Hand in Höhe von € 12,2 Mio. (Vorjahr € 12,5 Mio.) sowie andere Zuschussgeber in Höhe von € 9,9 Mio. (Vorjahr € 10,3 Mio.). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen beim Flughafen Frankfurt-Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst. In dem Sonderposten ist ein kurzfristiger Anteil in Höhe von € 2,0 Mio. enthalten.

35 Rückstellungen*Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen*

in € Mio.	Stand 1.1.2004	Verbrauch	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Vers.- mathem. Gewinne und Verluste	Stand
						31.12.2004
Pensionsverpflichtungen	21,8	-1,1	1,5	1,1	1,3	24,6
Arbeitnehmerfinanzierte						
Pensionszusagen	0,2	-	0,1	-	0,6	0,9
.....	22,0	-1,1	1,6	1,1	1,9	25,5
davon langfristig:	20,9					24,3

in € Mio.	Stand 1.1.2003	Verbrauch	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Vers.- mathem. Gewinne und Verluste	Stand
						31.12.2003
Pensionsverpflichtungen	20,1	-1,0	1,0	1,0	0,7	21,8
Arbeitnehmerfinanzierte						
Pensionszusagen	0,2	-0,1	0,2	-	-0,1	0,2
.....	20,3	-1,1	1,2	1,0	0,6	22,0

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 121 Anwartschaften (davon 50 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2004 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 8. Februar 2005 bzw. 24. November 2004 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 98).

Für leitende Angestellte (12 unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von € 0,9 Mio. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 24. November 2004 zugrunde.

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 Entwicklung der **Steuerrückstellungen** stellt sich folgendermaßen dar:

in € Mio.	Stand 1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Stand 31.12.2004
Steuerrückstellungen	173,5	-9,5	-1,1	32,3	195,2
davon langfristig	136,7				151,7

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

in € Mio.	Stand 1.1.2004	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Veränd. aus Währungsum- rechnungs- differenzen	Stand 31.12.2004
Personal	111,4	-31,5	-3,0	42,4	0,0	119,3
Umwelt	17,1	-2,3	0,0	5,7	0,0	20,5
Übrige	130,3	-33,1	-2,6	67,4	-0,2	161,8
.....	258,8	-66,9	-5,6	115,5	-0,2	301,6
davon langfristig:	136,2					110,4

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.

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitratverunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Die übrigen Rückstellungen enthalten in Höhe von € 59,0 Mio. die in 2003 gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms bei der Fraport AG (vgl. Tz. 28). Des Weiteren sind hier Verpflichtungen für ausstehende Rechnungen, Rabatte und Rückerstattungen, Beraterleistungen und Rechtsangelegenheiten ausgewiesen. Bei der Zuführung zu den übrigen sonstigen Rückstellungen ist ein Zinsanteil in Höhe von € 2,4 Mio. enthalten.

36 Finanzschulden

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	86,6	288,5	280,4	655,5	241,5	294,4	297,0	832,9
Andere	–	–	5,2	5,2	5,1	–	–	5,1
	86,6	288,5	285,6	660,7	246,6	294,4	297,0	838,0

Es bestehen folgende **wesentliche Einzelkredite**:

Laufzeit von–bis	Währung	Zinssatz in %	Stand 31.12.2004	Stand 31.12.2003
Festverzinsliche Kredite				
1999–2011	€	4,72	25,6	25,6
1998–2010	€	4,83	35,8	35,8
1999–2009	€	4,61	25,6	25,6
1999–2028	€	4,15	31,7	33,0
1999–2028	€	5,10	31,7	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
1998–2008	€	4,60	38,3	38,3
1998–2008	€	4,60	25,6	25,6
2000–2007	US-\$	7,11	23,1	29,7

Die wesentlichen variabel verzinslichen Kreditaufnahmen bestehen bei der Fraport AG und werden zum Bilanzstichtag zwischen 2,750 % und 2,815 % verzinst.

Unter den Finanzschulden sind **Leasingverbindlichkeiten** in Höhe von € 12,9 Mio. bilanziert (vgl. Tz. 23). Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

in € Mio.	bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1–5 Jahre	> 5 Jahre	Stand 31.12.2004
Leasingzahlungen	3,1	9,7	1,8	14,6
Abzinsungsbeträge	0,1	1,2	0,4	1,7
Barwerte	3,0	8,5	1,4	12,9

Die Abzinsungsraten liegen bei rund 4,0 %. Die Laufzeit der Verträge endet 2011.

37 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber fremden Unternehmen	91,6	8,8	–	100,4	70,4	8,6	–	79,0

38 Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2004	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2003
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,3	–	–	0,3	0,1	–	–	0,1
Gegenüber Gemeinschafts- unternehmen	1,1	–	–	1,1	1,4	–	–	1,4
Gegenüber assoziierten Unternehmen	1,1	–	–	1,1	0,6	–	–	0,6
Gegenüber Beteiligungen	0,3	0,2	–	0,5	0,3	0,3	–	0,6
Sonstige Verbindlichkeiten	88,6	13,8	–	102,4	82,7	14,9	–	97,6
.....	91,4	14,0	–	105,4	85,1	15,2	–	100,3

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit Zinscaps, negativen Marktwerten von Derivaten sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Die Verbindlichkeiten aus laufenden Steuern betragen € 28,2 Mio.

39 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Mietvorauszahlungen	13,8	15,4
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	21,7	23,9
Infrastrukturbeiträge	15,0	10,6
Sonstige	16,0	12,9
.....	66,5	62,8

Passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von € 57,6 Mio. haben eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

40 Latente Steuerverpflichtungen

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Latente Steuerverpflichtungen	129,8	147,5

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 Tz. 19 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

Die latenten Steuerverpflichtungen haben überwiegend eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

41 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

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

Mit dem Beschluss des Vorstands, die Organisationsstruktur der Fraport AG weiterzuentwickeln, wurde zu Beginn des Jahres 2004 eine Reorganisation der Geschäftsbereiche durchgeführt. Zudem wurde die Segmentstruktur im Konzern den Änderungen angepasst. Seit dem 1. Januar 2004 wird nach den Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities berichtet.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der primären Berichterstattung dem Segment External Activities zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen, Informationstechnologie und Energie/Versorgung. Diese Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Properties zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand der neuen Struktur eindeutig 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.

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

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

Der Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf Geschäfts- oder Firmenwerte sowie das Sachanlagevermögen von insgesamt € 20,5 Mio. Die Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von € 5,9 Mio. belasteten das Segment External Activities. Die Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen von € 14,6 Mio. belasten das Segment Retail & Properties.

Im Geschäftsjahr wurden die Ermittlung des EBITDA sowie der Ausweis der Fremdwährungseffekte geändert (vgl. Tz. 5 und 18). Die Vergleichsdaten 2003 wurden der neuen Struktur und den beschriebenen Änderungen angepasst. Weitere Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

42 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (€ 519,4 Mio.) resultiert mit € 633,7 Mio. (im Vorjahr € 467,0 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 9,4 Mio. (im Vorjahr € 0,5 Mio.) aus dem finanziellen Bereich sowie € 104,9 Mio. (im Vorjahr € 19,3 Mio.) für Ertragsteuern. Somit ergibt sich insgesamt ein um € 72,2 Mio. höherer Mittelzufluss.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit/Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr um € 16,3 Mio. erhöht. Die sonstigen Finanzinvestitionen betreffen im Wesentlichen einen Währungsfonds (€ 10,0 Mio.) sowie mehrere Fonds zur Insolvenzsicherung der Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen bei der Fraport AG (€ 20,7 Mio.).

Die Finanzierungstätigkeit weist einen Mittelabfluss von € 200,6 Mio. aus, der sich insbesondere aus der Ausschüttung der Dividende und der Tilgung von Finanzkrediten ergab.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden langfristige Kredite von rund € 96,0 Mio. sowie Termingelder von € 154,5 Mio. getilgt. Die Einzahlungen aus der Aufnahme neuer Kredite belaufen sich im gleichen Zeitraum auf rund € 83,4 Mio.

