



Geschäftsbericht

2008



Segment-Kennzahlen der Fraport AG



Aviation

Erfolgsfaktor Intermodalität

Das Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie die Flughafen- und Luft-sicherheit und den geplanten Ausbau. Neben dem geplanten Kapazitätsausbau liegen die zentralen Erfolgsfaktoren des Segments in der Entwicklung innovativer Konzepte, die den reibungslosen Ablauf der land- und luftseitigen Prozesse sicherstellen.

| in Mio € | 2007 | 2008 | Verän- derung | Verände- rung in % |
|--------------|-------|-------|------------------|-----------------------|
| Umsatzerlöse | 698,7 | 698,4 | -0,3 | 0,0 |
| EBITDA | 139,6 | 124,9 | -14,7 | -10,5 |
| EBIT | 44,8 | 58,0 | 13,2 | 29,5 |
| Mitarbeiter | 6.331 | 6.663 | 332 | 5,2 |



Retail & Properties

Flughafen als Immobilie

Alle Kompetenzen und Aktivitäten zur kommerziellen Entwicklung und Vermarktung des Frankfurter Flughafens sind in unserem Segment Retail & Properties gebündelt. Zu unserem Portfolio gehören die Immobilienentwicklung und das Immobilienmanagement, Planung und Management der Ver- und Entsorgungsleistungen, das Parkraummanagement, die Schaffung zukunftsweisender Einkaufs- und Serviceangebote sowie Flughafen-Werbung.

| in Mio € | 2007 | 2008 | Verän- derung | Verände- rung in % |
|--------------|-------|-------|------------------|-----------------------|
| Umsatzerlöse | 471,4 | 433,5 | -37,9 | -8,0 |
| EBITDA | 333,0 | 367,9 | 34,9 | 10,5 |
| EBIT | 244,6 | 285,9 | 41,3 | 16,9 |
| Mitarbeiter | 2.914 | 2.733 | -181 | -6,2 |



Ground Handling

Markenzeichen Professionalität

Als einer der führenden internationalen Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen bieten wir fast 50 Jahre Erfahrung in den Services rund um den Passagier, das Gepäck und das Flugzeug. Und das mit Erfolg: Mit einer garantierten Umsteigezeit von nur 45 Minuten zählt der Frankfurter Flughafen zu den leistungsstärksten Großflughäfen der Welt.

| in Mio € | 2007 | 2008 | Verän- derung | Verände- rung in % |
|--------------|-------|-------|------------------|-----------------------|
| Umsatzerlöse | 620,5 | 642,7 | 22,2 | 3,6 |
| EBITDA | 37,4 | 52,0 | 14,6 | 39,0 |
| EBIT | 12,6 | 19,0 | 6,4 | 50,8 |
| Mitarbeiter | 8.062 | 8.443 | 381 | 4,7 |



External Activities

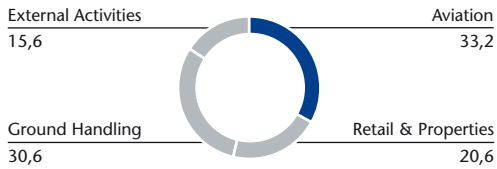
International gefragtes Know-how

Als erfahrener Flughafen-Betreiber sind wir weltweit an mehreren Flughäfen tätig und bringen unser Wissen und die Erfahrung aus der Entwicklung, dem Betrieb und dem Management eines der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt ein. Darüber hinaus sind wir über Beteiligungen und Tochtergesellschaften in den unterschiedlichsten Airport-Dienstleistungen im In- und Ausland aktiv.

| in Mio € | 2007 | 2008 | Verän- derung | Verände- rung in % |
|--------------|--------|-------|------------------|-----------------------|
| Umsatzerlöse | 538,4 | 327,0 | -211,4 | -39,3 |
| EBITDA | 70,5 | 55,9 | -14,6 | -20,7 |
| EBIT | 33,4 | -2,2 | -35,6 | - |
| Mitarbeiter | 13.130 | 5.240 | -7.890 | -60,1 |

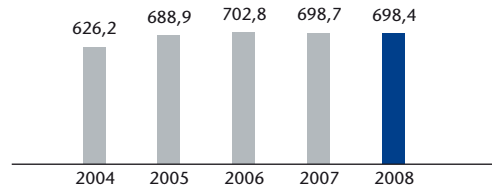
Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz

in %



Umsatzentwicklung Aviation

in Mio €



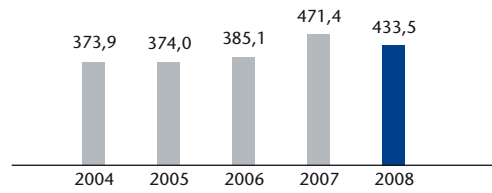
Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz

in %



Umsatzentwicklung Retail & Properties

in Mio €



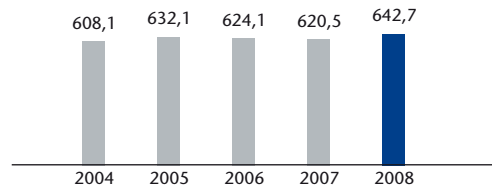
Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz

in %



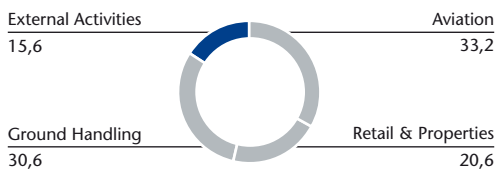
Umsatzentwicklung Ground Handling

in Mio €



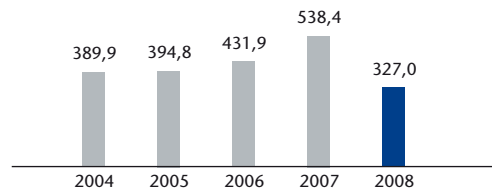
Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz

in %



Umsatzentwicklung External Activities

in Mio €



Konzern-Kennzahlen der Fraport AG

Wirtschaftliche Kennzahlen

| in Mio € | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|---------|---------|---------|
| Umsatz | 2.143,9 | 2.329,0 | 2.101,6 |
| Gesamtleistung | 2.250,3 | 2.425,8 | 2.201,9 |
| Ergebnis der operativen Geschäftstätigkeit vor Abschreibungen (EBITDA) | 578,4 | 580,5 | 600,7 |
| Ergebnis der operativen Geschäftstätigkeit (EBIT) | 330,4 | 335,4 | 360,7 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) | 340,2 | 297,6 | 273,3 |
| Konzern-Jahresergebnis | 228,9 | 213,7 | 180,2 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss | 229,3 | 208,7 | 173,0 |
| Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (in €) | 54,02 | 53,87 | 30,91 |
| Ergebnis je Aktie (in €) | 2,51 | 2,28 | 1,89 |
| Dividende je Aktie (in €) | 1,15 | 1,15 | 1,15 |
| Dividendenrendite (in %) | 2,1 | 2,1 | 3,7 |
| Operativer Cash flow | 484,9 | 478,6 | 468,0 |
| Free cash flow | 33,8 | -248,6 | -370,7 |
| Investitionen | 591,4 | 1.577,3 | 735,2 |
| Bilanzsumme | 4.294,5 | 5.704,7 | 6.494,1 |
| Eigenkapital | 2.346,1 | 2.493,3 | 2.510,0 |
| Eigenkapital ohne Minderheitsanteile und vorgesehene Dividende | 2.218,8 | 2.355,0 | 2.344,2 |
| Capital Employed | 2.154,1 | 2.636,2 | 3.201,4 |
| Fraport-Assets | 2.802,9 | 3.073,8 | 3.411,9 |
| Umsatzrendite (in %) | 15,9 | 12,8 | 13,0 |
| Eigenkapitalrentabilität (in %) | 10,3 | 8,9 | 7,4 |
| EBITDA-Marge (in %) | 27,0 | 24,9 | 28,6 |
| EBIT-Marge (in %) | 15,4 | 14,4 | 17,2 |
| ROCE (in %) | 15,3 | 12,7 | 11,3 |
| ROFRA (in %) | 11,8 | 10,9 | 10,6 |
| Gearing (in %) | -2,9 | 11,9 | 36,6 |

Verkehrszahlen

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|---------|---------|---------|
| Passagiere im Fraport-Konzern ¹ (in Mio) | 88,6 | 117,3 | 133,3 |
| davon in Frankfurt (in Mio) | 52,8 | 54,2 | 53,5 |
| Cargo-Volumen im Fraport-Konzern ¹ (in Tsd t) | 2.703,3 | 3.231,4 | 3.326,3 |
| davon in Frankfurt (in Tsd t) | 2.127,8 | 2.169,0 | 2.111,1 |
| Flugbewegungen im Fraport-Konzern ¹ (in Tsd) | 855,4 | 1.141,0 | 1.307,1 |
| davon in Frankfurt (in Tsd) | 489,4 | 492,6 | 485,8 |

Beschäftigte

| | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|---------|---------|--------|
| Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern | 28.246 | 30.437 | 23.079 |
| davon in Frankfurt | 17.528 | 17.796 | 17.996 |
| Personalaufwand (in Mio €) | 1.076,9 | 1.143,3 | 925,6 |

¹ Fraport-Konzern einschließlich Mehrheits-, Minderheitsbeteiligungen und Managementverträgen

133,3 Mio

Passagiere wurden
konzernweit gezählt

2,84 €

haben wir im Retail-Geschäft
am Standort Frankfurt
pro Passagier erwirtschaftet

Nr. 1

Der Frankfurter Flughafen ist
der Nr. 1 Star-Alliance-Hub in Europa

7 Mrd €

Gesamtinvestitionen in den
Frankfurter Flughafen 2007 bis 2015

Inhalt

Unternehmen

- 2 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 4 Der Fraport-Vorstand
- 6 Die Investitionsprojekte FRA-Nord

Konzern-Lagebericht

- 22 Geschäftsverlauf und Highlights 2008
- 24 Der Fraport-Konzern
- 29 Geschäftsentwicklung 2008
- 32 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
- 34 Segment-Berichterstattung
- 37 Vermögens- und Finanzlage
- 40 Aktie und Investor Relations
- 43 Angaben gemäß § 315 Abs. 4
Handelsgesetzbuch
- 44 Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren
- 48 Abhängigkeitsbericht
- 48 Vergütung des Vorstands und
des Aufsichtsrats
- 48 Risiko- und Chancenbericht
- 54 Nachtragsbericht
- 55 Prognosebericht

Konzern-Abschluss und -Anhang

- 60 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 61 Konzern-Bilanz
- 62 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 63 Konzern-Eigenkapitalveränderung
- 64 Konzern-Anlagenspiegel
- 66 Segment-Berichterstattung
- 68 Konzern-Anhang

Weitere Informationen

- 125 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 126 Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers
- 127 Bericht des Aufsichtsrats
- 130 Corporate Governance-Bericht
- 135 Beraterkreis
- 136 Siebenjahresübersicht
- 138 Glossar
- 140 Finanzkalender 2009
- 140 Verkehrskalender 2009
- Operative Aktivitäten der Fraport AG
- Impressum

Ein ausklappbares Inhaltsverzeichnis
finden Sie in der hinteren Klappe
dieses Berichts.

Sehr geehrte Aktionäre,
liebe Freunde des Unternehmens,

die vergangenen Wochen und Monate waren von vielen Negativ-Schlagzeilen geprägt: Die anhaltende Finanzmarktkrise, Firmeninsolvenzen und Teil-Verstaatlichungen sind nur einige Stichworte, die ich an dieser Stelle erwähnen will. Nicht zuletzt deshalb bin ich stolz, Ihnen zu Beginn meines Rückblicks auf das vergangene Geschäftsjahr und darüber hinaus einige uneingeschränkt positive Nachrichten von unserem Unternehmen übermitteln zu können: Die Fraport AG hat im vergangenen Geschäftsjahr nicht nur – als eines von wenigen deutschen Unternehmen – ihren Ausblick bezüglich der Umsatz- und Ergebnisentwicklung konstant gehalten und somit ihre Ziele in vollem Umfang erreichen und teilweise sogar übertreffen können, sie hat mit 133,3 Millionen Passagieren konzernweit auch erneut eine erfreuliche Rekordzahl an Fluggästen begrüßen dürfen. Mehr noch, mit der Bestätigung des Sofortvollzugs des Planfeststellungsbeschlusses durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof Anfang 2009 konnten wir mit dem für unser Unternehmen überaus wichtigen und für die Region zukunftsweisenden Ausbau des Frankfurter Flughafens beginnen.

Freilich gab es im zurückliegenden Geschäftsjahr auch Ereignisse, die nicht erfreulich für uns waren. So mussten wir an unserem Standort Frankfurt für 2008 zum ersten Mal seit SARS-Epidemie und Golfkrieg im Geschäftsjahr 2003 mit minus 1,3 Prozent wieder ein rückläufiges Passagieraufkommen ausweisen. Dieser leichte Abwärtstrend wurde wie die Einbußen früherer Jahre allein durch äußere Einflüsse bedingt: Durch die Streiks bei unserem Hauptkunden im Juli 2008 mussten wir bereits zur Jahresmitte ein Nachlassen der Passagiernachfrage feststellen. Zusätzlich haben wir durch den zeitweise sprunghaften Anstieg der Preise an den Rohölmärkten eine Verstärkung dieses Trends erfahren. Letztlich zog aber der globale wirtschaftliche Abschwung infolge der Finanzmarktkrise die Passagierzahlen insgesamt ins Minus. Der schwierigen Marktsituation zum Trotz gelang es uns jedoch, unsere Position auf den für uns besonders lukrativen Interkontinentalstrecken im Gesamtjahr 2008 nicht nur zu halten, sondern mit einem leichten Zuwachs an Passagieren und Flugbewegungen weiter auszubauen.

Im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2009 möchte ich Ihnen an dieser Stelle jedoch keine falschen Hoffnungen machen; der wirtschaftliche Abschwung wird nicht an uns vorbeigehen. Als Infrastrukturanbieter wird uns dieser im gleichen Moment aber auch nicht so stark wie andere Industriezweige treffen. Damit das von uns prognostizierte rückläufige Passagieraufkommen im Jahr 2009 jedoch nicht ungebremst in unser Konzern-Ergebnis einfließt, steuern wir dem negativen Trend im Rahmen unserer „Crisis-Prevention-Maßnahmen“ mit einer umfassenden Überprüfung unserer Kostenstruktur entgegen.

Wenn wir über das Jahr 2009 hinaus schauen, bin ich der festen Überzeugung, dass sich meine Erfahrungen der Vergangenheit bestätigen und die Luftverkehrswirtschaft – als einer der zentralen infrastrukturellen Träger der Internationalisierung – eine der erfolgreichsten Wachstums- und Wertschöpfungsbranchen weltweit bleiben wird. Die Vergangenheit hat uns gezeigt, dass auf jede Krise im Luftverkehr nicht nur sehr schnell eine Erholungsphase folgt, sondern dass Rückgänge regelmäßig aufgeholt und oftmals sogar überkompensiert werden. Dies belegten unter anderem bereits die überproportionalen Wachstumsphasen, die wir zum Beispiel nach den Einschnitten der Öl- und Weltwirtschaftskrise Mitte der 70er-Jahre, dem Golfkrieg 1991/1992 und den Terroranschlägen vom 11. September 2001 erfahren haben. Mit Steigerungsraten von 5 Prozent und mehr partizipierte der Flughafen Frankfurt wie auch der weltweite Luftverkehrsmarkt in den Folgezeiten an einem überdurchschnittlichen Wachstum.

Die aktuelle Krise stellt gerade auch deshalb die Notwendigkeit des Flughafen-Ausbaus in Frankfurt in keiner Weise infrage. Im Gegenteil: Im Sommerflugplan 2008 verzeichneten wir am Flughafen Frankfurt einen Nachfrageüberhang zwischen zehn und 15 Prozent. Damit wir also in den Jahren nach der jetzigen Krise wieder in vollem Umfang vom Wachstum des Luftverkehrs profitieren können, bleibt der Bau der neuen Landebahn Nordwest unser wichtigstes Zukunftsprojekt, das wir zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb nehmen wollen.