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus den Bilanzpositionen Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Diese Mittel stammen im Wesentlichen aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Von den Guthaben bei Kreditinstituten unterliegen € 4,0 Mio. einer Verfügungsbeschränkung.

Sonstige Angaben

43 Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2004 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von € 7,6 Mio. (davon entfallen € 6,1 Mio. auf Gemeinschaftsunternehmen) und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von € 69,7 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 47,9 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Limited in Höhe von € 29,4 Mio., für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 13,9 Mio. besteht. Die ursprüngliche Garantie wurde am 17. März 2004 um € 49,8 Mio. verringert.

Antalya hat gegenüber der DHMI (türkische Konzessionsbehörde) eine Garantieerklärung für die Übergabe der Terminalanlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007 in Höhe von 1 % der erwarteten Einnahmen zuzüglich der Abschreibungen abgegeben.

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen*Bestellobligo*

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und Investment Properties	402,5	243,7
Bestellungen für Energiebezug	462,2	484,0
.....	864,7	727,7

Operating Leases

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Miet- und Leasingverträge über 1 Jahr		
Fällig im 1. Folgejahr	39,4	71,0
Fällig im 2. Folgejahr	37,9	43,3
Fällig im 3. Folgejahr	36,8	42,2
Fällig im 4. Folgejahr	35,8	41,5
Fällig im 5. Folgejahr	34,5	40,8
Fällig ab dem 6. Folgejahr (kumuliert).....	34,9	41,0
.....	219,3	279,8

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Es handelt sich hierbei hauptsächlich um Gebäudemietverträge sowie Miete und Leasing von Soft- und Hardware. Die Grundmietzeit der Mietverträge für Gebäude endet grundsätzlich 2007.

Sonstige Verpflichtungen

Beim Flughafen Frankfurt-Hahn resultieren weitere finanzielle Verpflichtungen aus einer möglichen Kaufpreisnachzahlung von € 3,8 Mio. an die Bundesrepublik Deutschland aus dem Liegenschaftserwerb. Die vertragsgemäße Bewertung zum Stichtag führte zu einer ermittelten Kaufpreisnachzahlung von € 1,1 Mio., die in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten ist, sodass die verbleibenden möglichen finanziellen Verpflichtungen hieraus nur noch € 2,7 Mio. betragen. Weitere finanzielle Verpflichtungen bestehen in einer möglichen Vertragsstrafe in Höhe von € 5,1 Mio. an das Land Rheinland-Pfalz, falls bis Ende 2005 nicht mindestens Investitionen von € 61,0 Mio. vorgenommen und 1.000 neue Dauerarbeitsplätze geschaffen werden. Nach derzeitigem Stand werden die Auflagen voraussichtlich erfüllt.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in € Mio.	31.12.2004	31.12.2003
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (US-\$ 40,0 Mio.)	29,3	31,7
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (US-\$ 2,0 Mio.)	1,5	1,6
.....	30,8	33,3

Die oben genannte Kapitaleinzahlungsverpflichtung in Höhe von US-\$ 40,0 Mio., welche im Zusammenhang mit der ursprünglichen Langfristfinanzierung vom 27. Juli 2001 zugesagt wurde, könnte von der PIATCO unter bestimmten, nicht von der Fraport beeinflussbaren Bedingungen eingefordert werden.

Sollte diese Verpflichtung entstehen, geht Fraport davon aus, dass diese Einzahlungsverpflichtung unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen mit bestehenden Ansprüchen aus Darlehen und Forderungen verrechnet werden kann, sodass kein zusätzlicher Zahlungsabfluss entstehen würde.

Hauptversammlungsbeschluss

Die Hauptversammlung der Fraport AG hat am 14. März 2001 die Eckpunkte eines Aktienoptionsplans beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden Vorstandsmitgliedern der Fraport AG, Geschäftsführern von verbundenen Unternehmen und weiteren im Inland beschäftigten Führungskräften der Fraport AG Aktienoptionen gewährt.

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckt sich auf den 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. Jedes Bezugsrecht berechtigt zum Bezug einer Stückaktie mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von € 10,00.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

	Gesamt	Vorstand	Mitglieder der Geschäfts- führung verbundener Unternehmen	Führungs- kräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 1.1.2004.....	654.400	246.000	51.250	357.150
Ausgegeben in 2004.....	218.650	82.000	22.750	113.900
Ausgeübt in 2004.....	-130.600	-57.950	-15.000	-57.650
Verfallen in 2004.....	-86.350	-30.000	-4.250	-52.100
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2004.....	656.100	240.050	54.750	361.300

Die Bezugsrechte können gemäß dem genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital 2001, aus eigenen Aktien oder durch Aktienzukauf von Dritten bedient werden.

Neue Aktien aus dem bedingten Kapital sind jeweils ab Beginn des Geschäftsjahres gewinnberechtigt, für das zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist.

Die Bezugsrechte können erstmals nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist ausgeübt werden. Im Geschäftsjahr 2004 wurden mit Wirkung vom 17. April 2004 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 15,0 % übertroffen hat. Die Ausübung der Aktienoptionen kann nach Ablauf der Sperrfrist innerhalb eines dreijährigen Zeitraums erfolgen.

Im Geschäftsjahr wurden die Voraussetzungen zur Ausübung der Bezugsrechte der 2. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 15. Mai 2004 und Überschreitung der Ausübungshöhe i. H. v. € 29,49 erstmals erfüllt. Es wurden für die ausgeübten Bezugsrechte 130.600 Aktien zum Ausübungspreis i. H. v. € 25,64 ausgegeben. Aus der 2. Tranche sind 55.150 Aktienoptionen noch nicht ausgeübt worden.

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr analog APB 25 Personalaufwand in Höhe von € 3,4 Mio. (im Vorjahr € 0,3 Mio.) angefallen. Die Bezugsrechte wurden mit dem inneren Wert bewertet.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2004 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungs-hürde in €	Ausübungspreis in €
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,54
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10

46

Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen, der Bundesrepublik Deutschland und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 70,61 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,94 %, auf die Bundesrepublik Deutschland 18,27 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,40 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

47

Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in € Mio.	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Zinsswaps	296,4	165,4	-8,1	-5,9	-	0,4
CMS-Floors	50,0	0,0	2,1	0,0	2,1	-
Zinscaps (Berechtigter)	102,2	102,2	0,0	0,1	-	0,1
Zinscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	0,0	-0,1	-	-

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

in € Mio.	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2004	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2003
Zinsswaps – cash flow hedges	0,0	0,4	-5,7	-6,3
Zinsswaps – trading	0,0	0,0	-2,4	0,0
CMS-Floors – trading	2,1	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Berechtigter) – trading	0,0	0,1	0,0	0,0
Zinscaps (Verpflichteter) – trading	0,0	0,0	0,0	-0,1

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen von der Fraport AG abgeschlossen. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden diese nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Zum Abschlussstichtag bestehen vierzehn Zinsswaps. Von diesen wurden zwölf in 2004 und jeweils einer in 1996 bzw. 2000 abgeschlossen. Darüber hinaus bestehen zwei CMS-Floors, die ebenfalls in 2004 abgeschlossen wurden.

Die zwei in den Vorjahren abgeschlossenen Zinsswaps beziehen sich auf vorhandene Darlehen. Von den zwölf in 2004 abgeschlossenen Zinsswaps wurden acht getätigt, um für einen zukünftigen Kapitalbedarf das derzeit niedrige Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus dieser Position zu minimieren. Die übrigen vier Zinsswaps dienen zur Absicherung bestehender Darlehen.

Insgesamt werden zwölf Zinsswaps und Forward-Zinsswaps nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Zwei Forward-Zinsswaps sowie zwei CMS-Floors beziehen sich ebenfalls auf zukünftige geplante Kapitalaufnahmen und stellen gemäß IAS 39 keine Bewertungseinheit dar, sondern werden als „held for trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst. Die Marktwerte der Zinsswaps und CMS-Floors werden als sonstige Vermögenswerte bzw. sonstige Verbindlichkeiten erfasst.

Die fixen Zinssätze der am 31. Dezember 2004 bestehenden Zinsswaps variieren zwischen 3,8 % und 6,7 %. Die Basis für die variablen Zinssätze sind EURIBOR und LIBOR.

Die Zinsswaps haben eine Restlaufzeit zwischen zwei und zehn Jahren. Zinsswaps von nominal € 56,4 Mio. haben eine Restlaufzeit von unter fünf Jahren, der restliche Teil hat eine Laufzeit über fünf Jahre.

Die Effektivität der abgeschlossenen Zinsswaps ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft.

Zwei Zinscaps aus dem Jahr 1996 wurden im Jahr 2001 durch den Kauf von zwei weiteren Zinscaps (Gegengeschäfte) glattgestellt, da ein ursprünglich erwarteter Finanzbedarf entfallen war. Mit Abschluss der Gegengeschäfte neutralisieren sich diese derivativen Instrumente in ihrer Wirkung in vollem Umfang.

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Banken erstklassiger Bonität abgeschlossen, sodass das Ausfall- bzw. Kontrahentenrisiko damit minimiert wird.

Sicherungsstrategie und Risikomanagement

Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt. Im Rahmen unserer Zins- und Währungspolitik sind wir Ende 2004 mittels Derivaten Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit am Markt vorherrschende historisch niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau weiter verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente erhöht. Aufgrund der Einschätzung des überwiegenden Teils der Marktteilnehmer, die von mittelfristig ansteigenden Zinsen ausgehen, schätzen wir dieses Risiko als gering ein. Im Falle einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

48 Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen, die den Fraport-Konzern beherrschen oder von ihm beherrscht werden, angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden. Beherrschung liegt hierbei vor, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen die Möglichkeit besitzt, die Finanz- und Geschäftspolitik des Managements des Fraport-Konzerns zu steuern. Nach IAS 24 sind jedoch keine Angaben im Abschluss von öffentlichen Unternehmen (state-controlled enterprises) über Geschäftsvorfälle mit anderen öffentlichen Unternehmen erforderlich.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Fraport AG ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen. Der Fraport-Konzern wird im Geschäftsjahr 2004 von den Angabepflichten des IAS 24 in Bezug auf die Geschäftsbeziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen, zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sowie zu den übrigen Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen berührt.

Die Transaktionen der Konzern-Unternehmen mit Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Gesellschaften zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Der Umfang der Geschäftsbeziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

in € Mio.	Gemeinschafts- unternehmen		Assoziierte Unternehmen	
	2004	2003	2004	2003
Umsatzerlöse	2,6	1,8	3,0	3,2
Bezogene Lieferungen und Leistungen	5,4	5,2	30,0	29,4
Forderungen	0,2	0,2	1,8	1,8
Verbindlichkeiten	1,1	1,4	1,1	0,6

Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. Tz 51.

49 Dienstleistungslizenzen

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG u. a. den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom 16. Juli 1999 wurden die 1971 erstmals vorgenommenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs als Nachtrag zur Flughafen-Genehmigung weiter verschärft und Betriebsbeschränkungen von Kapitel 2 – Luftfahrzeugen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt vorgenommen. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Bescheid vom 26. April 2001 dahin gehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG neben Maßnahmen zum aktiven Schallschutz insbesondere die Verpflichtung auferlegt wurde, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt anfliegen, so genannte „Verkehrs entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte, Passagier- und Abstellentgelte sowie (seit 1. November 2002) Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2004 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 13. November 2003 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und zum 1. Januar 2004 in Kraft gesetzt. Am 30. April 2002 wurde zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften eine „Rahmenvereinbarung Flughafen-Entgelte“ abgeschlossen, in der die Flughafen-Entgelte erstmals längerfristig bis zum 31. Dezember 2006 festgeschrieben werden. Daneben besteht der „Öffentlich-rechtliche Vertrag über die Festsetzung und Anpassung Regulierter Flughafen-Entgelte“ zwischen dem Land Hessen – vertreten durch das HMWVL – und der Fraport AG vom 29. Oktober 2002 mit einer Laufzeit bis ebenfalls zum 31. Dezember 2006. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Prognosen für die Luftverkehrsbranche haben die Luftverkehrsgesellschaften und die Fraport AG am 9. und 31. Oktober 2003 Vereinbarungen über die befristete Reduzierung von Flughafen-Entgelten für 2004 und über die befristete Aussetzung von Entgelten zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms für 2003 geschlossen, denen jeweils das HMWVL zugestimmt hat. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 30,8 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich). Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2004 entfielen 35,7 % auf die Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelte.

Über die Verkehrs entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 33,5 % der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH erhielt am 14. Juli 1993 (mit späteren Änderungen) die luftrechtliche Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn, ausgestellt durch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt. Der Gesellschaft wurde insbesondere die Auflage erteilt, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Die dem Geschäftsbetrieb am Flughafen Frankfurt-Hahn zugrunde liegende Entgeltordnung trat mit Wirkung zum 1. November 2001 in Kraft. Die Genehmigung der Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte (Flughafen-Entgelte) wurde gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz – Referat Luftverkehr – erteilt.

Die Flughafen-Entgelte machten im Geschäftsjahr 24,9 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (13,7 %).

Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 61,4 % erwirtschaftet.

Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği A.Ş.

Das internationale Terminal am Flughafen Antalya ist ein BOT-Projekt (Build, Operate, Transfer), das auf einem Konzessionsvertrag mit der türkischen Konzessionsbehörde DHMI basiert. Demnach hat Antalya bis zum 31. Juli 2007 das Recht, alle im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte zu nutzen, um das Terminal betreiben zu können.

Dabei ist Antalya dazu verpflichtet, die Terminaldienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte ist Antalya verpflichtet, Instandhaltungen und (Groß-)Reparaturen durchzuführen sowie die Vermögenswerte durch neue zu ersetzen, sofern ihre Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben der Einnahme aus Passagierentgelten auch Einnahmen im Zusammenhang mit Retail-Geschäften. Die Höhe der Passagierentgelte wird von der DHMI festgelegt. In Abhängigkeit von den Passagierzahlen sind bis zu zwei Drittel der Passagierentgelte an die DHMI als laufende Konzessionsabgabe abzuführen. Ebenso ist auf einen bestimmten Teil der so genannten Retail-Erlöse eine Abgabe in Höhe von einem Drittel zu leisten. Für den Fall, dass die Passagierzahlen eine garantierte Mindestmenge von rund 2 Mio. jährlich nicht erreichen, erstattet die DHMI der Gesellschaft einen entsprechenden Ausgleichsbetrag auf Basis des aktuellen Passagierentgeltes in US-\$.

Am Ende der Laufzeit hat Antalya sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zu übergeben.

Antalya hat entsprechend dem Konzessionsvertrag jedes Jahr eine Garantieerklärung in Höhe von 1 % der für dieses Jahr erwarteten Einnahmen gegenüber der DHMI abzugeben, die einen Monat nach der vollständigen Übergabe der Terminalanlagen zurückzuerstatten sind. Darüber hinaus ist Antalya verpflichtet, jedes Jahr eine Garantie in Höhe des jährlichen Abschreibungswertes an die DHMI zu geben. In Höhe der nicht erneuerten Herstellungskosten hat die Antalya zum Zeitpunkt der Terminalübergabe Zahlungen an die DHMI zu leisten.

50

Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 13. Dezember 2004 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Website des Unternehmens dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

51

Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands enthält neben einem fixen Gehaltsbestandteil eine variable erfolgsabhängige Komponente (Tantieme). Als Kriterien für die Tantieme sind das Erreichen der geplanten Konzern-Umsatzerlöse und des EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) festgelegt. Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vgl. die Ausführungen in Tz. 45) gewährt.