Neben dem Ausbau des Frankfurter Flughafens waren die Modernisierungsmaßnahmen an den bestehenden Terminals die wichtigsten Investitionsvorhaben des vergangenen Jahres. In dem vorliegenden Geschäftsbericht werden wir Ihnen aus diesem Grund auch dieses unser zweitwichtigste Projekt am Standort Frankfurt noch im Detail näher bringen und unsere wesentlichen Herausforderungen und Maßnahmen hierbei erläutern.

Fortschritte konnten wir erneut auch in der weltweiten Expansion unseres Konzerns verzeichnen; sowohl im Wachstumsmarkt China als auch in Saudi-Arabien war die Fraport AG im vergangenen Jahr erfolgreich. Als erster ausländischer Flughafen-Betreiber konnten wir uns nach intensiven Verhandlungen an einem nicht börsennotierten chinesischen Flughafen – dem Flughafen der Stadt Xi’an – beteiligen. Die dabei gewonnene Reputation bei den chinesischen Behörden hat uns zu weiteren Absichtserklärungen für die Flughäfen in Qingdao und Kunming verholfen, wo wir im kommenden Jahr weiter intensiv verhandeln wollen. In Saudi-Arabien gelang es uns, für zwei der drei wichtigsten Flughäfen des Landes in Riad und Jeddah Managementverträge abzuschließen. Sie sind unsere bislang umfangreichsten Engagements dieser Art und sollen in den nächsten Jahren einen spürbaren Beitrag zum EBITDA unseres External Activities-Segments leisten. Durch den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen sehen wir uns für weitere mögliche Privatisierungsprozesse in den weltweiten Wachstumsregionen bestmöglich positioniert.

Bei aller Unsicherheit der vergangenen Wochen und Monate empfehle ich Ihnen, unserer Aktie und unserem Unternehmen treu zu bleiben. Fraport ist und bleibt ein krisenfestes Unternehmen. Der wirtschaftliche Abschwung hat selbstverständlich auch gravierende Auswirkungen auf uns. Wir – das Management – versichern Ihnen, dass wir jede Maßnahme prüfen und alle notwendigen Entscheidungen treffen werden, damit Fraport auch in Zukunft für schwierige Zeiten gerüstet ist und an den kommenden Aufschwungphasen überproportional teilhaben wird. Hierbei zähle ich auch auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Flexibilität und Engagement auch in der Zukunft ein wesentlicher Schlüssel zum Erfolg sein wird, und bei denen ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken möchte!

Ich freue mich mit Ihnen auf unsere gemeinsame vielversprechende und erfolgreiche Zukunft.

Herzlichst Ihr

Prof. Dr. Wilhelm Bender
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

Der Fraport-Vorstand



Prof. Dr. Wilhelm Bender
Vorsitzender des Vorstands

1944 in Kirberg, Hessen, geboren

Studium der Rechtswissenschaften und Volkswirtschaftslehre in Frankfurt mit Promotion zum Dr. iur. an der Universität Gießen; Honorarprofessor des Fachbereichs Wirtschaftswissenschaften der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Frankfurt am Main

Seit 1993 Vorsitzender des Vorstands der Fraport AG. Zu Prof. Dr. Benders Verantwortungen zählen der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“, die Vorstandsstäbe „Konzernstrategie“, „Betreuung Sonderprojekte“ und „Revision“ sowie die Zentralbereiche „Marketing, Vertriebsunterstützung und Gremien“ und „Unternehmenskommunikation“

1990–1993 Vorsitzender der Geschäftsführung der Schenker & Co. GmbH; Vorstandsvorsitzender der Schenker Waggon- und Beteiligungs AG

1984–1990 Gründungsgeschäftsführer des „Verkehrsforum Bahn“, des heutigen „Deutschen Verkehrsforum“

1974–1984 Stabsfunktionen bei der Deutschen Bundesbahn

Prof. Dr. Bender ist bis zum 31. August 2009 bestellt



Dr. Stefan Schulte
*Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau*

1960 in Wuppertal, Nordrhein-Westfalen, geboren

Studium der Betriebswirtschaftslehre mit Promotion zum Dr. rer. pol. an der Universität Köln

Seit 2007 Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau. Zu Dr. Schultes Verantwortungen zählen die Strategischen Geschäftsbereiche „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ und „Airport Security Management“, der Vorstandsstab „Juristische Sonderaufgaben“, der Servicebereich „Immobilien und Facility Management“ und der Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Verträge“

2003–2007 Vorstand Controlling und Finanzen der Fraport AG

2001–2003 Finanzvorstand und Arbeitsdirektor in Personalunion der Deutz AG

1996–2001 Bereichsleiter Controlling bei Mannesmann Arcor; später Finanzvorstand der Mannesmann/Vodafone-Tochter Infostrada S. p. A.

1991–1996 Abteilungsdirektor in der Konzern-Entwicklung der Deutschen Bank AG

Dr. Schulte ist bis zum 31. März 2012 bestellt



Herbert Mai
Vorstand Arbeitsdirektor

1947 in Dalheim-Rödgen, Nordrhein-Westfalen, geboren

Ausbildung für den gehobenen Verwaltungsdienst des Landes Nordrhein-Westfalen, Dipl.-Verwaltungswirt

Seit 2001 Vorstand Arbeitsdirektor der Fraport AG. Zu Herrn Mais Verantwortungen zählen der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, die Vorstandsstäbe „Datenschutz“, „Managementsysteme“, „Anlaufstelle für vertrauliche Informationen“ und „Umweltmanagement“ sowie der Zentralbereich „Personalserviceleistungen“

1996–2001 Präsident des Europäischen Gewerkschaftsverbands für den öffentlichen Dienst (EGÖD)

1995–2000 Vorsitzender der ÖTV Deutschland

1982–1995 Landesvorsitzender der ÖTV in Hessen

1971–1982 Tätigkeit für die Gewerkschaft ÖTV in Hessen, berufsbegleitend: Fachhochschule für Sozialarbeit in Frankfurt am Main, Abschluss als graduerter Sozialarbeiter

1969–1971 Regierungsinspektor bei dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf

Herr Mai ist bis zum 31. März 2011 bestellt



Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen

1961 in Höxter, Nordrhein-Westfalen, geboren

Studium der Volks- und Betriebswirtschaftslehre mit Promotion zum Dr. rer. pol. an der Technischen Universität Darmstadt

Seit 2007 Vorstand Controlling und Finanzen der Fraport AG. Zu Dr. Zieschangs Verantwortungen zählen die Vorstandsstäbe „Investor Relations“ und „Zentrale Investitionssteuerung“, der Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie die Zentralbereiche „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling, Finanzen, Rechnungswesen“ und „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“

2001–2007 Vorstand Finanzen und Controlling der Deutschen Bahn Netz AG

1999–2000 Vorstand Finanzen, Controlling und IT der Scandlines AG

1994–1999 Hauptabteilungsleiter der Finanzstrategie und Planung sowie Hauptabteilungsleiter der Projekt- und Beteiligungsfinanzierung bei der Deutschen Bahn AG

1990–1994 Referent im Zentralbereich Finanzen, Abteilung Kapitalmarkt bei der BASF AG

Dr. Zieschang ist bis zum 31. März 2012 bestellt



Der Frankfurter Flughafen – gestern, heute und morgen

Einer der Top-Ten-Flughäfen weltweit bereitet sich auf die Zukunft vor – die Investitionsprojekte FRA-Nord.





Was verbirgt sich hinter der Bezeichnung „FRA-Nord“?

Die schnelllebige Luftfahrtbranche mit all ihren Facetten hat ein enormes Modernisierungsprogramm für den bestehenden Frankfurter Flughafen notwendig gemacht: die Investitionsprojekte „FRA-Nord“.

Rund sieben Milliarden Euro wird die Fraport AG bis zum Jahr 2015 in die Ertüchtigung und Erweiterung ihres

Standorts Frankfurt investiert haben. Mit noch ausstehenden fünf bis sechs Milliarden Euro zählen die Investitionsvorhaben der Fraport AG immer noch zu den größten privat finanzierten Bauvorhaben in Europa. Für einen besseren Überblick wurden die unterschiedlichen Bauprojekte in zwei übergeordnete Baumaßnahmen unterteilt:

- Den Flughafen-Ausbau, der mit einem Volumen von rund vier Milliarden Euro veranschlagt ist und die neue

Landebahn, das Terminal 3 sowie zusätzliche Hochbaumaßnahmen und weitere Flugbetriebsanlagen umfasst, und

- die Maßnahmen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Infrastruktur, insbesondere der Terminalanlagen, die in dem Projekt mit dem Namen „FRA-Nord“ zusammengefasst werden und mit rund drei Milliarden Euro veranschlagt sind.



Herausforderungen FRA-Nord im Überblick

FRA-Nord ist die Antwort auf die fünf wesentlichen Herausforderungen des Frankfurter Flughafens und bereitet ihn auf die Zukunft vor.



Bedarf an Passagierkapazität

Die bestehenden Terminals haben nur noch geringe Kapazitätsreserven. Zusätzlich soll die geplante neue Landebahn zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb genommen werden. Neben dem Terminal 3 werden wir mit den Bauprojekten innerhalb von FRA-Nord die Kapazität auch in den vorhandenen Terminals weiter erhöhen. Wesentliche Bestandteile des Projekts sind die Umsetzung der Entwicklung des Flugsteigs A-West sowie die bereits abgeschlossene Erweiterung der Halle C sowie die Verbindung des Terminals 1 und 2 über den C/D-Riegel.



EU-Luftsicherheitsbestimmungen
– Vermischungsverbot

Die Europäische Verordnung (EG) 2320/2002 sieht vor, dass ankommende von bereits sicherheitskontrollierten abfliegenden Passagieren zu trennen sind. Auf eine Trennung kann nur dann verzichtet werden, wenn es sich um Passagiere von einem Flughafen der EU beziehungsweise der Schweiz, Norwegen oder Island handelt. In diesen Ländern werden die Sicherheitsstandards gemäß der EU-Verordnung erfüllt, sodass eine Vermischung untereinander nicht zum Verlust des Sicherheitsstatus führt. Passagiere aus allen übrigen Ländern sind vor dem Weiterflug einer Kontrolle nach den Standards der EU zu unterziehen. Um das Vermischungsverbot einhalten zu können, sind im Rahmen von FRA-Nord in den letzten Jahren eine Vielzahl baulicher Veränderungen erforderlich geworden. Die räumliche Trennung der Passagierströme erfordert zusätzliche Flächen, unter anderem durch Gebäudeaufstockungen.



Strenge Brandschutzvorschriften

Die Brandschutzvorschriften für öffentliche Gebäude in Deutschland wurden in den vergangenen Jahren wesentlich verschärft und sind weltweit auf höchstem Niveau. Damit das bereits 1972 eröffnete Terminal 1 diesen Anforderungen gerecht wird, sind tiefgreifende bauliche Maßnahmen erforderlich geworden, die weit über technische Anpassungen hinausgehen. Das Terminal 1 muss daher Stück für Stück instand gesetzt und erneuert werden. Zeitgleich nutzen wir die notwendige Maßnahme als Chance, um das Gebäude umfassend optisch und technisch zu modernisieren und funktional an die aktuellen Anforderungen der Passagiere anzupassen.



Neue Flugzeuggeneration: A380

Anfang 2010 wird die Deutsche Lufthansa ihre ersten Großraumflugzeuge der neuen Generation „A380“ in Betrieb nehmen. Mit dem Bau der speziellen A380-Wartungshalle in Frankfurt unterstreicht die Lufthansa ihre Absicht, diesen Flugzeugtyp am Flughafen Frankfurt zu stationieren.

Um die A380 abfertigen zu können, werden entsprechend große terminalnahe Positionen und Gates benötigt, die ein Boarding auf zwei Ebenen über drei Flug-gastbrücken ermöglichen. Mit einer Kapazität von bis zu 600 Passagieren besteht zudem ein erhöhter Bedarf hinsichtlich der Warteräume, Sanitäreinrichtungen und Lounges innerhalb der Terminals. Mithilfe einer entsprechenden Infrastruktur wird die A380 in der gleichen Geschwindigkeit abgefertigt werden wie zum Beispiel die Großraumflugzeuge Boeing B 747 und Airbus A340-600.



Hohe Nachfrage nach Retail-Flächen

Hohe Margen haben das Retail-Geschäft zu einer wichtigen Einnahmequelle für Flughäfen gemacht. Insbesondere wegen seiner attraktiven Passagierstruktur bietet der Frankfurter Flughafen große Potenziale für die erfolgreiche Vermietung weiterer Einzelhandels- und Gastronomieflächen. Hierfür müssen erforderliche Flächen geschaffen werden, denn derzeit verfügt der Flughafen Frankfurt im Vergleich zu anderen europäischen Hubs über wenig Retail-Areal. Mit zahlreichen Projekten in nahezu allen Terminalbereichen wollen wir das Angebot an Einzelhandelsgeschäften im Vergleich zu 2006 bis in das Jahr 2012 verdoppeln. Ziel ist, dass zwei Drittel der Flächen luftseitig entstehen sollen, das heißt, hinter den Ausreisekontrollen liegen, um unseren Kunden möglichst viel Zeit zum stressfreien Einkaufen einzuräumen und so den Erlös zu maximieren. Derzeit liegt rund die Hälfte der Flächen noch vor den Ausreisekontrollen.

Auf den folgenden Seiten zeigen wir Ihnen, wie die Fraport AG den dargestellten Herausforderungen am Standort Frankfurt begegnet.

Brandschutztechnische Modernisierung Terminal 1 und Neukonzeption Flugsteig B

Bereits 1995 haben wir mit der brandschutztechnischen Ertüchtigung des Terminals 1 begonnen. Im Januar 2008 wurde in einem weiteren Schritt mit der Neukonzeption des Flugsteigs B begonnen. Das Bauwerk bildet sprichwörtlich das Herzstück des Frankfurter Flughafens und des Frankfurter Airport-Shoppings. In keinem anderen Bereich sammelt sich jährlich eine vergleichbare internationale Kundschaft mit derart hoher Kaufkraft.



>> Seite 14/15

Erweiterung Halle C, Neubau Verbindungsgang und C/D-Riegel

Mit der Erweiterung der Halle C sowie dem Neubau des C/D-Riegels wurden im Terminal 1 zusätzliche Kapazität und Komfort für unsere Passagiere geschaffen. Der dazwischenliegende Verbindungsgang bildet das erste Teilstück für den zukünftig neuen Flugsteig C. Der neu gebaute C/D-Riegel bietet unter anderem Platz für drei Großraumflugzeuge der Generation A380 und ein bis dahin weltweit einzigartiges 2-Ebenen-Boarding für bis zu 600 Fluggäste pro Flug.



>> Seite 16/17

Entwicklung A-West

In der Verlängerung des Terminals 1 nach Westen wird bis zum Sommerflugplan 2012 ein neuer Flugsteig entstehen, der Flugsteig A-West. Dieser erweitert die von der Lufthansa genutzte Terminalfläche und erfüllt die Anforderungen der neuen Großraumflugzeuge A380 und B 747-800. Auch die Bedürfnisse unserer Passagiere standen bei der Konzeption des Flugsteigs im Mittelpunkt. Neue Shopping-Konzepte und außergewöhnliche Gastronomieangebote bilden zusammen mit großzügigen Lounge-Flächen ein attraktives Erlebnisumfeld für unsere Fluggäste.



>> Seite 12/13

Neukonzeption Terminal 2

Mit unseren Umbau-, Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen gestalten wir das Terminal 2 noch attraktiver für unsere Kunden und Passagiere. Neue Shopping- und Gastronomiekonzepte entstehen und sollen zum Einkaufen, Erleben und Verweilen einladen. Gleichzeitig setzen wir mit den Modernisierungsmaßnahmen die neue EU-Sicherheitsverordnung zur Trennung der ankommenden und abfliegenden Passagiere sowie die Ertüchtigung der Positionen und Gates an die Ausmaße der A380 um.



>> Seite 18/19

Start- und Landebahnsanierung

Die Kapazität der Start- und Landebahnen am Frankfurter Flughafen ist derzeit praktisch vollkommen ausgeschöpft und reicht nicht mehr aus, um der vorhandenen Nachfrage der Airlines gerecht zu werden. Aber auch diese Infrastruktur benötigt in regelmäßigen Abständen eine technische Überholung. Da eine Stilllegung der Bahnen aufgrund der damit verbundenen Kapazitätseinschränkungen unmöglich ist, musste für diesen Zweck ein neues innovatives Verfahren entwickelt werden. In vollständiger Nacharbeit werden die Bahnen abschnittsweise komplett saniert, um am nächsten Morgen dem Flugbetrieb wieder uneingeschränkt zur Verfügung zu stehen.

>> Seite 20/21



Entwicklung A-West

Nach der geplanten Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011/2012 werden wir zum Sommerflugplan 2012 den komplett neuen Flugsteig A-West einschließlich Wurzelbauwerk fertigstellen, der dann mit anderen Entwicklungsmaßnahmen von FRA-Nord das rasant steigende Passagieraufkommen zunächst bewältigen soll. Auf seiner Gesamtfläche von zirka 185.400 Quadratmetern können dann bis zu sechs Millionen zusätzliche Passagiere jährlich terminalseitig abgefertigt werden. Der rund 790 Meter lange Flugsteig wird Platz für sieben Großraumpositionen am Gebäude bieten, vier davon für die A380 beziehungsweise die B 747-800.



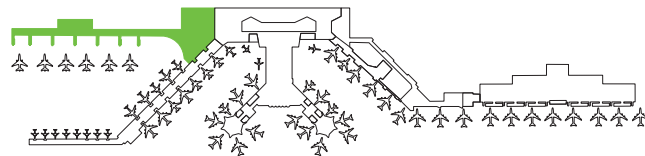
Bauweise der Zukunft

Im Hinblick auf den sich abzeichnenden Engpass in der Terminalkapazität ist der Flugsteig A-West eine der wichtigsten Maßnahmen zur Entwicklung des Frankfurter Flughafens. Um den Ansprüchen unserer Kunden an den Flugsteig gerecht zu werden, wurde im Herbst 2006 ein internationaler Architektenwettbewerb durchgeführt. Ziel war es, ein Konzept zu finden, das zugleich funktional flexibel wie auch wirtschaftlich und architektonisch ansprechend ist. Das zukünftige Gebäude soll zudem energetisch auf dem neuesten

Eckdaten Entwicklung A-West

- Investitionsvolumen: zirka 560 Millionen Euro
- Bauzeit: 2008 bis 2012 (Vorabmaßnahmen ab 2007)
- Platz für weitere sechs Millionen Fluggäste pro Jahr
- Gesamtfläche zirka 185.400 Quadratmeter
- Schaffung von 12.000 Quadratmetern zusätzlicher Retail- und 11.000 Quadratmetern Lounge-Fläche
- Verlängerung des bestehenden Terminals 1 um 790 Meter in westliche Richtung
- Sieben zusätzliche Positionen für Großraumflugzeuge, vier davon für die A380 beziehungsweise B 747-800





- 1 Vorbereitungsmaßnahmen für den Abriss der „Schmetterlingshalle“
- 2 Konzeption des neuen Marktplatzes in der Wurzel A
- 3 Außendarstellung des zukünftigen Flugsteigs



3

Stand sein. Im Auswahlverfahren setzte sich das weltweit renommierte Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner durch.

Modernes Flugsteigkonzept mit luftseitiger Shopping-Mall

Das Konzept des Flugsteigs besteht aus zwei Bauteilen: Die sogenannte „Wurzel A“ verbindet den Flugsteig mit dem bestehenden Terminal 1. Hier nutzen wir die Chance, großzügige luftseitige Flächen für Retail-Konzepte zu generieren, die zusätzliche Erlöspotenziale generieren. Ein zentraler und verglaster kegelförmiger Lichthof in der Mitte des Marktplatzbereichs bildet einen unverwechselbar hellen Raum mit hoher Verweilqualität. Neben Gastronomie- und Retail-Bereichen werden sich hier auch hochwertige Lounges der Lufthansa befinden.

Die Gates und Positionen schließen an die Wurzel A an und beinhalten in der zweiten Ebene den Schengen- und in der dritten Ebene den Non-Schengen-Bereich. In der vierten Ebene befinden sich der Ankommergang für Non-Schengen-Passagiere und ein Transferknoten. In der untersten Ebene (Ebene 1) werden verschiedene Nutzungen für die Arbeiten auf dem Vorfeld untergebracht. Eine konsequente Anordnung der Nebenflächen wie zum Beispiel der Treppenhäuser entlang der nördlichen Außenwand schafft Richtung Süden über großzügige Glasfassaden einen durchgängig offenen, tageslichtdurchfluteten Raum mit unverstelltem Blick zu den Gates und aufs Vorfeld.

Vielfältige Vorabmaßnahmen notwendig

Neben den Terminalgebäuden sind sämtliche Vorfeldflächen, die technische Versorgung, die Gepäckfördertechnik und die sonstigen erforderlichen Vorrichtungen zur Andienung des Gebäudes herzustellen.

Vor der Durchführung der Hochbaumaßnahmen des Gesamtprojekts sind zudem eine Vielzahl verschiedener Vorabmaßnahmen notwendig. Neben der bautechnisch komplizierten Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen unter dem heutigen Vorfeld mussten dem Flugsteig zudem ein Parkhaus sowie Teile der Lufthansa-Basis – das Gebäude der LSG Sky Chefs und der als „Schmetterlingshalle“ bekannte Wartungs-Hangar der Lufthansa – weichen.



Brandschutztechnische Modernisierung Terminal 1 und Neukonzeption Flugsteig B

Der Fluggastbereich B des Terminals 1 ist der älteste und zugleich wohl bekannteste Abschnitt des Frankfurter Flughafens. Rund 21 Millionen Passagiere nutzen diesen Abschnitt jährlich. Damit der Fluggastbereich auch in Zukunft ein attraktiver und sicherer Marktplatz für Passagiere aus aller Welt bleibt, wird er regelmäßig an den neuesten Stand der Technik angepasst.

Brandschutztechnische Modernisierung Terminal 1

Mit dem Ziel, die brandschutztechnischen Vorschriften auch in Zukunft einzuhalten, modernisieren wir seit 1995 verschiedene Bereiche des Terminals 1 grundlegend. Die Umsetzung der Projekte ist bereits weit fortgeschritten und

wird voraussichtlich 2009/2010 abgeschlossen sein. Die Planung der Maßnahmen fand in intensiver Abstimmung mit den zuständigen Behörden, externen Experten und der Feuerwehr statt. Der Sicherheitsstandard des Flughafens Frankfurt wird damit zu den höchsten der Welt gehören.

erweitern und die Vielfalt der Gastronomieangebote weiter abzurunden.

Technisch anspruchsvolle Lösungen

Die Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen erfordern von uns und unseren Partnern die Lösung technisch anspruchsvoller Probleme. So könnte zum Beispiel im Falle eines Feuers eine potenzielle Gefahr durch die geringe Raumhöhe in der Gepäckausgabehalle entstehen, die eine schnelle Raumentwicklung zur Folge haben kann. Damit der Brandbereich während der Evakuierung weitgehend rauchfrei bleibt, haben wir über jedem zweiten Gepäckrückgabeband ein hochwirksames Rauchansaugsystem installieren lassen, die sogenannte Drallhaubenentrauchung.

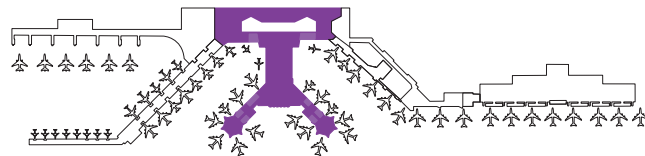
Für den Fall, dass ein Feuer ausbricht, startet das dem Brandherd am nächsten gelegene Entrauchungssystem automatisch und saugt den Rauch mittels Hochgeschwindigkeitsventilatoren ab. Die angrenzenden Systeme führen indes gleichzeitig frische Luft zu, um die Raumentwicklung räumlich einzugrenzen und durch bessere Sicht und Luftzufuhr ein sicheres sowie schnelles Verlassen des Bereichs zu ermöglichen.

Eckdaten brandschutztechnische Modernisierung Terminal 1

- Investitionsvolumen: zirka 480 Millionen Euro
- Bauzeit: 1995 bis 2009
- Modernisierung des Terminals 1 bei laufendem Betrieb
- Brandschutztechnische Ertüchtigung der Gepäckförderanlagen im Terminal 1
- Erneuerung der Sprinkler- und Brandmeldeanlage, automatische Entrauchungsanlage
- Begleitende Neugestaltung des Terminals

Um den Betrieb des Terminals so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden die Baumaßnahmen in mehrere Teilprojekte unterteilt. Neben den Passagierbereichen sind insbesondere die Flächen der Gepäckförderanlage und der zentralen Technik (Wasser, Abwasser, Klima und Notstrom) von den Modernisierungsmaßnahmen betroffen.

Gleichzeitig nutzen wir die Maßnahmen dazu, die hoch beanspruchten Passagierflächen zu modernisieren und vorhandene Retail-Flächen umzubauen. Die bereits bestehenden Flächen werden durch die Modernisierung noch attraktiver für unsere Kunden gestaltet und laden zum ausgiebigen Entdecken und Verweilen ein. Die Baumaßnahmen ermöglichen es uns, die Einkaufsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen zu



Eckdaten Neukonzeption Flugsteig B

- Investitionsvolumen: zirka 250 Millionen Euro
- Bauzeit: 2008 bis 2011
- Bauliche Umsetzung der EU-Sicherheitsverordnung zur Trennung von ankommenden und abfliegenden Passagieren
- Modernisierung und Erweiterung von Retail-Flächen
- Bau der ersten A380-tauglichen Flugzeugpositionen am Terminal 1, Brückenbauwerke mit zwei beziehungsweise drei Flugzeugbrücken für A380-Boarding
- Erweiterung der Gate- und Abfertigungsflächen
- Wertsteigernde Maßnahmen zur Optimierung und Erweiterung der Lounge-Flächen

Für eine schnelle Entrauchung des Terminals wurden zudem auf dem Dach der Check-in-Hallen zusätzlich 72 neue Hochleistungs-Ventilatoren sowie eine neue Unterdruckdecke eingebaut. Im gleichen Zug wurde das über 30 Jahre alte Dach saniert. Damit die Arbeiten unter laufendem Check-in-Betrieb durchgeführt werden konnten, mussten in acht Metern Höhe staubdichte Arbeitsbühnen errichtet werden. Aufgrund der brandschutztechnischen Modernisierung ist mittlerweile eine Entrauchung des Terminals innerhalb von vier bis fünf Minuten möglich.

Neukonzeption Flugsteig B

Der Flugsteig B des Terminals 1 bildet mit seinen beiden „Sternen“ sowohl historisch gesehen als auch für den Star-Alliance-Hub das Herzstück des Flughafens Frankfurt. Seine Neukonzeption ist seit Januar 2008 in der Umsetzung und soll bis 2011 abgeschlossen sein. Um den Flugbetrieb möglichst wenig zu beeinträchtigen, wurden die Baumaßnahmen in fünf Abschnitte aufgeteilt.

Das rund 30 Jahre alte und von jährlich etwa 21 Millionen Passagieren genutzte Bauwerk ist sichtbar in die Jahre gekom-

men. Insbesondere die Fassaden und die Gebäudetechnik entsprechen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und führen zu hohen Energiekosten bei verbesserungsfähigem Komfort. Aufgrund der neuen EU-Sicherheitsverordnung muss zukünftig auch für eine Trennung der ankommenden und abfliegenden Passagiere gesorgt werden. Dies geschieht durch die Erweiterung des obersten Geschosses. In einem weiteren Schritt werden drei Positionen fit für die A380 gemacht (B 26, B 28 und B 46) und fünf Positionen für Flugzeuge des Typs B 747-800 ertüchtigt.

Bauen unter beengten Verhältnissen

Sowohl bautechnisch wie auch logistisch gehört die Baustelle wohl zu den anspruchsvollsten in Deutschland: Der Platz ist extrem knapp, die Baukräne stehen alle auf dem Vorfeld und auch die Anlieferung größerer Bauteile kann nur über das Vorfeld erfolgen. Damit das Gebäude aufgestockt werden kann, muss das Tragwerk verstärkt werden. Angesichts des Platzmangels müssen diese stabilisierenden Maßnahmen teilweise in Handarbeit erfolgen.



1 Blick auf die Decke des Terminals 1: Im Vordergrund der bereits modernisierte Teil, rechts im Hintergrund Arbeitsbühnen die für die Modernisierung der Decke eingesetzt werden

2 Umbau der Ankunftsebene B

3 Neugestaltung der Ankunftsebene B



Erweiterung Halle C, Neubau Verbindungsgang und C/D-Riegel

Mit Beginn des Sommerflugplans 2008 startete die schrittweise Inbetriebnahme des neu gestalteten Terminalabschnitts zwischen Terminal 1 und 2, des sogenannten „C/D-Riegels“. Von der erweiterten Halle C können Passagiere jetzt über einen Verbindungsgang zum neuen Flugsteig C/D gelangen, um von dort aus über zwei Ebenen in die A380 oder andere Großraumflugzeuge zu boarden.

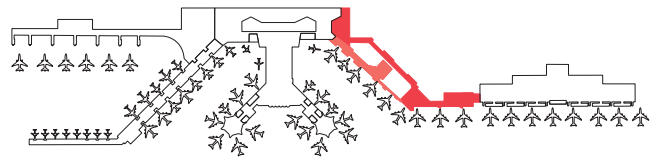
Eckdaten C/D-Riegel

- Investitionsvolumen: zirka 145 Millionen Euro
- Bauzeit: 2006 bis 2008
- 2-Ebenen-Boarding für 600 Fluggäste pro Flug
- Drei von vier neuen Gebäudepositionen maßgeschneidert für die A380
- Ende März 2008 Start der schrittweisen Inbetriebnahme des neuen Terminalabschnitts

Eckdaten Verbindungsgang

- Investitionsvolumen: zirka 55 Millionen Euro
- Bauzeit: 2006 bis 2008
- Länge von 320 Metern
- Verbindung zwischen dem Erweiterungsbau Halle C und dem Flugsteig C/D





Eckdaten Halle C

- Investitionsvolumen: zirka 155 Millionen Euro
- Bauzeit: 2005 bis 2008
- Platz für weitere vier Millionen Fluggäste pro Jahr
- 25.000 Quadratmeter, davon 500 Quadratmeter Retail-Fläche
- 40 Check-in-Schalter
- Vier Gepäckausgabebänder zwei davon 90 Meter lang

Erweiterung der Halle C: Funktional und architektonisch ein Highlight

Im Terminal 1 haben wir in dreijähriger Bauzeit die Halle C erweitert, um mehr Kapazität und Komfort für unsere Passagiere zu schaffen. Der Erweiterungsbau ist mit modernster Infrastruktur ausgestattet und bietet auf einer Fläche von 25.000 Quadratmetern Platz für die Abfertigung von jährlich weiteren vier Millionen Passagieren.

Auch architektonisch ist die neue Halle ein Highlight: Die Abflugebene ist durch ein imposantes Shed-Dach geprägt, dessen Glasflächen die Halle großzügig mit Tageslicht versorgen. Hinter den Check-in-Schaltern sowie in der dritten Etage liegen zusätzlich neue Airline-Büros. Der ankommende Passagier wird in eine moderne Gepäckausgabe-Halle geführt, die mit erstmalig 90 Meter langen Ausgabebändern ausgestattet ist.

Neuer Verbindungsgang: 320 Meter bis zum Gate

An den Erweiterungsbau der Halle C schließt der neue 320 Meter lange Verbindungsgang an, durch den die Passagiere zu den neuen Gates im Flugsteig C/D

gelangen. Der Zweckbau wurde im Hinblick auf eine mögliche spätere Integration in den neuen, zurückversetzten Flugsteig C vorerst mit nur einer Fassadenseite ausgestattet. Richtung Norden ermöglicht er dem Passagier durch eine Energiespar-Glasfassade einen freien Blick bis zum Taunus, wogegen die andere Seite zunächst durch ein Provisorium geschlossen ist. Später kann so der Flugsteig C luftseitig erweitert werden, ohne dass der Flugbetrieb behindert werden muss.