Für das Geschäftsjahr 2004 betragen die Aufwendungen für die aktiven Mitglieder des Vorstands € 2.855,0 Tsd. Davon entfielen € 1.330,0 Tsd. auf das Fixum und € 1.387,1 Tsd. auf die Tantieme (Zahlungen und Rückstellungsveränderungen). Die Tantiemezahlungen enthalten die Restzahlungen für das Geschäftsjahr 2003, die in Form von Fraport-Aktien geleistet wurden, sowie die A-conto-Zahlungen für das Geschäftsjahr 2004. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2003 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2004 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2005. Darüber hinaus wurden dem Vorstand Aktienoptionen übertragen. Daraus entstand ein Aufwand gemäß der Bewertung nach APB 25 in Höhe von € 1,3 Mio.

Auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands entfielen im Berichtsjahr folgende Beträge beziehungsweise Stückzahlen von Aktienoptionen:

Vergütung des Vorstands	Fixum in € Tsd.	Tantieme Zahlung in € Tsd.	Tantieme	Insgesamt in € Tsd.	Aktien- optionen in Stück
			Rückstell.- veränderung in € Tsd.		
Dr. Wilhelm Bender					
Vorsitzender	350,0	181,8	163,5	695,3	20.000
Prof. Manfred Schölch					
Stellvertretender Vorsitzender	300,0	153,9	146,1	600,0	17.000
Prof. Barbara Jakubeit	195,0	104,2	85,5	384,7	15.000
Herbert Mai	185,0	98,8	81,3	365,1	15.000
Dr. Stefan Schulte	300,0	200,0	172,0	672,0	15.000
Insgesamt	1.330,0	738,7	648,4	2.717,1	82.000

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt € 137,9 Tsd.

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von € 8.441,6 Tsd. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt € 13.957,8 Tsd. zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2004 € 1.414,4 Tsd.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandten ersten Grades im Jahr 2004 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15 a WpHG veröffentlicht.

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung festgelegt und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält pro volles Sitzungsjahr € 15.000, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Andert-halb-fache dieses Betrags. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied € 200 gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (Tz. 53).

52

Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Stellvertretender Vorsitzender
*Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten*
Prof. Manfred Schölch

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorstand Finanzen
Dr. Stefan Schulte

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Lufthansa CityLine GmbH
– NOVA Allgemeine Versicherung AG
– Thyssen Krupp Services AG
– Techem AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Deutsche VerkehrsBank AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Fraport Cargo Services GmbH (FCS)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– FIS Flug- und Industriesicherheit Service-
und Beratungs-GmbH
– ICTS Europe Holdings B.V.
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretendes Mitglied im Verwaltungsrat:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.
(Vice-Chairman des Board of Directors)

Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
 Hessischer Finanzminister
 (Bezüge 2004: € 32.200)

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
 Stellvertretender Landesbezirksleiter
 ver.di Hessen
 (Bezüge 2004: € 25.900)

Dr. Manfred Bischoff
 Chairman of the Board EADS N.V.
 Delegierter für Luft- und Raumfahrt
 der DaimlerChrysler AG
 (Bezüge 2004: € 16.400)

Jörg-Uwe Hahn
 Fraktionsvorsitzender der FDP
 im Hessischen Landtag
 Mitglied des Landtags
 (Bezüge 2004: € 26.100)

Dr. Joachim von Harbou
 Präsident der IHK Frankfurt
 am Main
 (ab 4. November 2004)
 (Bezüge 2004: € 2.900)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 – Flughafen Kassel GmbH
 – Freilichtmuseum Hessenpark GmbH (bis 31. Mai 2004)
 – Lotterie-Treuhandgesellschaft mbH Hessen
 Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:
 – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
 Mitglied im Aufsichtsrat:
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
 – Future Capital AG
 – Investitionsbank Hessen AG
 – Messe Frankfurt GmbH
 – Fraport Cargo Services GmbH (FCS)
 – GWH Gem. Wohnungsges. Hessen mbH
 Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:
 – Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:
 – Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 – DaimlerChrysler Aerospace AG (Konzern-Mandat)
 – DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG
 (Konzern-Mandat)
 Mitglied im Aufsichtsrat:
 – Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG
 – J. M. Voith AG
 – Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
 Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
 – Royal KPN N. V.
 – Lagardère-Sociétés S. A.
 – EADS Participations B. V. (Konzern-Mandat)
 – European Aeronautic Defence and Space Company EADS N. V.
 (Chairman of the Board)
 – Nortel Networks Corporation and Nortel Networks Limited

Mitglied im Aufsichtsrat:
 – Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
 – TaunusFilm GmbH
 Mitglied im Rundfunkrat:
 – Hessischer Rundfunk

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 – Eurohypo AG, Eschborn
 – equinet Corporate Finance AG, Frankfurt
 Mitglied des Aufsichtsrats:
 – Nestlé Deutschland AG
 – RÜTGERS AG, Essen
 – Universitätsklinikum Gießen
 – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
 – TechnologieStiftung Hessen GmbH
 – Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
 Vorsitzender des Beirats:
 – Hebel Projektbau GmbH & Co. KG, Alzenau
 – Viessmann Werke, Allendorf (Eder)
 Mitglied im Beirat:
 – Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG, Köln
 Mitglied im Rundfunkrat:
 – Hessischer Rundfunk

Lothar Herbst

Vorsitzender des ver.di-
Bezirks Frankfurt und Region
(Bezüge 2004: € 17.200)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:

– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Mainova AG

– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Helmut Hofmann

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2004: € 18.000)

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2004: € 16.800)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– MANIA Technologie AG

– Zentrum für integrierte Verkehrssysteme ZIV GmbH

Zafer Memisoglu

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2004: € 17.800)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co

Airport Frankfurt/Main KG

Prof. Karel Van Miert

Ehemaliger Präsident
Universität Nyenrode,
ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission
(bis 3. August 2004)
(Bezüge 2004: € 9.150)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– RWE AG

– Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

– De Persgroep (Belgien)

– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)

– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)

– Anglo American plc (Großbritannien)

– Vivendi Universal

Mitglied im Beirat:

– Guidant Europe N.V. (Belgien)

– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)

– Goldmann Sachs International (Großbritannien)

Ralf Nagel

Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
(Bezüge 2004: € 17.800)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Deutsche Bahn AG

– Vorsitzender des Beirats der DFS Deutsche
Flugsicherung GmbH (ab Januar 2004)

Gabriele Rieken

Betriebsratsmitglied
(ab 5. März 2004)
(Bezüge 2004: € 15.100)

Harald Rose

Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2004: € 17.800)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:

– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und
Beratungs-GmbH

Petra Rossbrey

Sprecherin IFM
(Bezüge 2004: € 17.400)

Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2004: € 18.000)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
– 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
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (ab 30. Juni 2004)
– Frankfurter Sparkasse (bis 1. Juni 2004)
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Nassauische Sparkasse
– Ruhrgas AG
– THÜGA AG
– Advisory Council der ING-Gruppe (Niederlande)

Werner Schmidt
Aufgabenleiter Projekt-Management
(Bezüge 2004: € 17.600)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– SMW Abwasser GmbH
– Mitglied in der Verbandsversammlung der Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Dr. Jürgen Siewert
Ministerialdirigent
(Bezüge 2004: € 18.000)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– T-Systems International GmbH
– Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Bundesanstalt für Post und Telekommunikation
Deutsche Bundespost

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2004: € 17.800)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
(Bezüge 2004: € 20.950)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– The Germany Funds (USA)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DWS Investment GmbH
– Incepta plc (Großbritannien)

Achim Vandreike
Bürgermeister
(Bezüge 2004: € 18.200)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Frankfurter Aufbau AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Bäder-Betriebe Frankfurt GmbH
– Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
– Stadion GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development-GmbH
– Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (Gesellschafterbeschluss erfolgte im Dezember 2004)