Die bautechnischen Daten des Gebäudes sind ebenso beeindruckend wie das Gebäude an sich: Der Verbindungsgang ist auf 170 Bohrpfählen gegründet, verbaut wurden rund 1.000 Tonnen Konstruktionsstahl sowie 1.500 Tonnen Baustahl und 10.000 Kubikmeter Beton.

Neuer Flugsteig C/D: Edle Optik mit modernem Komfort

Der Umbau des C/D-Flugsteigs wurde in einer Bauzeit von nur 20 Monaten abgeschlossen und nach neuesten Passagieranforderungen konzipiert. Von den vier neuen Gebäudepositionen sind drei für die A380 maßgeschneidert. Die offenen und erweiterbaren Gates



- 1 Außenaufnahme der Brückenbauwerke am C/D-Riegel
- 2 Erweiterte Halle C
- 3 Bauphase des C/D-Riegels

sowie die zugehörigen Lounges sind auf zwei Ebenen verteilt. In der unteren Ebene, Ebene 2, warten und boarden die Economy-Passagiere, die obere dritte Ebene ist mit der Senator-Lounge und den Business-Gates der Lufthansa für die Priority-Passagiere belegt. Auf diese Weise können die Passagiere ohne einen Ebenenwechsel beziehungsweise direkt über ihre jeweilige Lounge boarden. Die großräumigen Brückenbauwerke ermöglichen ein staufreies Abfließen der Passagierströme.



Neukonzeption Terminal 2

Seit seiner Inbetriebnahme 1994 befand sich das Terminal 2 in ständigem Wandel. Angesichts der rasanten Entwicklung und der neuen Anforderungen im Luftverkehr wurden auch hier erhebliche Umbau-, Sanierungs- und Erweiterungsarbeiten notwendig. Attraktive Shopping-Flächen, neue Großraum-Gates und eine Optimierung der Sicherheitskontrollen geben dem Terminal in Zukunft ein neues Gesicht.

Rasante Entwicklung im Luftverkehr erfordert Neukonzeption

Die neue Flugzeuggeneration und die EU-Luftsicherheitsbestimmungen erfordern auch im Terminal 2 größere Gate- und Abfertigungsflächen für ein höheres Passagieraufkommen und ein neues dezentrales Sicherheitskonzept. Neben diesen Herausforderungen sind die Erweiterung und Optimierung der Retail-Flächen und ein verbessertes Betreuungsangebot für mobilitätseingeschränkte Passagiere Ziel der

Neukonzeption des Terminals. Durch das Ineinandergreifen dieser Anforderungen sind im Terminal 2 zahlreiche Maßnahmen entwickelt worden, die zügig abgearbeitet werden müssen. Die Neukonzeption des Terminals wird nach rund dreijähriger Bauzeit bis Mitte 2009 umgesetzt.

Modernes Retail-Konzept

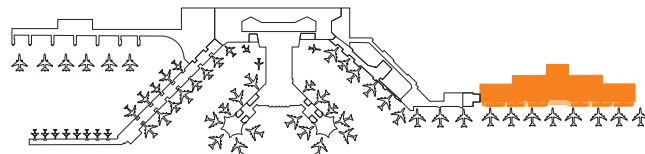
Zukünftig wird das Terminal 2 für Kunden und Passagiere mehr Shops, Bars und Restaurants bieten. In der dritten

Ebene entsteht so beispielsweise – an dem Platz, an dem bisher die Autovermietungen positioniert waren – eine große Shopping-Plaza. Die Autovermieter sind hingegen eine Etage tiefer auf die Ebene der ankommenden Passagiere gezogen. Auch hinter den Ausreisekontrollen können die Passagiere in Zukunft ihrer Kauflust freien Lauf lassen. Der zentrale Marktplatz wird auf doppelter Verkaufsfläche ein erheblich größeres Angebot bieten als bisher. Außerdem wird zur Optimierung des Gastronomieangebots im Terminal 2 die vierte Ebene, der Food-Plaza-Bereich, neu gestaltet. Insgesamt werden zirka 4.000 Quadratmeter neue Verkaufsflächen geschaffen. Originelle Flächenkonzeptionen mit kleineren Zeitschriftenkiosken oder Cafés bars runden das Angebot ab.

Verbesserung des Passagierkomforts dank dezentraler Sicherheitskontrollen

Die Passagierflächen präsentieren sich bereits in neuer Struktur und modernem Design. Die Trennung ankommender und abfliegender Passagiere ist im Terminal 2 seit 2008 umgesetzt. Die zentrale Kontrollstelle auf der dritten Ebene wurde aufgelöst und stattdessen vier dezentrale Sicherheitskontrollbereiche für insgesamt 16 Abflug-Gates eingerichtet. Mit dieser





2

Eckdaten Neukonzeption Terminal 2

- Investitionsvolumen: zirka 120 Millionen Euro
- Bauzeit: 2006 bis 2009
- Erweiterung der Shopping- und Gastronomieflächen
- Neugestaltung der zentralen Marktplätze mit insgesamt 17 neuen Shops und Cafés
- Umsetzung des EU-Vermischungsverbots
- Neuerrichtung der Brückenbauwerke der Positionen D 4, E 2 und E 5 als A380-Positionen mit zugehörigen A380-Gates
- Dezentralisierung der Sicherheitskontrollen



3

Maßnahme erwarten wir eine deutliche Verbesserung des Passagierflusses. Auf der neuen Freifläche hinter der Ausreisekontrolle, die ursprünglich mit Torsonden und Röntgengeräten belegt war, ist ein großzügiger Marktplatz entstanden, der mit zahlreichen Shopping-Angeboten und einem Wellness-Spa zum Verweilen einlädt.

Bereit für die A380

Mittlerweile sind bereits drei Gates und Positionen am Terminal 2 an die

Dimensionen des neuen Großraum-Jets A380 angepasst worden. Neben den Brückenbauwerken wurden auch die Gate-Flächen angepasst. Der Frankfurter Flughafen ist somit optimal auf die neuen Großraum-Flugzeuge vorbereitet. Der umgestaltete Gate-Raum der Position E 2 kann so beispielsweise bis zu 800 Passagiere fassen und optimiert das Boarding und De-Boarding dank der neu angelegten Fluggastbrücken. Bereits 2007 dockte die A380 mehrfach vor ihren Langstrecken-Testflügen am Terminal 2 an.

- 1 Boarding einer A380 über drei Fluggastbrücken
- 2 Dezentrale Sicherheitskontrollen vor den Gates
- 3 Vergrößerter Duty-free-Shop im Terminal 2

Start- und Landebahnensanierung

Über 480.000 Starts und Landungen finden pro Jahr auf den Start- und Landebahnen des Frankfurter Flughafens statt und „hinterlassen ihre Spuren“. Damit Flugzeuge den Flughafen auch in Zukunft problemlos nutzen können, bedarf auch diese Infrastruktur in regelmäßigen Abständen einer Kontrolle und Überholung.

Start- und Landebahnensanierung

Die südliche der beiden parallelen Start- und Landebahnen des Flughafens Frankfurt ist seit über 30 Jahren in Betrieb. Pro Jahr sind hier rund 150.000 Starts und Landungen zu bewältigen. Die Frankfurter Nordbahn wird jährlich für etwa 200.000 Flugbewegungen genutzt. Eine in den Jahren 2001 bis 2002 durchgeführte Bestandsaufnahme der Oberflächenqualität zeigte, dass die verschleißbedingten Schäden so groß waren, dass Ausbesserungen nicht länger ausreichten. Aufgrund dessen wurde ein Konzept entwickelt, die parallelen Start- und Landebahnen schrittweise von Grund auf zu sanieren, ohne dass die Kapazität des größten deutschen Airports darunter leidet.

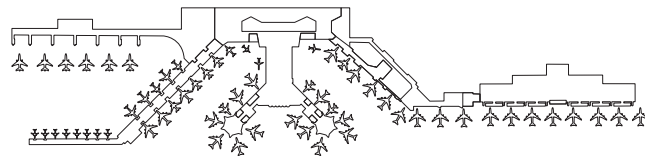
Frankfurt übernimmt weltweite Pionierrolle

Der Frankfurter Flughafen ist derzeit weltweit der einzige Flughafen, der ohne Beeinträchtigung der Airport-Kapazität am Tage die Start- und Landebahnen in kompletter Nacharbeit erneuert hat. Die Sanierung der Start- und Landebahn Süd konnte so im Oktober 2007 nach zweijähriger Bauzeit erfolgreich abgeschlossen werden. Die Fraport AG investierte dafür rund 40 Millionen Euro. Nach dem gleichen Verfahren wurde von 2003 bis



Eckdaten Start- und Landebahnensanierung

- Investitionsvolumen Start- und Landebahn Süd: zirka 40 Millionen Euro
- Investitionsvolumen Start- und Landebahn Nord: zirka 38 Millionen Euro
- Investitionsvolumen Startbahn West: zirka 4,5 Millionen Euro
- Bauzeit Start- und Landebahn Süd: 2005 bis 2007
- Bauzeit Start- und Landebahn Nord: 2003 bis 2005
- Bauzeit Startbahn West: 2008 bis 2011
- Länge x Breite: Südbahn: 4.000 Meter x 45 Meter, Nordbahn: 4.000 m x 60 m, Startbahn West: 4.000 Meter x 45 Meter
- Starts und Landungen pro Jahr: Südbahn: zirka 150.000, Nordbahn: zirka 200.000, Startbahn West (nur Starts): zirka 140.000



2005 bereits die nördliche der beiden Parallelbahnen komplett saniert. In der Luftfahrtbranche sorgte dieses Verfahren für großes Aufsehen. Fachbesucher von anderen Flughäfen mit ähnlichen Vorhaben ebenso wie Delegationen verschiedener Universitäten zeigten großes Interesse an den Bauarbeiten.

Hochkomplexe Baulogistik

Die Bauarbeiten mussten aufgrund des nur nachts zur Verfügung stehenden Zeitfensters in zirka 600 einzelne Bauabschnitte unterteilt werden. Dabei wurde jede Nacht ein 15 Meter langes Teilstück erneuert. Der alte Belag musste herausgehoben und eine neue Konstruktion aus vier verschiedenen Asphaltsschichten aufgebracht werden. Nach intensiven Tests entschieden sich die Fraport-Bauexperten für eine Hightech-Asphaltmischung mit Kunststoffzusätzen; diese bot den Vorteil, dass sie auch bei relativ niedriger Temperatur eingebaut und schon bald wieder für den regulären Flugbetrieb genutzt werden konnte.

Im Hochsommer und Winter wurde jeweils eine Pause eingelegt, auch bei starkem Regen mussten die Sanierungsarbeiten ruhen. Die Bauarbeiten, die in einem minutiösen Takt durchgeplant waren, erforderten eine Sperrung der Bahn von jeweils 22 bis 6 Uhr. Am Morgen musste die Piste dann ohne Einschränkungen wieder dem Flugbetrieb zur Verfügung stehen.

Das beteiligte Team bestand dabei aus 25 Lastwagenfahrern und 40 aufeinander eingespielten Tiefbauspezialisten. Ihr Fuhr- und Gerätepark umfasste 25 Lkw, sechs große und zwei kleinere Bagger, zwei Asphaltfertiger, vier Walzen sowie Planiertrauben.

Voller Erfolg des Projekts

Die nächtliche Sanierung der beiden Start- und Landebahnen wurde dank der generalstabsmäßigen Planung pünktlich beendet, ebenso konnte der Kostenrahmen des Projekts eingehalten werden. Trotz des ständigen Kampfs gegen die Uhr wurde das Projekt Unfallfrei abgewickelt. Die Prüfprotokolle weisen zudem für den sanierten Bereich ausgezeichnete Messergebnisse aus. Die Unebenheit der neuen Oberfläche liegt so beispielsweise im Millimeterbereich und damit weit unter den vorgeschriebenen Richtwerten.

Sanierung Startbahn West

Die Startbahn West des Frankfurter Flughafens ist seit fast 25 Jahren in Betrieb. In dieser Zeit ist die Zahl der Flugbewegungen und damit die Beanspruchung der Bahn ständig gestiegen. Die hohe Belastung hat auch hier zu Abnutzungerscheinungen auf der Oberfläche geführt. Schäden, die einer Reparatur bedurften, wurden bisher im Rahmen der Instandhaltung behoben. Im besonders strapazierten Kopfbereich der Startbahn reichten diese oberflächlichen Instandhaltungsarbeiten allerdings nicht mehr aus.

Im Juli 2008 begann deshalb die umfassende Erneuerung der ersten 300 Meter am nördlichen Teil der 4.000 Meter langen Bahn. Dieser erste Bauabschnitt wurde im September 2008 abgeschlossen. Weitere Abschnitte sollen in den nächsten Jahren folgen. Wie bereits bei der Sanierung der beiden Start- und Landebahnen wurde die Sanierung der Startbahn West in Nacharbeit durchgeführt, um den Flugbetrieb am folgenden Morgen zu gewährleisten. Parallel zu den Bauarbeiten wurde die Chance genutzt, sowohl Markierungs- als auch Elektroarbeiten für die Bahnbeheizung durchführen zu lassen.

Im Gegensatz zu den Arbeiten auf der Nord- und Südbahn musste die Startbahn West während der nächtlichen Arbeiten nicht vollständig gesperrt werden. Kleinere und mittelgroße Flugzeugtypen bis zu einer Größe einer Boeing B 757 konnten die Bahn auf einer Strecke von zirka 2.800 Metern auch während der Bauarbeiten nutzen. Größere Flugzeugtypen mussten auf die beiden schon sanierten Start- und Landebahnen ausweichen.

- 1 Start eines Airbus A340-600 auf der sanierten Start- und Landebahn
- 2, 3 Nächtliche Bauarbeiten an der Start- und Landebahn



2



3

Konzern-Lagebericht

Geschäftsverlauf und Highlights 2008

Am 4. Januar 2008 wurde der Fraport AG der am 18. Dezember 2007 gefasste Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zugestellt. Der Beschluss genehmigt den Bau einer neuen Landebahn sowie weiterer Flugbetriebsanlagen und erteilt die bauplanungsrechtliche Genehmigung des Terminals 3 sowie weiterer Hochbauten. Nach der Zustellung des Beschlusses bestand die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) mit Urteilen am 2. Januar 2009 sowie am 15. Januar 2009 sämtliche Eilanträge zurückgewiesen und das Regierungspräsidium Darmstadt mit Wirkung zum 12. Januar 2009 die vorzeitige Besitzeinweisung der Fraport AG in die benötigten Grundstücke der Stadt Kelsterbach verfügt hatte, konnte mit den Bauarbeiten an der neuen Landebahn am 20. Januar 2009 begonnen werden. Die Bauarbeiten an der neuen Landebahn sollen insgesamt bis 2011 andauern. Zugleich werden in 2009 weitere Ausbaumaßnahmen auf dem Gelände des bestehenden Flughafens begonnen.

Nach einer Bauzeit von 20 Monaten wurde am 17. März 2008 ein neuer Terminalabschnitt am Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen. Das Kernstück des neuen Terminalabschnitts bilden die erweiterte Halle C sowie die umgebaute Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 2, der sogenannte C/D-Riegel. In der um 25.000 m² erweiterten Halle C können terminalseitig jährlich bis zu vier Millionen Passagiere mehr abgefertigt werden. Der C/D-Riegel bietet vier veränderte Flugzeugpositionen – drei davon für den Airbus A380 – sowie ein weltweit bis dato einzigartiges Boarding über zwei Ebenen. Während Economy-Class-Passagiere aus der unteren Ebene in das Flugzeug boarden, genießen Business- und First-Class-Passagiere einen direkten Zugang zu den Flugzeugen aus den Lounges der Deutschen Lufthansa heraus.

Zum 1. April hat die Fraport AG ihre Tochtergesellschaft ICTS, die Sicherheitsleistungen für Flughäfen erbringt, zu einem Preis von 100 Mio € veräußert.

Im Zusammenhang mit unserer Klage auf Schadenersatz gegen die philippinische Regierung für unser Terminalprojekt in Manila haben wir Mitte April 2008 die Zusage der Bundesregierung auf Leistungen in Höhe von 41,9 Mio € erhalten. Diese Zusage beruhte auf Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland (GKA), die wir im Jahr 2001 für eine Eigenkapitalbeteiligung im Rahmen des Manila-Projekts zum Schutz vor politischen Risiken abgeschlossen hatten. Der Zahlungseingang Anfang August 2008 wirkte sich in voller Höhe positiv auf das Finanz- sowie das Konzern-Ergebnis aus.