Peter Wichtel
Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2004: € 25.500)

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in € Tsd.	Ergebnis nach Steuern in € Tsd.	Umsatz- erlöse in € Tsd.	Durch- schnittliche Mitarbeiter- zahl
Tochterunternehmen								
Deutschland								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2004	100,00	365	313	1.918	8
			2003	100,00	310	258	1.725	8
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	26	0	16.778	124
			2003	100,00	26	0	16.935	128
Airport Retail Solutions GmbH	ARS	Frankfurt a. M.	2004 ¹	51,00	-8	0	0	0
			2003	51,00	-8	-459	786	9
AirIT Airport IT Services Hahn AG	AirIT Hahn	Lautzenhausen	2004	100,00	717	127	1.616	9
			2003	100,00	590	45	1.373	9
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	944	399	15.358	519
			2003	100,00	550	0	0	0
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2004	100,00	2.035	1.983	73.365	0
			2003	100,00	1.583	1.531	71.475	0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Flughafen Frankfurt-Hahn	Lautzenhausen	2004 ²	73,07	31.823	-16.589	29.564	275
			2003 ²	73,07	31.614	-18.161	22.574	265
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	Flughafen Saarbrücken	Saarbrücken	2004	51,00	937	208	9.653	147
			2003	51,00	729	6	9.611	157
Fraport Cargo Services GmbH (vormals Tradeport Frankfurt GmbH)	FCS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	7.441	6.265	26.480	98
			2003	100,00	-5.046	643	15.641	474
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2004	40,00	2.431	1.406	23.633	611
			2003	40,00	2.401	1.376	23.427	631
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2004	73,07	25	0	460	7
			2003	73,07	26	0	462	7
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2004	51,00	1.565	940	20.874	24
			2003	51,00	1.391	765	18.182	24
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2004	100,00	31	-2	234	1
			2003	100,00	33	-2	199	1

¹ Gesellschaft inaktiv.

² IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in € Tsd.	Ergebnis nach Steuern in € Tsd.	Umsatz- erlöse in € Tsd.	Durch- schnittliche Mitarbeiter- zahl
Tochterunternehmen								
Übriges Europa								
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen (Teilkonzern)	ICTS	Niederlande	2004	100,00	34.798	12.664	301.426	9.578
			2003	100,00	21.947	9.494	251.321	8.583
<i>In den Teilkonzern ICTS werden insgesamt 22 Tochter- und 1 Gemeinschaftsunternehmen der ICTS einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar beteiligt ist, u. a.:</i>								
<i>FIS Flug- und Industriesicherheit Services- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach</i>								
	FIS	Deutschland						
<i>ICTS (UK) Limited, London</i>								
	ICTS UK	Großbritannien						
<i>ICTS France S. A., Paris</i>								
	ICTS France	Frankreich						
VAS Flughafen Bodenverkehrs- dienste GmbH, Wien	VAS	Österreich	2004 ³	100,00	1.369	259	10.297	169
			2003	100,00	1.111	-277	10.165	169
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2004	100,00	134	-26	357	0
			2003	100,00	270	111	600	0
Amerika								
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT..	USA	2004 ⁴	100,00	-2.026	-4.713	5.377	41
			2003 ⁴	100,00	2.520	-2.476	14.337	41
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2004 ⁴	100,00	-	-	-	-
			2003 ⁴	100,00	-	-	-	-
Fraport Peru S. A. C., Lima	Fraport Peru	Peru	2004	99,99	198	208	1.625	5
			2003	99,99	175	182	1.926	5
Fraport Ground Services USA Inc., Jacksonville	Jacksonville	USA	2004 ⁵	100,00	285	-49	0	0
Asien								
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2004	99,99	-2.471	k. A.	0	0
			2003	99,99	-2.712	-3.061	0	2
Gemeinschaftsunternehmen								
Deutschland								
AirIT International GmbH	AirIT International	Frankfurt a. M.	2004	50,00	413	-208	2.112	2
			2003	50,00	981	450	4.049	2
AirITSystems Hannover GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2004	50,00	2.660	612	10.462	53
			2003	50,00	2.397	349	9.257	47
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2004	33,33	229	65	3.902	0
			2003	33,33	164	89	3.940	0
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2004	50,00	1.078	356	4.497	52
			2003	50,00	812	317	4.221	94
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2004	52,00	7.585	2.047	13.274	10
			2003	52,00	5.791	1.251	10.178	11

k. A. = keine Angaben vorhanden.

³ Gesellschaft am 1. Januar 2005 in Fraport Ground Services Austria GmbH umfirmiert.⁴ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST. ⁵ Neugründung in 2004.

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in € Tsd.	Ergebnis nach Steuern in € Tsd.	Umsatz- erlöse in € Tsd.	Durch- schnittliche Mitarbeiter- zahl
Gemeinschaftsunternehmen								
Übriges Europa								
S. A. TCR International N.V., Brüssel (Teilkonzern)	TCR	Belgien	2004	50,00	7.821	1.183	39.704	219
			2003	50,00	6.770	289	33.020	202
<i>In den Teilkonzern TCR werden sieben 100%-ige Tochterunternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50 % beteiligt ist.</i>								
Asien								
Antalya Havalimanı Uluslararası Terminal işletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul	Antalya	Türkei	2004	50,00	71.645	31.684	124.039	389
			2003	50,00	68.071	37.823	94.478	373
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong	Pantares	China	2004	50,00	6.646	-240	0	0
	Tradeport		2003	50,00	5.987	-190	0	0
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Shanghai	Shanghai	China	2004 ⁵	50,00	91	-7	0	0
Assoziierte Unternehmen								
Deutschland								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2004	40,00	1.284	460	15.665	25
			2003	40,00	824	426	15.749	26
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2004	49,00	3.182	2.668	31.140	775
			2003	49,00	2.099	1.585	28.271	764
Flughafen Hannover- Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2004	30,00	84.493	2.692	128.967	673
			2003	30,00	81.801	1.530	126.860	686
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Gateway Gardens	Frankfurt a. M.	2004 ⁵	25,00	75	0	0	0
Übriges Europa								
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon	Portway	Portugal	2004	40,00	5.001	-1.332	18.542	589
			2003	40,00	3.304	-4.502	18.704	630
Amerika								
Lima Airport Partners S. R. L., Lima	LAP	Peru	2004	42,75	36.236	4.314	60.753	262
			2003	42,75	35.072	7.044	61.619	270

⁵ Neugründung in 2004.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2005

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



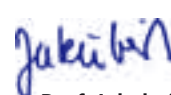
Dr. Bender



Prof. Schölch



Mai



Prof. Jakubeit



Dr. Schulte

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzern-Abschlusses nach den International Financial Reporting Standards des IASB (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzern-Abschluss den IFRS entspricht.

Wir haben unsere Konzern-Abschluss-Prüfung 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 Fehlausagen 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 des Vorstands 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 IFRS 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 vom Vorstand aufgestellten Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzern-Lagebericht zusammen mit den übrigen Angaben des Konzern-Abschlusses 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 2004 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. Februar 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Resch
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2004 die ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben wahr. Er hat die Geschäftsführung der Gesellschaft überwacht und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand in schriftlichen und mündlichen Berichten regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Gesichtspunkte der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements informiert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens hat der Vorstand mit dem Aufsichtsrat abgestimmt. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen wurden dem Aufsichtsrat unter Angabe von Gründen erläutert. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und hat ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie die wesentlichen Geschäftsvorfälle unterrichtet. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, hat der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum abgegeben.

Im Geschäftsjahr 2004 ist der Aufsichtsrat insgesamt achtmal zusammengetreten. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Diskussion über die Entwicklung am Standort Frankfurt war zum einen durch die verschiedenen Bau- und Ausbauprojekte und zum anderen durch die Situation des Unternehmens in einem sich ändernden Marktumfeld gekennzeichnet. Zu diesen Themen hat der Aufsichtsrat zusätzlich zu sechs Aufsichtsratssitzungen jeweils eine Strategieklausur im Juni bzw. im Dezember 2004 durchgeführt.

Hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Start- und Landebahnsystems in Frankfurt wurde die Diskussion zunächst durch die zeitliche Projektion bestimmt. Der neue Zeitplan, dem zufolge der Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2007 zu erwarten ist und der eine Fertigstellung der Landebahn Nordwest frühestens im Jahr 2009 ermöglicht, wurde notwendig, um das Verfahren mit größtmöglicher Sorgfalt betreiben zu können. Der Aufsichtsrat und alle weiteren Beteiligten waren sich darüber einig, dass hierbei Gründlichkeit und Rechtssicherheit vor Schnelligkeit gehen. Der Aufsichtsrat begrüßte vor diesem Hintergrund die Mitte November 2004 durch das Regierungspräsidium Darmstadt festgestellte Vollständigkeit der Planfeststellungsunterlagen, die daraufhin der Anhörungsbehörde in ausreichender Stückzahl für die Offenlegung Anfang 2005 in 57 Kommunen und insgesamt 327 Behörden übergeben werden konnten.

Positiv wurde auch der am 26. November 2004 erlassene Planfeststellungsbeschluss zum Bau der A380-Werft von Lufthansa aufgenommen. Die baulichen und wirtschaftlichen Herausforderungen, die mit der Positionierung des Airbus A380 an den bestehenden Terminals in Frankfurt auf das Unternehmen zukommen, nahmen breiten Raum in den Diskussionen des Aufsichtsrats ein.

Der Erwerb der Caltex- und Aventis-Flächen wurde vom Aufsichtsrat ausdrücklich begrüßt, da sich für Fraport hier die Möglichkeit bietet, auch im Norden des Flughafen-Geländes attraktive Flächen für Flughafen-affine Ansiedlungen zu vermarkten.

Vor dem Hintergrund dieser Planungen sowie weiterer Herausforderungen in den Bereichen Sicherheit, Ertüchtigung von Retail-Flächen und Brandschutz informierte sich der Aufsichtsrat auch über die Optimierung von Abläufen bei Baumaßnahmen.

Des Weiteren diskutierte der Aufsichtsrat sehr intensiv, wie Fraport am besten den allgemeinen Herausforderungen im Luftverkehr begegnen könnte. Es wird zunehmend deutlich, dass sich der Wettbewerb auch am Standort Frankfurt verschärft. Vor diesem Hintergrund ist in einigen Segmenten mit einem starken Druck auf die Preisentwicklung zu rechnen. Hier gilt es, bereits im Vorfeld zu reagieren und die Kostensituation zu verbessern. Der Aufsichtsrat nahm zur Kenntnis, dass dies auch Maßnahmen zur Verbesserung der Personalkostenquote beinhaltet.

Mit Blick auf die genannten Herausforderungen, den erhöhten Stellenwert der Sicherheit und die permanente Anpassung des Unternehmens an die geänderten Markterfordernisse wurde auch die Notwendigkeit erkannt, über Fraports bisherige Business Mission nachzudenken, die ohnehin nur einen Zeithorizont bis 2005 umfasste. Der Vorstand erörterte mit dem Aufsichtsrat eine neue Vision für die zukünftige Ausrichtung des Konzerns und passte die Konzern-Ziele an diese geänderten Erfordernisse an. Einzelheiten zu Vision und Strategie befinden sich im Kapitel „Strategie und Wertmanagement“ dieses Berichts oder im Internet unter www.fraport.de.

Gegenstand weiterer Diskussionen im Aufsichtsrat waren die Anforderungen des Kapitalmarkts an die Dividendenentwicklung von Fraport. Hier erörterte der Aufsichtsrat die nunmehr umgesetzte Absicht, den Jahresabschluss 2004 mit einer Dividendenausschüttungsquote in der Bandbreite von 45 bis 50 Prozent bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss zu ermöglichen.

Im Rahmen des laufenden Management-Stock-Options-Plans 2001 beschloss der Aufsichtsrat in seiner Dezember-Sitzung, die Ansprüche der Teilnehmer aus der zur Ausübung gekommenen Tranche 2002 aus bedingtem Kapital zu bedienen.

Im Bereich der Beteiligungen stimmte der Aufsichtsrat Anfang des Jahres der Aufnahme des Landes Hessen als Gesellschafter der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu und bereitete damit den Weg für die Zustimmung der Hauptversammlung am 2. Juni 2004 zur Änderung des entsprechenden Unternehmensvertrags.

Im Hinblick auf die Beteiligung in Manila hat der Aufsichtsrat die prozessualen wie außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine sachgerechte Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erreichen, weiterhin unterstützt. Das Manila-Engagement war Gegenstand aller regulären Sitzungen des Aufsichtsrats. Bezüglich des ICSID¹-Schiedsverfahrens bei der Weltbank in Washington ließ sich der Aufsichtsrat im Rahmen seiner September-Sitzung von den von Fraport beauftragten amerikanischen Rechtsberatern über die weiteren Verfahrensschritte und Erfolgsaussichten informieren.

Nach eingehender Diskussion stimmte der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Dezember-Sitzung schließlich der Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit einem externen Partner zum Betrieb des Fraport-Rechenzentrums und damit der Ausgründung der entsprechenden Dienstleistungen zu.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2004 zur Steigerung der Effizienz der Aufsichtsratsarbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen fünf Ausschüsse gebildet. Der Zuschnitt der Ausschusskompetenzen wurde dabei gegenüber den Vorjahren insofern verändert, als der Bereich Investitionen aus der Zuständigkeit des bisherigen Finanz-, Investitions- und Prüfungsausschusses in die des bisherigen Beteiligungsausschusses übergang. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen worden. Die Vorsitzenden der Ausschüsse haben regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratsitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse berichtet.

Der Präsidialausschuss tagte im Berichtszeitraum zweimal. Er befasste sich u. a. mit den im vergangenen Jahr angefallenen Vorstandsangelegenheiten, insbesondere Fragen der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile und der Nachfolge bzw. Vertragsverlängerung bei auslaufenden Vorstandsverträgen. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Kostendrucks wurde in diesem Zusammenhang unter anderem entschieden, den Vorstand zukünftig auf vier Mitglieder zu verkleinern und den im Herbst 2005 auslaufenden Vertrag von Frau Prof. Jakubeit nicht zu verlängern.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum viermal zusammen und beschäftigte sich dabei mit dem Jahres- und Konzern-Abschluss, dem Vorschlag zur Gewinnverwendung bzw. der Dividendenhöhe, dem Risikomanagement und – wie vom Deutschen Corporate Governance Kodex gefordert – der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner diskutierte er die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2005 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und zum Konzern-Plan 2005 (Aufstellung nach IFRS).

¹ International Centre for Settlement of Investment Disputes.

Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss beriet in seinen fünf Sitzungen die wirtschaftliche Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen und die Fortschreibung und Zusammensetzung des Beteiligungsportfolios der Fraport AG. In diesem Zusammenhang genehmigte er eine Beteiligung des Unternehmens an dem AIRrail-Konsortium, welches die Überbauung des Fernbahnhofs betreibt. Ferner nahm er zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2005 Stellung.

Der Personalausschuss tagte im Berichtszeitraum viermal. Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens nahm er Stellung zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundsatzfragen des Tarifrechts, der Bezahlungssysteme und des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms sowie zu Fragen der betrieblichen Gesundheitsvorsorge und Altersversorgung.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2004 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Zur Stärkung der Transparenz und zur leichteren Vergleichbarkeit beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 22. September 2004, den Fraport-Corporate-Governance-Kodex sowohl inhaltlich als auch sprachlich und bezüglich der Gliederung weit gehend an den Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner geltenden Fassung vom 21. Mai 2003 anzugleichen.