Auf unserer siebten ordentlichen Hauptversammlung am 28. Mai wurden Vorstand und Aufsichtsrat entlastet. Die Fraport-Aktionäre erhielten eine Dividende in Höhe von 1,15 € pro Aktie.

Am 30. Mai 2008 hat unsere 100-prozentige Tochter, die Alterra Lima Holdings Ltd. ihre sämtlichen Kapitalanteile an der Lima Airport Partners S.R.L., an die Muttergesellschaft, die Fraport AG, einen peruanischen Investor und den Investitionsfonds der Weltbank (IFC) verkauft. Fraport hält seitdem 70,01 % der Anteile an der Lima Airport Partners S.R.L., die noch für die nächsten 30 Jahre über die Betreiberkonzession für den Flughafen in Lima verfügt. Die Beteiligung war einer der wesentlichen Ergebnistreiber in unserem externen Geschäft im vergangenen Jahr.

Auf der Grundlage zweier Managementverträge betreiben wir seit Juni 2008 die saudi-arabischen Flughäfen in Riad und Jeddah. Fraport-Mitarbeiter werden im Rahmen der Verträge Teile des Managements sowie weitere Führungspositionen besetzen. Die Ausschreibung konnte gegen einen großen Bieterkreis gewonnen werden. Die Laufzeit der beiden Verträge beträgt jeweils sechs Jahre.

In der Nacht vom 28. auf den 29. Juli 2008 wurde mit der Sanierung der 4.000 m langen Startbahn West begonnen. Die 1984 in Betrieb genommene Startbahn West soll in mehreren Teilabschnitten saniert werden.

Als erster Flughafen-Betreiber ist Fraport am 20. August dem IATA-Qualitätssystem Cargo 2000 beigetreten. Cargo 2000 vereint rund 60 Fluggesellschaften, Spediteure, Ground-Handling- und IT-Anbieter und soll der Prozessoptimierung entlang der Schnittstellen in der Cargoabfertigung dienen. Ziel des Qualitätssystems ist eine kontinuierliche Service- und Kostenverbesserung.

Unter Teilnahme des Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG wurde am 9. September im Rahmen eines Festaktes das deutsch-chinesische Gemeinschaftsprojekt zum Betrieb des Flughafens Xi'an Xianyang International Airport der Öffentlichkeit präsentiert. Mit einem Anteil von 24,5 % an diesem Flughafen ist Fraport der erste ausländische Flughafen-Betreiber, der sich an einem nicht börsennotierten Flughafen in China engagiert. Fraport stellt dabei innerhalb des Führungsteams den COO.

Für unsere internationalen Passagiere des Terminals 2 ist am Frankfurter Flughafen am 3. November außerhalb des Schengenbereichs ein großer attraktiver Marktplatz unmittelbar hinter der Ausreisekontrolle eröffnet worden. Neben dem mit über 1.800 m² größten Duty-free-Shop des Airports wurden zahlreiche Angebote für unter anderem Wellness, Fashion und Unterhaltungselektronik geschaffen.

Nach einer Vielzahl von Abriss- und Vorbereitungsmaßnahmen wurde am 10. Dezember 2008 mit dem Bau des neuen Flugsteigs A-West begonnen. Der 790 m lange Flugsteig schafft nach seiner Fertigstellung 2012 zusätzliche Terminalkapazitäten für etwa sechs Millionen Passagiere. Nicht zuletzt wird die künftige Verbindung zwischen dem bestehenden Flugsteig A und dem Flugsteig A-West, die sogenannte „Wurzel A“, mit ihren breit angelegten Einzelhandelsflächen unser margenstarkes Retail-Geschäft stärken. Hier werden in Zukunft nicht nur die sechs Millionen Passagiere des A-West-Flugsteigs, sondern auch die bisherigen 17 Millionen Passagiere des bestehenden A-Bereichs auf dem Weg zu ihren Gates die Einkaufsmöglichkeiten nutzen können.

Kurz vor Jahresende ist es der Fraport AG am 19. Dezember 2008 gelungen, die Kreditverhandlungen mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Landestreuhandstelle Hessen (LTH) Bank für Infrastruktur zum Abschluss zu bringen. Mit dem Abschluss der Verhandlungen sichert sich Fraport langfristige Kredite zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals in Höhe von insgesamt 980 Mio €. Die Zahlungen werden im Rahmen von vier Tranchen sukzessive bis spätestens zum 30. Juni 2010 in Anspruch genommen. Die erste Tranche ging am 15. Januar 2009 ein, die durchschnittliche Fälligkeit der Kredite liegt bei über acht Jahren. Zusammen mit dem bereits im Juni 2008 emittierten Schuldscheindarlehen von 720 Mio € sowie weiteren Krediten konnte sich die Fraport AG allein in 2008 Kredite von rund 1,9 Mrd € sichern. Einschließlich der Finanzierungstätigkeiten in den Vorjahren konnten so von den in der Spitze erwarteten Netto-Finanzverbindlichkeiten von über 4 Mrd € für den Ausbau und die Bestandsinvestitionen bis zum Jahresende 2008 bereits 3 Mrd € gesichert werden.

Der Fraport-Konzern

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die Fraport AG gehört zu den international führenden Flughafen-Betreibern und betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt. Fraport entwickelt den Flughafen Frankfurt gemeinsam mit Partnern zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandort. Zum Dienstleistungsspektrum der Fraport AG gehören nicht nur sämtliche Dienstleistungen rund um den Flugbetrieb, Fraport ist zudem auch kompetenter Partner für das Retailing-Geschäft und die Immobilienentwicklung. Als Full-Service-Anbieter im Flughafen-Geschäft ist die Fraport AG über Beteiligungen und Tochtergesellschaften auf vier Kontinenten aktiv.

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird im Folgenden in den vier Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities abgebildet. Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG am Standort Frankfurt sind diesen Segmenten und den Vorständen eindeutig zugeordnet. Die Segmente Aviation, Retail & Properties und Ground

Handling beinhalten zudem die Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse in Frankfurt integriert sind. Für jedes der Segmente ist jeweils ein Vorstand der Fraport AG direkt verantwortlich. Auch die Service- sowie die Zentralsbereiche und Vorstandsstäbe der Fraport AG sind jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet.

Dem Segment **Aviation** ist der Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ zugeordnet, der den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie den Flughafen-Ausbau umfasst. Ferner gehört zu diesem Segment der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“, in dem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt gebündelt sind.

Der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst, ist dem Segment **Retail & Properties** zugeordnet. Das Segment umfasst zudem die internen Servicebereiche „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ (IUK) und „Immobilien- und Facility Management“ (IFM). Zum 1. Januar 2009 wird das Segment jedoch um sämtliche Aktivitäten bereinigt, die sachlich

Organisation der Fraport AG



nicht dem Segment Retail & Properties zuzuordnen sind, und anschließend in „Retail & Real Estate“ umbenannt. Die Servicebereiche IUK und IFM inklusive ihrer Tochtergesellschaften werden als „Services“ in das neu benannte Segment „External Activities & Services“ umgegliedert. Parallel hierzu wird das Profit Center, in dem die kostenbezogenen Nutzerentgelte gebündelt sind, dem Segment Aviation zugeordnet. Detailliertere Informationen zu dieser Umorganisation sind in der Entwicklung der Konzern-Segmente im Prognosebericht ab Seite 56 enthalten.

Dem Segment **Ground Handling** sind der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen zugeordnet.

Der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der für Airport-Services und Airport-Management bei unseren Beteiligungen verantwortlich ist, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, ist dem Segment **External Activities** zugeordnet. Ab 2009 werden dem Segment zusätzlich die zuvor genannten Servicebereiche IUK und IFM inklusive ihrer Tochtergesellschaften zugeordnet. Das Segment wird dann in „External Activities & Services“ umbenannt.

Im Rahmen der siebten ordentlichen Hauptversammlung wurde am 28. Mai 2008 und durch eine Wahl entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes am 14. Mai 2008 der Aufsichtsrat der Fraport AG neu gewählt. Der neu gewählte Aufsichtsrat setzt sich seither wie folgt zusammen:

| Vertreter der Anteilseigner | Vertreter der Arbeitnehmer |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| Karlheinz Weimar | Gerold Schaub |
| Dr. Manfred Bischoff | Ismail Aydin |
| Jörg-Uwe Hahn | Erdal Kina |
| Lothar Klemm | Arno Prangenberg |
| Wolfgang Mayrhuber | Gabriele Rieken |
| Klaus-Peter Müller | Petra Rossbrey |
| Matthias von Randow | Hans-Jürgen Schmidt |
| Dr. h. c. Petra Roth | Werner Schmidt |
| Lutz Sikorski | Edgar Stejskal |
| Christian Strenger | Peter Wichtel |

Das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden wird weiterhin durch Staatsminister Karlheinz Weimar besetzt, sein Stellvertreter bleibt Gerold Schaub. Die Amtszeit des neu gewählten Aufsichtsrats dauert bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt.

Konzern-Strategie

Wesentliche Rahmenbedingungen für die strategische Entwicklung der Fraport AG

Fraport bewegt sich in einem sehr dynamischen Wettbewerbsumfeld. Die Grundzüge der Strategie des Unternehmens leiten sich daher aus den Markttrends im Weltluftverkehr und der besonderen Situation des Standorts Frankfurt ab, die im Folgenden beschrieben werden.

Weltweite Konjunkturabkühlung mit Folgen für den Luftverkehr

Die Folgen der globalen Finanzmarktkrise und die damit zusammenhängende Abkühlung der Weltkonjunktur beeinflussen auch die Entwicklung des Weltluftverkehrs.

In der erfolgsverwöhnten „Boombranche Luftverkehr“ ist das globale Wachstum in der zweiten Hälfte des Jahres 2008 zum Erliegen gekommen. So mussten alle europäischen Hub-Flughäfen in der zweiten Jahreshälfte zum Teil deutliche Rückgänge bei den Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen. Nach Angaben des Airports Council International (ACI) wurde für das Gesamtjahr 2008 weltweit ein Minus von 0,6 % verzeichnet.

Langfristiger Wachstumstrend jedoch unverändert intakt

Trotz des kurzfristigen Rückgangs der Nachfrage im Weltluftverkehr sprechen die Fakten dafür, dass der langfristige Wachstumspfad der Industrie nicht infrage zu stellen ist.

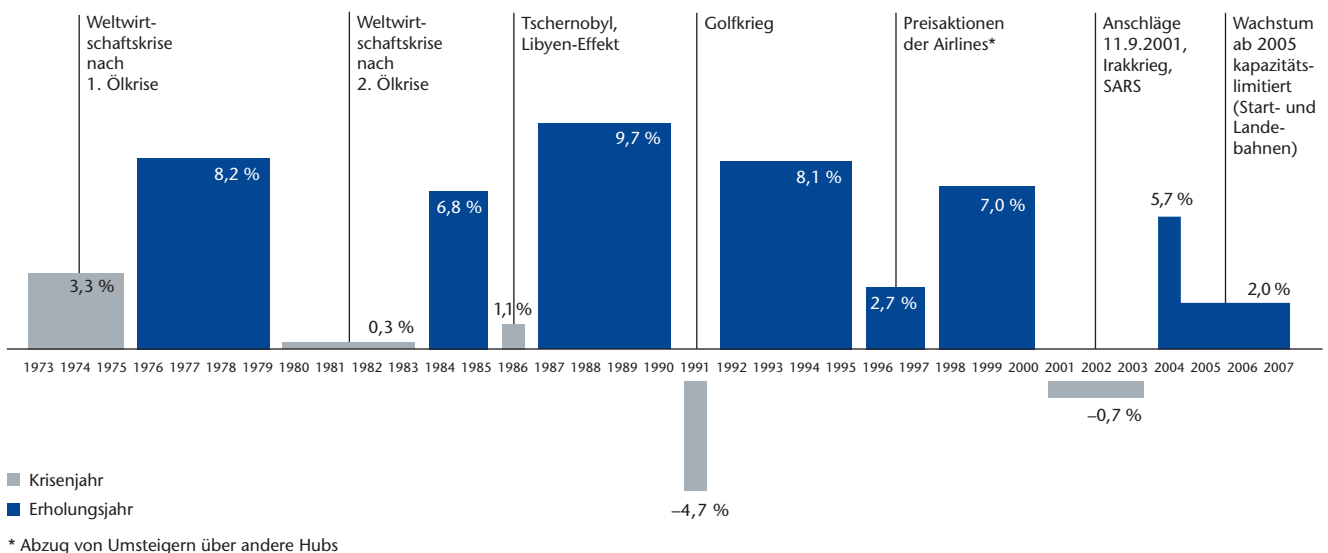
Weitgehend unabhängig von der konjunkturellen Lage wird die grenzüberschreitende Verflechtung in einer globalisierten Weltwirtschaft zunehmen. Einer der zentralen Träger dieser Internationalisierung ist und wird der globale Luftverkehr bleiben. Zusätzlich entstehen in den kommenden Jahren durch den Anstieg des Lebensstandards in zahlreichen Schwellenländern (zum Beispiel Indien und China) neue Märkte mit hohen Wachstumspotenzialen.

Fazit: Der zunehmende Globalisierungstrend der Weltwirtschaft hält an. Ein langfristiges Zurückdrehen der bisherigen Entwicklung erscheint unwahrscheinlich. Der Luftverkehr war in der Vergangenheit einer der größten Profiteure dieser Entwicklung und wird dies auch zukünftig sein.

Wie die Erfahrung bisheriger Krisenverläufe zeigt, beeinträchtigen Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs nur zeitweise. Unter diesem Aspekt muss auch die gegenwärtig äußerst angespannte Situation der Airline-Industrie gesehen werden, die durch Ölpreisentwicklung, Wirtschaftskrise und Nachfrageschwäche mehrfach belastet ist. Die Branche sollte nach einer temporären Periode des gedämpften Wachstums so weit konsolidiert sein, dass sie in einem wirtschaftlich erholten Umfeld wieder auf den alten Wachstumspfad zurückkehrt.

Nachholeffekte bei der Passagierbeförderung am Frankfurter Flughafen nach „Krisenzeiten“

Durchschnittliche Veränderung in % zum jeweiligen Vorjahreszeitraum



Scharfer internationaler Wettbewerb unter Hub-Airports

Zentraler Treiber für Veränderungen in der Flughafen-Landschaft ist weiterhin der Wettbewerb um Passagiere und Güter, dem sich insbesondere die Hub-Flughäfen ausgesetzt sehen. Auf den Standort Frankfurt wirkt dieser Wettbewerbsdruck wegen der vorhandenen Kapazitätsengpässe derzeit besonders intensiv. Der Standort ist aufgrund der beschränkten Kapazitäten nicht in der Lage, marktgerecht auf die Wünsche der Fluggesellschaften zu reagieren. Jeder Tag ohne die geplante Landebahn Nordwest schmälert die Wettbewerbsposition und damit die Attraktivität des Standorts Frankfurt weiter.

Wesentliche Wettbewerber für den Standort Frankfurt sind:

Ebene 1: Wettbewerb unter den Flughäfen

Mit seinen rund 53,5 Mio Fluggästen blieb der Flughafen Frankfurt auch im Jahr 2008 mit weitem Abstand das bedeutendste Luftverkehrsdrehkreuz in Deutschland und unangefochten der zentrale interkontinentale Hub der Star Alliance unter Führung der Deutschen Lufthansa. Nicht zuletzt aufgrund ihrer erfolgreichen Expansionsstrategie verfügt die Airline mittlerweile über eine ganze Reihe alternativer Hubs im In- und Ausland. Der Flughafen Frankfurt stellt sich dem daraus resultierenden Wettbewerb unter diesen Standorten. Wir sind zuversichtlich, dass der Flughafen Frankfurt in diesem Wettbewerbsumfeld nach Beendigung der Ausbauaktivitäten seine Rolle als zentraler interkontinentaler Hub der Star Alliance weiter ausbauen kann.

Ebene 2: Wettbewerb der Systempartnerschaften

Die drei großen Airline-Allianzen Star Alliance, Sky Team und One World sind aufgrund ihres hohen Anteils am

Passagieraufkommen an ihren interkontinentalen Hubs sehr eng mit den jeweiligen Flughafen-Betreibern verbunden. Beide können daher jeweils nur gemeinsam als Systempartner am Markt erfolgreich sein. Insbesondere im Interkontinental-Verkehr hat der Kunde bereits heute die Wahl, welche Systempartnerschaft er für seine Reise aussucht, das heißt, welche Airline-Allianz und welches große europäische Drehkreuz er nutzt.

Ebene 3: Globaler Wettbewerb

Im globalen Kontext werden sich die europäischen Systempartner in den nächsten Jahren insbesondere mit den „New Entrants“ aus dem Mittleren Osten messen müssen. Die geplanten zusätzlichen Kapazitäten an den Hubs vor Ort werden sukzessive aufgebaut. So hat der Flughafen Dubai International Airport im Oktober 2008 das neue Terminal 3 in Betrieb genommen. Ab dem Jahr 2009 kommen schrittweise die Kapazitäten des Dubai World Central Al Maktoum International Airport (vormals Jebel Ali International Airport) hinzu. In der Endausbaustufe soll der Flughafen mit einem 6-Bahn-Parallelsystem jährlich 120 Mio Passagiere sowie 12 Mio Tonnen Luftfracht abfertigen können.

Konzern-Vision und Konzern-Ziele

Die im Jahr 2004 verabschiedete Vision des Fraport-Konzerns sowie die daraus abgeleiteten Konzern-Ziele besitzen unverändert Gültigkeit:

- › 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 Erlebniswelten 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 der Vision leiten wir die drei Fraport-Konzern-Ziele ab:

- Wertschaffung
- Leistungsstärke
- Nachhaltigkeit

Übergreifende Erläuterungen zu unseren Konzern-Zielen sind auf unserer Homepage www.fraport.de sowie in vertiefenden Publikationen zu finden.

Drei-Säulen-Strategie

Aus unserer Marktanalyse im Kapitel „Konzern-Strategie“ resultieren drei strategische Herausforderungen auf dem Weg zur Erreichung unserer Vision. Diese lassen sich in der sogenannten „Drei-Säulen-Strategie“ zusammenfassen:

- Sicherung des integrierten Geschäftsmodells
- Wachstum am Standort Frankfurt
- Externes Wachstum

Säule 1: Sicherung des integrierten Geschäftsmodells

Der Flughafen Frankfurt ist in seiner Funktion als interkontinentaler Hub ein erstklassiger Anbieter integrierter Dienstleistungen mit weltweitem Renommee. Das „integrierte Geschäftsmodell“ bedarf jedoch einer permanenten Weiterentwicklung und Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen. Es ist kein Selbstzweck, sondern muss seine Vorteile für den Standort Frankfurt immer wieder unter Beweis stellen.

Besonderes Augenmerk gilt in diesem Zusammenhang der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit im Segment Ground Handling. Das Segment steht unverändert vor der Herausforderung, dauerhaft wettbewerbsfähige Kostenstrukturen zu schaffen, die eine positive Wertschöpfung ermöglichen. Auch im Bereich Sicherheit sind strukturelle Änderungen bei den Aufgaben nach § 5 Luftsicherheitsgesetz erforderlich und werden zeitnah umgesetzt.

In den Segmenten Aviation, Ground Handling sowie Retail & Properties werden in den kommenden Jahren beträchtliche Investitionen zur Stärkung der Geschäftsbeziehung zu Schlüsselkunden getätigt. In diesem Zusammenhang zu nennen sind insbesondere die Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen

FRA-Nord sowie die Investitionen in die zentrale Infrastruktur des Standorts. Fraport stärkt damit die Systempartnerschaft insbesondere zu seinem Hauptkunden Lufthansa und schafft so Voraussetzungen für die Ausgestaltung von einzigartigen Strukturmerkmalen im Wettbewerb mit den übrigen europäischen Interkont-Hubs.

Säule 2: Wachstum am Standort Frankfurt

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Wettbewerbssituation ist eine möglichst rasche Umsetzung der Projekte zum Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt für das Unternehmen essenziell und alternativlos. Fraport geht unverändert von einer Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 und der ersten Stufe des dritten Terminals Ende 2013 aus. Für die Wirtschaftlichkeit des Standorts Frankfurt sind auch die Wachstumsaktivitäten des Segments Retail & Properties weiterhin von zentraler Bedeutung. Zentrales Element der Wachstumspäne des Segments ist nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen in den Terminals. Im Bereich Properties werden die in der Immobilienstrategie der Fraport AG beschriebenen Projekte zur Flächen- und Immobilienentwicklung – die Entwicklung zur Airport-City – weiter planmäßig umgesetzt. Hinzu kommen positive Effekte aus einer optimierten Nutzung der vorhandenen Flächen sowie aus einem professionalisierten Facility Management. Bei einer signifikanten Verzögerung der Ausbau-Vorhaben würden die Risiken eines nachhaltigen Bedeutungsverlusts des Flughafens Frankfurt erheblich zunehmen. Der gegenüber unseren Kunden bereits kommunizierte Zeitplan müsste abermals revidiert werden. Neben dem daraus entstehenden Vertrauensverlust ist zu erwarten, dass sich die Fluggesellschaften dauerhaft anderen Standorten zuwenden werden. Eine spätere Rückkehr zum Standort Frankfurt erscheint in diesem Szenario unwahrscheinlich. Die Folgen wären nicht allein für das Unternehmen, sondern für die wirtschaftliche Prosperität der gesamten Region Rhein-Main verheerend.

Säule 3: Externes Wachstum

Im Segment External Activities wird unverändert angestrebt, die Nutzung von Fraport-Expertise außerhalb des Standorts Frankfurt weiter auszudehnen. Aufgrund der umfangreichen Aktivitäten von Finanzinvestoren und Baukonzernen ist bei Übernahmen im Flughafen-Sektor jedoch eine neue Wettbewerbssituation entstanden. Eine zentrale strategische Herausforderung des Segments liegt daher darin, die Strukturen im externen Geschäft so zu adjustieren, dass Fraport auch zukünftig konkurrenzfähig agieren kann. Zusätzlich gilt es, mögliche Chancen aus der aktuellen Finanzmarktkrise für weitere Investitionen zu nutzen. In diesem Zusammenhang kann nicht oft genug betont werden, dass Fraport jede Ausschreibung streng auf ihre individuelle Rentabilität und ihre spezifischen Risiken prüft. Nur wenn der erwartete Gewinn eines Projekts geeignet ist, die erwartete Mindestverzinsung zu übertreffen, sind wir bereit, unser Wissen und Fraport-Kapital zu investieren.

Wertmanagement

Im Interesse unserer Aktionäre ist die nachhaltige Steigerung unseres Unternehmenswerts eines der zentralen Elemente unserer Unternehmensstrategie. Zur Messbarkeit des mittel- und langfristigen Erfolgs dieser Strategie, haben wir im Jahr 2001 ein wertorientiertes Steuerungssystem eingeführt, das auf dem Fraport-Wertbeitrag als maßgeblicher Ziel- und Steuerungsgröße basiert.

Der Fraport-Wertbeitrag stellt in diesem Zusammenhang den Ergebnisbeitrag dar, der über die Kapitalkosten hinaus erwirtschaftet und als Differenz zwischen dem EBIT und den Kapitalkosten vor Steuern (Kapitalkostensatz x Fraport-Assets) gebildet wird:

$$\text{EBIT} - \underbrace{\text{Fraport-Assets} \times \text{Kapitalkostensatz}}_{\text{Kapitalkosten}} = \text{Wertbeitrag}$$

Komponenten des Fraport-Wertbeitrags:

Ermittlung des Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz (WACC) entspricht der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des eingesetzten Kapitals und wird bei Fraport als gewichteter Durchschnitt aus dem Eigen- und Fremdkapitalkostensatz ermittelt. Der Eigenkapitalkostensatz entspricht dabei den Renditeerwartungen unserer Aktionäre und wird nach dem international anerkannten Kapitalmarktmodell „Capital Asset Pricing Model“ (CAPM) bestimmt. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem risikofreien Zinssatz zuzüglich eines unternehmensspezifischen Risikozuschlags. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, Zinsniveaus und/oder unserer Risiko- und Finanzierungsstruktur, wird der Fraport-WACC von uns regelmäßig überprüft und an die sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst.

Ermittlung der Fraport-Assets

Die „Fraport-Assets“ bezeichnen das durchschnittlich im Unternehmen gebundene und zu verzinsende betriebsnotwendige Vermögen, das sich wie folgt zusammensetzt:

Berechnung der Fraport-Assets

| | |
|-------|---|
| | Geschäfts- oder Firmenwerte |
| + | Sonstige Immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 |
| + | Investments in Flughafen-Betreiberprojekte zu AHK/2 |
| + | Sachanlagen zu AHK/2 |
| - | Anlage im Bau zu AHK/2 |
| + | Vorräte |
| + | Forderungen aus Lieferungen und Leistungen |
| - | Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen |
| <hr/> | |
| = | Fraport-Assets |

Abschreibbare Aktiva werden von uns im Rahmen der Berechnung grundsätzlich mit der Hälfte der historischen

Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten angesetzt (AHK/2) und nicht mit den Restbuchwerten. Dieser Ansatz wurde von uns deshalb gewählt, weil er verhindert, dass schon dann „Wertschaffung“ eintritt, wenn sich lediglich die Vermögensbasis aufgrund der Abschreibungen verringert (Restbuchwerteffekt). Ferner wird durch diesen Ansatz eine Fehlallokation knapper Mittel vermieden, die sich bei anlageintensiven Unternehmen – wie Flughafen-Betreibern – bei einer wertorientierten Steuerung auf Basis von Restbuchwerten ergeben könnte.

Abweichend zu der beschriebenen Vorgehensweise wird im Segment External Activities das Segment-EBIT jeweils um die Erträge der diesem Segment zugeordneten At-equity- und übrigen Beteiligungen ergänzt. Diese Anpassungen werden auch für die Fraport-Assets vorgenommen, die um die entsprechenden Vermögensanteile der Beteiligungen ergänzt werden. Mit dieser Maßnahme werden auch Minderheitsbeteiligungen, deren Beteiligungserträge oder Ergebnisse im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen werden, mit in die wertorientierte Steuerung einbezogen.

Die Geschäfts- oder Firmenwerte werden im Gegensatz hierzu nicht zu ihren AHK/2 angesetzt, sondern mit ihren jeweils aktuellen Buchwerten. Gemäß den IFRS-Bilanzierungsregeln ermitteln wir diese Werte auf kontinuierlicher Basis von Werthaltigkeitsprüfungen.

Return On Fraport-Assets (ROFRA)

Um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichbar zu machen, verwenden wir in Ergänzung zum Fraport-Wertbeitrag die Kennzahl Return On Fraport-Assets (ROFRA). Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBIT zu den Fraport-Assets bestimmt und gibt an, ob der Geschäftsbereich wertschaffend ist (ROFRA > WACC) oder nicht, sprich wertvernichtend (ROFRA < WACC).

Berechnung des ROFRA

$$\frac{\text{EBIT}}{\text{Fraport-Assets}} = \text{ROFRA}$$

Entwicklung des Wertbeitrags

Mit einem **Konzern-Wertbeitrag** von 19,5 Mio € konnte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr trotz der wirtschaftlichen Abkühlung und des leicht rückläufigen Passagierniveaus am Standort Frankfurt erneut eine positive Wertschaffung ausweisen. Verglichen mit dem Vorjahr ging die Wertschaffung jedoch aufgrund der im Verhältnis zum EBIT leicht überproportional gestiegenen Kapitalkosten um 8,5 Mio € zurück. Positiv auf die Entwicklung des Wertbeitrags wirkte insbesondere ein Anstieg der Wertschaffung im Segment Retail & Properties.

Mit einem Wertbeitrag von –56,8 Mio € wurde im Segment **Aviation** trotz eines Anstiegs des EBIT weiterhin eine negative Wertschaffung ausgewiesen. Grund für den im Vorjahresvergleich

leichten Rückgang um 1,0 Mio € war im Wesentlichen der Anstieg der Segment-Kapitalkosten in Höhe von 14,2 Mio €, der unter anderem aus der Fertigstellung verschiedener Investitionsmaßnahmen im Rahmen der FRA-Nord-Projekte resultierte.

Eine unverändert positive Entwicklung des Wertbeitrags konnte in unserem Segment **Retail & Properties** verzeichnet werden. Mit einer Höhe von 151,3 Mio € lag der Wertbeitrag um 31,7 Mio € über dem Wert des Vorjahrs. Zurückzuführen ist diese positive Entwicklung im Wesentlichen auf den überproportionalen EBIT-Anstieg, der insbesondere aus Mehreinnahmen im Retail- und Real-Estate-Geschäft resultierte.

Im Segment **Ground Handling** wurde ein leichter Anstieg des Wertbeitrags von –26,5 Mio € auf –25,6 Mio € verzeichnet. Einem Anstieg des Segment-EBITs stand dabei ein Anstieg der Kapitalkosten in annähernd gleicher Höhe gegenüber. Während der Anstieg des Segment-EBITs im Wesentlichen aus zusätzlichen Einnahmen aus unseren Infrastrukturleistungen resultierte, stiegen die Kapitalkosten aufgrund der Erweiterung der Gepäckförderanlage sowie der anhaltenden Modernisierung der Bodenverkehrs-ausstattung.

Der Wertbeitrag im Segment **External Activities** lag im Geschäftsjahr 2008 in Höhe von –75,4 Mio € deutlich unter dem Wert des Vorjahrs von –6,1 Mio €. Dieser starke Rückgang resultierte insbesondere aus einer Verschlechterung des Segment-EBITs, die zu einem großen Teil auf Wertminderungen für den verkauften Flughafen Frankfurt-Hahn sowie für den at equity konsolidierten Flughafen Hannover-Langenhagen zurückzuführen ist. Das Vorjahresergebnis war zudem durch eine Rückstellungsauflösung aus unserer ausgelaufenen Terminalkonzession in Antalya sowie durch Ergebnisbeiträge aus den ehemaligen Beteiligungen ICTS und der Ineuropa Handling UTE positiv beeinflusst. Die Kapitalkosten des Segments stiegen neben den laufenden Investitionstätigkeiten unserer Beteiligungen vorrangig aufgrund der Investitionen in die Beteiligung Xi'an und Delhi.

Mit einer Höhe von 10,6 % lag der **ROFRA** im Fraport-Konzern leicht um 0,3 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Dennoch konnte der für den Konzern relevante Kapitalkostensatz vor Steuern von 10,0 % erneut überschritten und die Wertschaffung im Konzern gesichert werden.

Detaillierte Erläuterungen zu dem Geschäftsverlauf der einzelnen Segmente erhalten Sie in dem Abschnitt Segment-Berichterstattung ab Seite 34.

Geschäftsentwicklung 2008

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltkonjunktur

Die Weltwirtschaft stand im vergangenen Jahr im Zeichen der Finanzmarktkrise und des damit einhergehenden wirtschaftlichen Abschwungs. Das Weltwirtschaftswachstum lag nach dem guten Vorjahr (+5 %) im Jahr 2008 nur noch bei einem Wachstum von rund 3 %. Der Welthandel schnitt mit einem Plus von 4 % noch leicht besser ab (Vorjahr +7 %).

Negativ beeinflusst wurde die Weltwirtschaft zudem durch die bis zur Jahresmitte stetig angestiegenen Rohölpreise. Mit Einsetzen der wirtschaftlichen Abkühlung war an den Rohölmärkten jedoch eine deutliche Entspannung der Preisentwicklung zu erkennen. Der Jahresdurchschnittspreis je Barrel Rohöl lag mit rund 100 US-\$ dennoch deutlich über dem Durchschnittspreis des Vorjahres von rund 73 US-\$.

In fast allen Regionen der Welt war die konjunkturelle Abschwächung zu spüren (siehe Tabelle nächste Seite). Die höchste wirtschaftliche Wachstumsdynamik blieb mit rund 7 bis 9 % nach wie vor in den asiatischen Schwellenländern und mit 5 % in Mittel- und Osteuropa sowie Afrika bestehen. Mit nur noch knapp 1 und 1,3 % Wachstum spiegelten die Bruttoinlandsprodukte der Eurozone und der USA ein deutlich verlangsamtes Wirtschaftswachstum wider, Japans Bruttoinlandsprodukt notierte mit –0,3 % sogar leicht im Minus.