Die nach § 161 AktG erforderlichen Entsprechenserklärungen zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurden von Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben.

In diesem Zusammenhang begrüßte der Aufsichtsrat ausdrücklich die Bereitschaft des Vorstands, den laufenden Management-Stock-Options-Plan 2001 bereits in 2005 durch einen anspruchsvolleren Plan zu ersetzen, welcher den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in vollem Umfang entspricht. Dieser wird der Hauptversammlung 2005 zur Zustimmung vorgelegt.

Weitere Einzelheiten zu Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich im Kapitel „Corporate Governance“ in diesem Bericht. Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex sowie die Entsprechenserklärung für 2005 sind auch im Internet unter www.fraport.de abrufbar.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2004 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Konzern-Abschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Abschlussprüfer hat bestätigt, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Abschlusses nach deutschem Recht erfüllen. Der Abschlussprüfer hat ebenfalls bestätigt, dass der Vorstand ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes, effizientes Risikofrüherkennungssystem eingeführt hat.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PwC lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, umfassend behandelt. Der Aufsichtsrat stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Dem Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von € 0,75 je dividendenberechtigte Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

Der nach § 312 AktG vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lagebericht aufgenommen wurde:

„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. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen sorgfältig geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrats über den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet. Nach eigener Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Besetzung von Aufsichtsrat und Ausschüssen

Im Rahmen der Hauptversammlung am 2. Juni 2004 wurde die gerichtliche Bestellung von Herrn Staatsminister Karlheinz Weimar in den Aufsichtsrat als Nachfolger des im Dezember 2003 ausgeschiedenen Ministerpräsidenten Roland Koch durch Wahl bestätigt.

Anfang August 2004 schied zudem Herr Prof. Karel Van Miert auf eigenen Wunsch aus dem Aufsichtsrat der Fraport AG aus. Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 4. November 2004 wurde Herr Dr. Joachim von Harbou als sein Nachfolger bestellt und am 13. Dezember 2004 zum neuen Vorsitzenden des Finanz- und Prüfungsausschusses gewählt. Dies wurde durch den Wechsel des bisherigen Vorsitzenden dieses Ausschusses, Herr Christian Strenger, auf den durch das Ausscheiden von Herrn Karel Van Miert frei werdenden Sitz im Beteiligungs- und Investitionsausschuss möglich.

Vor dem Hintergrund des erfolgreichen Geschäftsjahrs 2004 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in besonderem Maße für ihr starkes persönliches Engagement.

Frankfurt am Main, im März 2005

Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Beraterkreis

Der Beraterkreis hat die Aufgabe, den Vorstand der Fraport AG in wichtigen Fragen zur Wirtschafts- und Luftfahrtentwicklung sowie wesentlichen Angelegenheiten der Geschäftspolitik zu beraten und zu unterstützen. Die Mitglieder werden vom Vorstand für regelmäßig drei Jahre berufen. Der Vorstand nimmt an den Sitzungen des Beraterkreises teil, als ständiger Gast ist der Aufsichtsratsvorsitzende zu den Gesprächen eingeladen.

Hilmar Kopper, Vorsitzender
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DaimlerChrysler AG

Dr. Clemens Börsig
Mitglied des Vorstands
Deutsche Bank AG

Dr. Manfred Bodin

Dr. Werner Brandt
Mitglied des Vorstands
SAP AG

Dr. Reiner Maria Gohlke
Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

Klaus Herms
Chief Executive Officer
Kühne & Nagel International AG

Dieter Kaden
Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hemjö Klein

Dr. Peter E. Kruse
Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG

Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister
Infra Beratung AG

Dr. Bernd Malmström
Vorsitzender des Vorstands
Stinnes AG

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Dr. Günther Merl
Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Friedrich von Metzler
Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA

Dr. Frank Niethammer
Ehrenpräsident IHK Frankfurt

Dr. Lutz Raettig
Vorsitzender des Vorstands
Morgan Stanley Bank AG

Hans W. Reich
Sprecher des Vorstands
KfW Bankengruppe

Dr. h. c. Nikolaus Schweickart
Vorsitzender des Vorstands
ALTANA AG

Holger Steltzner
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dr. Bernd Thiemann
Vorsitzender des Beirats
Rothschild GmbH

Dr. Gert Vogt
Asien-Pazifik-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft
ASEM-Sprecher der Deutschen Wirtschaft

Ernst Welteke
Bundesbankpräsident a. D., ehem. Aufsichtsrats-
vorsitzender der Flughafen Frankfurt/Main AG

Ständiger Gast:

Karlheinz Weimar, Hessischer Minister der Finan-
zen, Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Siebenjahresübersicht

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

in € Mio.	Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2004	
A. Anlagevermögen	2.394,6	2.609,0	2.729,2	3.222,8	2.698,6	2.644,6	2.650,3	
I. Immaterielle Vermögenswerte	19,6	80,8	110,7	99,8	225,1	198,3	169,3	
II. Sachanlagen	2.294,9	2.434,2	2.447,7	2.435,1	2.403,9	2.376,8	2.381,5	
III. Beteiligungen at equity	54,8	59,3	71,0	126,1	37,3	45,9	46,9	
IV. Andere Finanzanlagen	25,3	34,7	99,8	561,8	32,3	23,6	52,6	
B. Umlaufvermögen	164,0	194,3	264,1	401,5	870,5	937,2	950,0	
I. Vorräte	23,2	13,0	10,3	11,9	13,1	17,1	12,1	
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	91,6	106,8	135,5	141,3	195,9	181,3	168,6	
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. latenter Steuern)	38,9	55,9	65,1	179,8	84,9	142,5	116,3	
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	13,4	23,1	59,2	74,7	585,1	610,8	666,4	
A. Eigenkapital	860,6	920,7	1.019,3	1.964,3	1.803,4	1.920,1	2.030,8	
I. Gezeichnetes Kapital	511,3	511,3	640,0	900,9	900,6	902,2	905,1	
II. Kapitalrücklage	–	–	–	662,4	532,0	533,2	537,6	
III. Gewinnrücklagen	328,8	383,8	302,6	365,0	370,8	445,0	520,1	
IV. Konzern-Bilanzgewinn	20,5	25,6	76,7	36,0	0,0	39,7	68,0	
B. Anteile fremder Gesellschafter	1,9	3,0	4,8	5,5	12,9	11,6	12,2	
C. Rückstellungen	247,6	264,8	286,4	284,6	425,2	454,3	522,3	
D. Verbindlichkeiten	1.225,6	1.383,5	1.452,4	1.189,2	1.129,9	1.017,3	866,5	
I. Finanzschulden	1.007,7	1.170,6	1.267,9	970,1	909,7	838,0	660,7	
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	102,3	98,7	113,8	99,0	94,8	79,0	100,4	
III. Andere Verbindlichkeiten	115,6	114,2	70,7	120,1	125,4	100,3	105,4	
Bilanzsumme	2.607,8	2.854,2	3.042,7	3.672,0	3.620,7	3.636,4	3.650,2	
	Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2004	
Eigenkapitalquote ¹	%	32,2	31,4	31,0	52,5	49,8	51,7	53,8
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – liquide Mittel)	€ Mio.	994,3	1.147,5	1.208,8	895,4	324,6	227,2	–5,7
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	%	118,4	128,2	128,2	46,4	18,0	12,1	–0,3
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow ²)	%	335,2	426,4	441,5	245,5	82,1	50,8	–1,1
Working Capital (Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten)	€ Mio.	–189,5	–207,6	–149,1	–112,3	422,0	535,1	680,4
Anlagendeckung (Eigenkapital ¹ /Anlagevermögen nach Abzug Sonderposten)	%	35,4	34,5	34,8	60,3	67,4	71,7	74,7
Liquidität 1. Grades (liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	3,8	5,7	14,3	14,5	130,5	151,9	247,2