Konjunkturentwicklung in Deutschland

Auch das deutsche Bruttoinlandsprodukt wurde durch den wirtschaftlichen Abschwung seit dem zweiten Quartal 2008 negativ beeinflusst und lag im gesamten Jahr bei 1,3 %, im Vorjahr lag es noch bei 2,6 %. Die konjunkturelle Entwicklung wurde im Berichtszeitraum vor allem durch die geringe Zunahme der Auslandsnachfrage gebremst. Wachstumsimpulse kamen vor allem aus dem Inland, unter anderem durch Ausrüstungs- und Bauinvestitionen.

| in Mio € | Fraport-Konzern | | Aviation | | Retail & Properties | | Ground Handling | | External Activities* | |
|---------------------------|-----------------|---------|----------|---------|---------------------|---------|-----------------|-------|----------------------|--------|
| | 2007 | 2008 | 2007 | 2008 | 2007 | 2008 | 2007 | 2008 | 2007 | 2008 |
| EBIT | 335,4 | 360,7 | 44,8 | 58,0 | 244,6 | 285,9 | 12,6 | 19,0 | 40,6 | –17,2 |
| Fraport-Assets | 3.073,8 | 3.411,9 | 1.005,9 | 1.148,5 | 1.250,1 | 1.346,3 | 391,2 | 446,4 | 466,9 | 582,0 |
| Kapitalkosten vor Steuern | 307,4 | 341,2 | 100,6 | 114,8 | 125,0 | 134,6 | 39,1 | 44,6 | 46,7 | 58,2 |
| Wertbeitrag vor Steuern | 28,0 | 19,5 | –55,8 | –56,8 | 119,6 | 151,3 | –26,5 | –25,6 | –6,1 | –75,4 |
| ROFRA | 10,9 % | 10,6 % | 4,5 % | 5,1 % | 19,6 % | 21,2 % | 3,2 % | 4,3 % | 8,7 % | –3,0 % |

* EBIT und Fraport-Assets sind um die dem Segment zugeordneten Ergebnisse at equity und aus den übrigen Beteiligungen adjustiert

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

| Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in % | 2007 | 2008 |
|--|------------|------------|
| Deutschland | 2,6 | 1,3 |
| Eurozone | 2,6 | 0,9 |
| Mittel- und Osteuropa, Afrika | 6,6 | 5,2 |
| USA | 2,0 | 1,3 |
| Japan | 2,0 | -0,3 |
| China | 11,9 | 9,1 |
| Indien | 9,3 | 7,6 |
| Welt | 4,7 | 3,1 |
| Welthandel | 7,2 | 4,1 |

Quelle: Deutsche Bank, 6. Februar 2009; Statistisches Bundesamt, 14. Januar 2009; IMF, Januar 2009

Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Die nachlassende Wachstumsdynamik spiegelte sich auch in den Verkehrsergebnissen der Flughäfen wider. Nach ersten Schätzungen des ACI nahm das Passagieraufkommen unter den europäischen Flughäfen im Gesamtjahr 2008 um gut 0,3 % ab, die weltweite Passagierentwicklung war um 0,6 % rückläufig (Vorjahreswerte bei +6,1 % beziehungsweise +5,6 % weltweit). Die Luftfracht war mit -3,5 % in Europa beziehungsweise -4,3 % weltweit ebenfalls rückläufig (Vorjahreswerte bei +4,1 % und +3,0 %). Den ersten vorläufigen Zahlen der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) zufolge, stieg die Gesamtzahl der Passagiere bei den deutschen Verkehrsflughäfen aufgrund der freien Wachstumskapazitäten um etwa 1,2 %, während das Cargovolumen (Luftfracht und Luftpost) noch um 4,6 % zulegen konnte.

Entwicklung der Fraport-Konzern-Flughäfen

Passagiere

Im vergangenen Geschäftsjahr nutzten rund 78,2 Mio Passagiere die sechs Flughäfen des **Fraport-Konzerns** mit Mehrheitsbeteiligungen. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg von 3,4 %. Wird der Vorjahreswert um das zusätzlich betriebene Passagierterminal in unserer Beteiligung in Antalya angepasst, konnte ein Anstieg von 0,9 % verzeichnet werden. Die Gesamtzahl der Passagiere des Fraport-Konzerns – einschließlich der Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen und Managementverträgen – verzeichnete mit 133,3 Mio Passagieren ein Plus von 2,2 % verglichen mit dem angepassten Vorjahreswert. Insbesondere die Flughäfen in Kairo und in Xi'an verzeichneten hier überproportionale Wachstumsraten.

Mit 53,5 Mio Passagieren wurden am Standort **Frankfurt** im Jahr 2008 rund 0,7 Mio Fluggäste weniger gezählt als im Vorjahr (-1,3 %). Während sich zu Beginn des Geschäftsjahres die Wachstumsdynamik noch überproportional zum Vorjahr

fortsetzen konnte (Passagierwachstum im ersten Quartal bei +3,6 %), verlor die Nachfrage hingegen im zweiten Quartal an Schwung (Passagierwachstum im zweiten Quartal bei +1,1 %). Mit Beginn des dritten Quartals stellte sich eine Trendwende ein. Die Passagiernachfrage ließ nicht nur aufgrund von Streiks bei unserem Hauptkunden und der wirtschaftlichen Abkühlung nach, sondern wurde zusätzlich durch einen verhaltenen Urlaubsreiseverkehr und Visa-Restriktionen auf den Verbindungen der Fluggesellschaften nach China im Zusammenhang mit der Austragung der Olympischen Spiele negativ beeinflusst. Im Herbst weitete sich die Wirtschaftskrise weiter auf unsere Passagierentwicklung aus und drehte das bis September 2008 positive Passagierergebnis in den letzten drei Monaten ins Minus.

Der Inlandsverkehr wurde insbesondere durch Einschränkungen im Geschäftsreiseverkehr, Frequenzauddünnungen sowie witterungs- und streikbedingte Flugausfälle negativ beeinflusst. Auch der Europaverkehr verzeichnete mit -1,9 % einen Rückgang. Zwar stimulierten Angebotsaufstockungen und Sondertarife klassischer Linienfluggesellschaften zunächst die Nachfrage, mit zunehmender konjunktureller Eintrübung sank jedoch vor allem auch hier die Geschäftsreisennachfrage. Westeuropäische Ziele und hier insbesondere internationale Finanzplätze waren überproportional von den Rückgängen betroffen. Touristische Ziele im Mittelmeerraum waren dagegen weniger stark betroffen. Im Gegensatz hierzu konnte der Interkontinentalverkehr eine gewisse Resistenz gegenüber der nachlassenden Nachfrage zeigen. Trotz des Passagierrückgangs von insgesamt -1,3 % verzeichnete der Interkontinentalverkehr ein Plus von knapp 1 %. Mit Ausnahme der Zielregionen in Fernost (-4,7 %) und den USA (-1,1 %) entwickelten sich in diesem Marktsegment alle übrigen Zielregionen positiv. Insbesondere Angebotsaufstockungen von und nach Südamerika, der Karibik und Kanada führten zu einer Belebung des Interkontinentalverkehrs. Auch Verbindungen mit Nordafrika und dem aufstrebenden Nahostmarkt sorgten für ein Wachstum.

Im Gesamtjahr 2008 lag der Frankfurter Flughafen bezogen auf die Passagierzahlen nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle weiterhin auf Platz drei der europäischen Flughäfen.

In **Antalya** kam es insbesondere durch Touristen aus Russland, Deutschland und Großbritannien zu Beginn der Sommersaison im Terminal 1 zu einem starken Anstieg der Passagierzahlen. In der touristischen Hochsaison konnten im internationalen Terminal 1 in den Monaten Juli und August jeweils über 1 Mio Passagiere gezählt werden. Trotz der Wirtschafts- und Finanzmarktkrise wurde im letzten Quartal 2008 im Terminal 1 noch ein deutliches Passagierwachstum von 16,3 % registriert. In der Summe erreichte das internationale Terminal damit ein Plus von 14,1 %, im Domestic-Terminal sank die Passagierzahl um -4,3 %.

Der Standort in **Lima** entwickelt sich weiter zu einem bedeutenden Hub in Südamerika. Ein Anstieg der Umsteigepassagiere, Angebotserhöhungen der Carrier und eine verbesserte Auslastung der Fluggeräte sorgten für ein zweistelliges Passagierwachstum

von 10,4 %. Mit 8,3 Mio Passagieren begrüßte der Flughafen in Lima im vergangenen Jahr so viele Passagiere wie in keinem Jahr zuvor.

Anders als im Vorjahr konnte der Flughafen **Frankfurt-Hahn** die 4-Millionen-Grenze beim Passagieraufkommen in 2008 nicht überschreiten. Im Wesentlichen führten Angebotsreduzierungen zu Beginn des Jahres und das Ausbleiben von Transitpassagieren zu Rückgängen. Mit rund 3,9 Mio Passagieren wurde ein Minus von 1,9 % verzeichnet.

Auch an dem Flughafen in **Burgas** war das Passagieraufkommen mit -0,6 % leicht rückläufig. Zwar nahm die Anzahl russischer Touristen zu, dies konnte jedoch das Ausbleiben westeuropäischer Gäste infolge des wirtschaftlichen Abschwungs nicht komplett kompensieren. Der Flughafen in **Varna** verzeichnete mit -2,9 % ebenfalls ein rückläufiges Passagieraufkommen. Wie in Burgas nahm auch hier insbesondere die Zahl der Touristen aus West- und Nordeuropa ab.

Cargo

Erstmals seit 2001 wurde in 2008 am Standort **Frankfurt** wieder ein Rückgang des Cargovolumens verzeichnet. Verglichen mit dem Vorjahr sank die transportierte Menge um 2,7 % auf 2.111.116 Tonnen. Hiervon entfielen 2.021.368 Tonnen auf die reine Luftfracht (-2,6 %), auf die Luftpost entfiel mit

89.748 Tonnen der Rest (-5,0 %). Auslöser für diese negative Entwicklung war letztlich die der Finanzmarktkrise nachfolgende Wirtschaftskrise mit rückläufigen deutschen Exporten und Auftragseingängen. Die im Verlauf des Jahres 2008 zeitweise hohen Rohölpreise und die damit einhergehenden Kerosinzuschläge verstärkten den dämpfenden Effekt auf die Cargotonnage zusätzlich. So waren es in erster Linie die von der Wirtschaftskrise besonders betroffenen globalisierten Volumenmärkte, die für den Rückgang verantwortlich waren: Das Cargoaufkommen mit Nordamerika sank um fast 6 % beziehungsweise 28.000 Tonnen, der Fernostverkehr war mit rund 3 % ebenfalls rückläufig. Im Plus lagen hingegen die Verbindungen mit den vergleichsweise volumenschwachen Zielen in Nahost, Lateinamerika, Australien sowie der Inlandsmarkt. Hier wirkten sich insbesondere Frequenzaufstockungen, neue Destinationen sowie Änderungen in der Routenführung einzelner Frachterverbindungen positiv aus. Der Rückgang bei der Luftpost ist unterdessen auf das Ausdünnen von Nachtpostverbindungen zurückzuführen.

Entgegen der negativen Passagierentwicklung verlief das Cargogeschäft in **Frankfurt-Hahn** im Geschäftsjahr 2008 äußerst positiv (+10,9 %). Grund hierfür waren Angebotserhöhungen der Frachtcarrrier EgyptAir Cargo, Etihad, Emirates Skycargo und Aeroflot. Das Cargoaufkommen in **Lima** konnte ebenso sowohl im internationalen Verkehr (+2,8 %) als auch auf Inlandsstrecken (+36,2 %) zulegen.

| Flughäfen mit Voll- und Quotenkonsolidierung | Anteil am Flughafen in % | Passagiere ¹ | | Cargo (Fracht + Post) (t) | | Bewegungen | |
|--|--------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|----------------|----------------------|
| | | 2008 | Veränd. zu 2007 in % | 2008 | Veränd. zu 2007 in % | 2008 | Veränd. zu 2007 in % |
| Frankfurt | 100,00 | 53.467.450 | -1,3 | 2.111.116 | -2,7 | 485.783 | -1,4 |
| Antalya ² | 51,00/34,00 | 9.071.318 | 8,5 | - | - | 66.594 | 15,3 |
| Lima ³ | 70,01 | 8.288.506 | 10,4 | 239.112 | 6,1 | 98.733 | 6,3 |
| Frankfurt-Hahn | 65,00 | 3.939.232 | -1,9 | 123.918 | 10,9 | 40.586 | -1,0 |
| Burgas | 60,00 | 1.936.853 | -0,6 | 1.465 | -28,6 | 16.952 | 5,2 |
| Varna | 60,00 | 1.450.192 | -2,9 | - | - | 15.129 | 1,1 |
| Konzern | | 78.153.551 | 0,9 | 2.475.611 | -1,3 | 723.777 | 1,2 |

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Bis einschließlich 13. September 2007 alte Konzession mit 100 % Eigenkapitalanteil (nur Terminal 1); seit 14. September 2007 neue Konzession inklusive Domestic-Terminal mit 51 % Stimmrechtsanteil und 34 % Eigenkapitalanteil (Basiswert 2007 angepasst)

³ Eigene Angaben Lima

| Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen und Managementverträgen | Anteil am Flughafen in % | Passagiere ¹ | | Bewegungen | |
|--|--------------------------|-------------------------|----------------------|----------------|----------------------|
| | | 2008 | Veränd. zu 2007 in % | 2008 | Veränd. zu 2007 in % |
| Delhi | 10,00 | 23.246.218 | -0,4 | 237.780 | 5,4 |
| Kairo | 0,00 | 14.360.029 | 14,2 | 137.333 | 12,7 |
| Xi'an | 24,50 | 11.922.409 | 4,8 | 121.436 | 2,7 |
| Hannover | 30,00 | 5.637.965 | -0,1 | 86.798 | -1,8 |
| Summe | | 55.166.621 | 4,2 | 583.347 | 5,3 |

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

Flugbewegungen

Trotz des schwierigen Marktumfelds gelang es dem **Frankfurter Flughafen**, seine Marktstellung auf den wichtigen Interkontinentalrouten zu halten und in der Summe mit 2 % sogar auszubauen. Die Rückgänge der Flugbewegungen von insgesamt 1,4 % auf 485.783 konzentrierten sich im Wesentlichen auf die im Verhältnis weniger lukrativen innerdeutschen und europäischen Strecken. Angebotsreduzierungen auf Linienstrecken führten auch die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen **Frankfurt-Hahn** ins Minus (-1,0 %). Angebotserhöhungen führten dagegen in **Antalya** und **Lima** zu einem Plus von 15,3 % beziehungsweise 6,3 %. Die Flughäfen in **Burgas** und **Varna** verzeichneten mit 5,2 % und 1,1 % ebenfalls ein moderates Wachstum.