¹ Ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

² Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

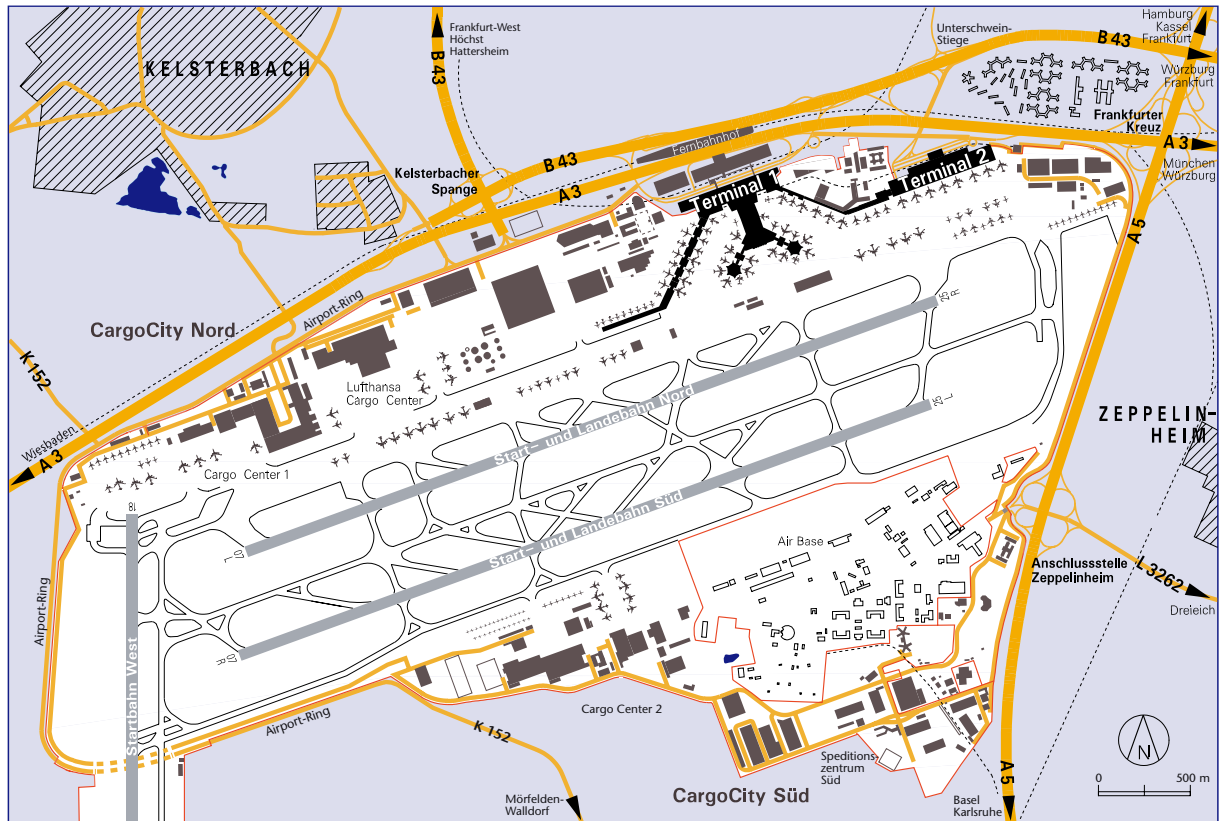
in € Mio.	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Umsatzerlöse	1.281,4	1.374,9	1.536,2	1.580,6	1.803,6	1.834,3	1.998,1
Gesamtleistung	1.365,2	1.415,2	1.607,5	1.692,2	1.851,8	1.887,7	2.043,7
Materialaufwand	-212,9	-226,9	-264,4	-281,7	-275,3	-284,4	-316,2
Personalaufwand	-571,9	-596,7	-633,4	-689,2	-860,1	-933,9	-974,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-120,4	-145,0	-178,0	-189,3	-456,1	-207,6	-236,8
EBITDA	460,0	446,6	531,7	532,0	260,3	461,8	516,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-200,9	-179,5	-194,9	-209,3	-214,1	-258,1	-235,1
EBIT/Betriebliches Ergebnis	259,1	267,1	336,8	322,7	46,2	203,7	281,1
Zinsergebnis	-83,7	-63,3	-66,2	-72,9	-34,0	-31,4	-23,1
Ergebnis at equity	-0,2	-7,0	-4,3	-25,8	-17,0	0,6	1,8
Erträge aus Beteiligungen	0,0	4,0	8,5	15,1	4,3	30,9	13,7
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-0,5	0,0	-8,7	-62,7	-51,6	0,0	-5,9
Sonstiges Finanzergebnis	1,2	-2,0	-0,2	-6,2	17,0	11,3	-1,7
Finanzergebnis	-83,2	-68,3	-70,9	-152,5	-81,3	11,4	-15,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	176,0	198,8	265,9	170,2	-35,1	215,1	265,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-96,0	-108,3	-125,2	-60,7	-79,4	-93,3	-120,9
Sonstige Steuern	-5,1	-9,9	-10,9	-7,0	-5,0	-5,6	-6,6
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis	-0,8	-0,9	-0,8	-1,4	-1,3	-1,0	-2,0
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	74,0	79,7	129,0	101,1	-120,8	115,2	136,4
Ergebnis je 10-Euro-Aktie, unverwässert	1,45	1,56	2,16	1,28	-1,34	1,28	1,51

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
EBITDA-Marge								
(EBITDA/Umsatzerlöse)	%	35,9	32,5	34,6	33,7	14,4	25,2	25,8
EBIT-Marge								
(EBIT/Umsatzerlöse)	%	20,2	19,4	21,9	20,4	2,6	11,1	14,1
Umsatzrendite								
(Jahresüberschuss vor Ertragsteuern und fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis/Umsatzerlöse)	%	13,3	13,7	16,6	10,3	-2,2	11,4	13,0
Capital Employed								
(Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹ + Anteil fremder Gesellschafter)	€ Mio.	1.836,3	2.045,6	2.156,2	2.829,2	2.140,9	2.119,2	1.969,3
ROCE-Kapitalrendite								
(EBIT/Capital Employed)	%	14,1	13,1	15,6	11,4	2,2	9,6	14,3
Net Assets²	€ Mio.	2.168,1	2.391,5	2.508,0	2.470,6	2.589,7	2.473,8	2.299,0
RONA								
(EBIT/Net Assets)	%	12,0	11,2	13,4	13,1	1,8	8,2	12,2
Fraport Assets²	€ Mio.	2.280,1	2.389,4	2.526,8	2.612,1	2.800,4	2.841,5	2.812,8
ROFRA								
(EBIT/Fraport Assets)	%	11,4	11,2	13,3	12,4	1,6	7,2	10,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		13.225	13.336	14.271	15.526	21.395	23.353	24.182

¹ Ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.

² Erläuterung siehe S. 58/59.

Flughafen Frankfurt Main



Impressum

Herausgeber

Fraport AG
 Frankfurt Airport Services Worldwide
 60547 Frankfurt am Main
 Deutschland

Telefon: 01805 3724636
 oder 01805 FRAINFO
 Vom Ausland: +49 69 690-0
 Internet: www.fraport.de

Investor Relations

Telefon: +49 (0)69 690-74842
 Telefax: +49 (0)69 690-74843
 E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept, Text, Layout und Produktion
 Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Fotografie

Oliver Rossi Photography, Wiesbaden

Druck

Mediahaus Biering GmbH, München
 Printed in Germany

Veröffentlichungstermin

22. März 2005

Finanzkalender

10. Mai 2005	Zwischenbericht 1. Quartal 2005
1. Juni 2005	Hauptversammlung
2. Juni 2005	Dividendenzahlung
9. August 2005	Zwischenbericht 2. Quartal 2005
9. November 2005	Zwischenbericht 3. Quartal 2005