Unterhalb der Ebene des Konzern-EBITs wurden in den Geschäftsjahren 2007 und 2008 darüber hinaus folgende Sondereffekte verzeichnet:

- Positiver Steuereffekt aus der Aktivierung latenter Steuern in Höhe von 25,4 Mio € in 2007
- Negativer Effekt aus der Wertminderung eines Teils des Firmenwerts der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 16,6 Mio € im Finanzergebnis 2008
- Positiver Effekt aus dem Finanzertrag aus der GKA-Zahlung im Zusammenhang mit unserem Terminalprojekt in Manila in Höhe von 41,9 Mio € im Finanzergebnis 2008
- Negativer Steuereffekt aus dem Verkauf der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Höhe von 11,8 Mio € in 2008

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Bereinigung der Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Für eine bessere Vergleichbarkeit der Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Fraport-Konzerns in den Jahren 2007 und 2008 wurde eine Bereinigung um folgende Sondereffekte vorgenommen:

Umsatz- und Ergebnisentwicklung 2008

Der Fraport-Konzern hat im Berichtsjahr 2008 **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.101,6 Mio € erzielt, 227,4 Mio € weniger als im Vorjahr (-9,8 %). Dieser deutliche Rückgang ist vor allem auf die in der Bereinigung genannten Effekte aus dem Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS sowie auf die einmalig erzielten Umsätze aus dem Finanzierungsleasing des Airrail Centers zurückzuführen. Bereinigt um diese beiden Effekte nahmen die Umsatzerlöse im Berichtsjahr trotz des wirtschaftlichen Abschwungs

Gewinn- und Verlustrechnungen

| 2007 | Segment | Umsatz in Mio € | EBITDA in Mio € | EBIT in Mio € |
|--|-----------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Berichtete Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | Konzern gesamt | 2.329,0 | 580,5 | 335,4 |
| Anpassungen: | | | | |
| Wertminderung eines Teils des Firmenwerts der FraSec GmbH | Aviation | 0,0 | 0,0 | 20,0 |
| Ergebnisneutraler Ertrag aus dem Finanzierungsleasing des Airrail Centers | Retail & Properties | -57,6 | 0,0 | 0,0 |
| Tilgung eines unter Nennwert erworbenen Darlehens im Zusammenhang mit dem Airrail Center | Retail & Properties | 0,0 | -2,1 | -2,1 |
| Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit dem Verfall von Ansprüchen | Retail & Properties | 0,0 | -11,5 | -11,5 |
| Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit dem Auslaufen unserer alten Konzession in Antalya | External Activities | 0,0 | -13,6 | -13,6 |
| Bereinigung der im zweiten, dritten und vierten Quartal 2007 erwirtschafteten Erträge und Aufwendungen der verkauften Tochtergesellschaft ICTS | External Activities | -245,8 | -6,5 | -4,5 |
| Hohe Rückstellungszuführungen für Altersteilzeit- und Abfindungsmaßnahmen | Konzern gesamt | 0,0 | 40,9 | 40,9 |
| Bereinigte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | Konzern gesamt | 2.025,6 | 587,7 | 364,6 |

| 2008 | Segment | Umsatz in Mio € | EBITDA in Mio € | EBIT in Mio € |
|---|-----------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Berichtete Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | Konzern gesamt | 2.101,6 | 600,7 | 360,7 |
| Anpassungen: | | | | |
| Erträge aus dem Vergleich mit der DB Station&Service AG | Retail & Properties | 0,0 | -10,0 | -10,0 |
| Wertminderung aus dem Verkauf der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH | External Activities | 0,0 | 0,0 | 22,9 |
| Bereinigte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | Konzern gesamt | 2.101,6 | 590,7 | 373,6 |

konzernweit von 2.025,6 Mio € um 3,8 % respektive 76 Mio € zu. Mit 53,6 Mio € ist dieser Anstieg zu einem wesentlichen Teil auf die erstmalige ganzjährige Vollkonsolidierung unserer Beteiligung am Standort Lima zurückzuführen. Am Standort Frankfurt trugen insbesondere unsere Segmente Ground Handling (+22,2 Mio €) und Retail & Properties (+19,7 Mio € unter Bereinigung des Vorjahreseffekts aus dem Airrail Center) zu dem Umsatzanstieg bei.

Die **übrigen Erträge** stiegen trotz der positiven Sondereffekte im Vorjahr um 3,5 Mio € auf 100,3 Mio €. Grund für diesen Anstieg waren unter anderem höhere aktivierte Eigenleistungen sowie der mit der DB Station&Service AG geschlossene Vergleich im Zusammenhang mit der Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt. Der Vergleich sieht Zahlungen der Fraport AG an die DB Station&Service AG vor, die unter den bilanzierten Verbindlichkeiten lagen. Der hieraus resultierende Differenzbetrag von 10 Mio € wirkte sich positiv auf unsere übrigen Erträge aus.

Die **Gesamtleistung** lag im Berichtsjahr entsprechend mit 2.201,9 Mio € um 9,2 % unter dem Wert des Vorjahres. Auf bereinigter Ebene konnte hingegen ein Anstieg von 4,8 % verzeichnet werden.

Der **Personalaufwand** lag mit einer Höhe von 925,6 Mio € um 217,7 Mio € unter dem Wert des Vorjahres von 1.143,3 Mio € (-19,0 %). Bedingt wurde dieser Rückgang unter anderem durch höhere Rückstellungszuführungen im Vorjahr sowie den Verkauf der ICTS und den damit verbundenen Personalaufwand. Bereinigt um diese Effekte stieg der Personalaufwand im Berichtszeitraum um 40,0 Mio €. Insbesondere der zu Beginn des Geschäftsjahres geschlossene und rückwirkend für das gesamte Jahr in Kraft getretene Tarifabschluss für die Stammbeschäftigten der Fraport AG führte zu diesem Anstieg (+29,2 Mio €). Der Tarifvertrag besitzt eine Restlaufzeit bis Ende 2009 und beinhaltet für das laufende Jahr 2009 einen erneuten Anstieg von 2,8 %. Die **Personalaufwandsquote** lag mit 44,0 % im Berichtsjahr um 5,1 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahreswertes beziehungsweise um 0,3 Prozentpunkte über dem bereinigten Niveau.

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) sank im Berichtszeitraum aufgrund der Sondereffekte des Vorjahres von 702,0 Mio € auf 675,6 Mio €. Auf bereinigter Ebene verzeichnete er einen Anstieg von 9,2 %. Neben höheren Aufwendungen aus unserer erstmalig ganzjährig vollkonsolidierten Beteiligung in Lima führten unter anderem höhere Energiekosten sowie Anlaufkosten unserer neuen Tochtergesellschaft FraCareS GmbH zu einem Anstieg des Sachaufwands. Die **Sachaufwandsquote** lag mit 32,1 % um 2,0 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Auf bereinigter Ebene wurde ein Anstieg von 1,6 Prozentpunkten verzeichnet.

Mit 1.601,2 Mio € lag der **operative Aufwand** im Berichtszeitraum insgesamt um 13,2 % unter dem Wert des Vorjahres. Verglichen mit dem bereinigten Vorjahreswert von 1.504,0 Mio € wurde ein Anstieg von 6,5 % verzeichnet.

Das **EBITDA** erreichte mit 600,7 Mio € eine neue Höchstmarke und stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 %. Die **EBITDA-Marge** lag mit 28,6 % um 3,7 Prozentpunkte über dem hohen Vorjahresniveau. Auf bereinigter Ebene konnte ein Anstieg um 0,5 % realisiert werden. Die **Abschreibungen** lagen mit einer Höhe von 240,0 Mio €, unter anderem bedingt durch planmäßig auslaufende Nutzungsdauern aus dem Vorjahr, um 5,1 Mio € unter dem Wert von 2007. Der Wertminderung des Firmenwerts der FraSec GmbH im Vorjahr von 20,0 Mio € stand die Wertminderung im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flughafens Frankfurt-Hahn im Berichtszeitraum in nahezu gleicher Höhe gegenüber (22,9 Mio €). Das **EBIT** lag damit im Berichtszeitraum bei 360,7 Mio €, 7,5 % über dem Vorjahreswert von 335,4 Mio €. Unter Bereinigung der Sondereffekte konnte ein Anstieg von 2,5 % verzeichnet werden.

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich trotz der Einmalzahlung aus Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland im Zusammenhang mit unserem Manila-Engagement in Höhe von 41,9 Mio € deutlich von -37,8 Mio € auf -87,4 Mio €. Wesentlicher Grund für diesen Rückgang war insbesondere das stark rückläufige **Zinsergebnis**. Ein erhöhter Zinsaufwand ergab sich insbesondere mit 23,5 Mio € aus unseren langfristigen Verbindlichkeiten für die Konzession in Antalya. Der Zinsaufwand aus dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH belastete das Zinsergebnis zusätzlich mit 25,4 Mio € (Vorjahreswert bei 13,2 Mio €). Der Rückgang des **Ergebnisses at equity** um 17,6 Mio € ist mit -16,6 Mio € beinahe ausschließlich auf eine Wertminderung des Flughafens Hannover-Langenhagen zurückzuführen. Die **Steuerquote** stieg im Berichtszeitraum im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flughafens Frankfurt-Hahn sowie gestiegenen steuerlich nicht nutzbaren Verlusten von 28,2 auf 34,1 %. Im Vorjahr wirkte sich die Aktivierung der latenten Steuern in Höhe von 25,4 Mio € positiv auf die Steuerlast aus.

Das **Konzern-Ergebnis** lag mit 180,2 Mio € aufgrund des starken Rückgangs des Finanzergebnisses um 15,7 % unter dem Wert des Vorjahres. Das unverwässerte **Ergebnis je Aktie** ging von 2,28 € auf 1,89 € zurück. Für das Geschäftsjahr 2008 wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung 2009 eine **Dividende je Aktie** auf dem Niveau des Vorjahres vorschlagen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------|---------|-------------|------------------|
| Umsatz | 2.329,0 | 2.101,6 | -227,4 | -9,8 |
| EBITDA | 580,5 | 600,7 | 20,2 | 3,5 |
| EBIT | 335,4 | 360,7 | 25,3 | 7,5 |
| EBT | 297,6 | 273,3 | -24,3 | -8,2 |
| Konzern-Jahresüberschuss | 213,7 | 180,2 | -33,5 | -15,7 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss | 208,7 | 173,0 | -35,7 | -17,1 |

Segment-Berichterstattung

Aviation

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 698,7 | 698,4 | -0,3 | 0,0 |
| EBITDA | 139,6 | 124,9 | -14,7 | -10,5 |
| EBIT | 44,8 | 58,0 | 13,2 | 29,5 |
| Mitarbeiter | 6.331 | 6.663 | 332 | 5,2 |

Aviation

Trotz des rückläufigen Verkehrsvolumens lagen die Umsatzerlöse unseres Segments Aviation mit 698,4 Mio € im Gesamtjahr 2008 nahezu auf dem Wert des Vorjahres von 698,7 Mio €. Insbesondere der Anstieg der Einnahmen aus Sicherheitsleistungen half die verkehrsbedingten Rückgänge der Einnahmen aus den Flughafen-Entgelten zu kompensieren. Die übrigen Erträge des Segments stiegen unter anderem durch die Aktivierung von Eigenleistungen um 11,5 Mio €. Entgegen der Umsatzentwicklung stieg der operative Aufwand des Segments um rund 21 Mio €. Ursächlich für diesen Anstieg war im Wesentlichen ein Mehrbedarf an Sicherheitspersonal. Der aus dem neuen Tarifvertrag des Jahres 2008 resultierende Anstieg der Personalkosten konnte durch eine Optimierung des Personalmix im Stammpersonal nahezu kompensiert werden. Die nicht aktivierbaren Aufwendungen für unsere Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt führten im Berichtszeitraum zu einer anhaltenden Ergebnisbelastung von 34,3 Mio € (im Vorjahr 35,9 Mio €).

Bedingt durch die Aufwandserhöhung lag das Segment-EBITDA mit einer Höhe von 124,9 Mio € um 14,7 Mio € unter dem Wert des Vorjahres. Die Abschreibungen waren im Berichtszeitraum um 27,9 Mio € rückläufig. Dieser deutliche Rückgang resultierte zum einen aus dem Auslaufen planmäßiger Nutzungsdauern im Vorjahr und zum anderen aus der Wertminderung eines Teils des Firmenwerts der FraSec GmbH im Jahr 2007, die die Abschreibungen um 20 Mio € erhöhte. Das EBIT lag bedingt durch die rückläufigen Abschreibungen um 13,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei 58,0 Mio €, ein Anstieg von 29,5 %.

Retail & Properties

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 471,4 | 433,5 | -37,9 | -8,0 |
| EBITDA | 333,0 | 367,9 | 34,9 | 10,5 |
| EBIT | 244,6 | 285,9 | 41,3 | 16,9 |
| Mitarbeiter | 2.914 | 2.733 | -181 | -6,2 |

Retail & Properties

Mit 433,5 Mio € lag der Umsatz in unserem Segment Retail & Properties um 37,9 Mio € unter dem Wert des vorherigen Geschäftsjahres. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den Sondereffekt aus dem Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio € zurückzuführen, dem Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen ergebnisneutralen Effekt stieg der Segment-Umsatz im Berichtszeitraum von 413,8 Mio € auf 433,5 Mio €, eine Zunahme um 4,8 %. Höhere Einnahmen aus unserem Retail- und Real-Estate-Geschäft (+5,8 Mio € im Retail-beziehungsweise +8,8 Mio € unter Bereinigung des Airrail-Center-Effekts im Real-Estate-Geschäft) waren die wesentlichen Gründe für diesen Anstieg. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ stieg aufgrund der positiven Retail-Entwicklung von 2,69 € auf 2,84 €. Die übrigen Erträge des Segments stiegen trotz positiver Sondereffekte des Vorjahres um 9,6 Mio €. Grund für diesen Anstieg war im Wesentlichen der getroffene Vergleich mit der DB Station&Service AG, der sich in Höhe von 10 Mio € positiv auswirkte. Der Rückgang des operativen Aufwands resultierte, wie umsatzseitig, vor allem aus der Erfassung der Aufwendungen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center im Vorjahreszeitraum. Aufwandserhöhend wirkten im Berichtszeitraum im Wesentlichen gestiegene Kosten für Versorgungsleistungen.

Insgesamt verzeichnete das Segment-EBITDA in Höhe von 367,9 Mio € einen Anstieg von 34,9 Mio €. Rückläufige Abschreibungen im Zusammenhang mit auslaufenden Nutzungsdauern im Jahr 2007 und längere Nutzungsdauern im Berichtsjahr ließen das EBIT überproportional stark um 16,9 % auf 285,9 Mio € ansteigen. Die EBITDA- beziehungsweise EBIT-Marge des Segments lag mit 84,9 beziehungsweise 66,0 % unverändert auf hohem Niveau.

Ground Handling

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 620,5 | 642,7 | 22,2 | 3,6 |
| EBITDA | 37,4 | 52,0 | 14,6 | 39,0 |
| EBIT | 12,6 | 19,0 | 6,4 | 50,8 |
| Mitarbeiter | 8.062 | 8.443 | 381 | 4,7 |

Ground Handling

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen im Berichtszeitraum mit 642,7 Mio € um 22,2 Mio € über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Dieser 3,6-prozentige Zuwachs ist überwiegend auf die Einführung der Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität zum 1. Juli 2008 (+13,3 Mio €) sowie auf das Gepäck-Screening im Rahmen der 100-prozentigen Reisegepäckkontrolle (+8,5 Mio €) zurückzuführen. Die übrigen Erträge des Segments blieben im Vergleich zu 2007 nahezu unverändert. Der operative Aufwand lag im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 % höher, entwickelte sich jedoch im Vergleich zum Umsatz unterproportional. Wesentlicher Grund für den leichten Anstieg war der zu Beginn des Geschäftsjahres abgeschlossene Tarifvertrag, der zu einer Mehrbelastung des Segments führte. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl des Segments ist neben den eingeführten Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität, die durch die neue Beteiligung FraCareS GmbH erbracht werden, auf eine Umgliederung von Mitarbeitern aus dem Segment Retail & Properties zurückzuführen. Im Vorjahr trugen höhere Rückstellungszuführungen zu einem Mehraufwand von 17,0 Mio € bei.

Bedingt durch die positive Umsatz- und unterproportionale Aufwandsentwicklung stieg das Segment-EBITDA im Berichtszeitraum von 37,4 Mio € auf 52,0 Mio €. Trotz höherer Abschreibungen – im Wesentlichen aus der Erweiterung der Gepäckförderanlage sowie aus der anhaltenden Modernisierung der Betriebs- und Geschäftsausstattungen der Bodenverkehrsdienste – konnte auf der Ebene des Segment-EBIT ein Anstieg um 6,4 Mio € auf 19,0 Mio € verzeichnet werden.

¹ Nicht im Segment-Ergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at equity

² Abweichend zu der Bereinigung auf Konzern-Ebene ergaben sich für die ICTS auf Segment-Ebene aufgrund der internen Leistungsverrechnung folgende Werte für die Quartale zwei, drei und vier 2007: Umsatz: 248,1 Mio €, EBITDA: 8,0 Mio €, EBIT: 5,9 Mio €

External Activities

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|--------|-------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 538,4 | 327,0 | -211,4 | -39,3 |
| EBITDA | 70,5 | 55,9 | -14,6 | -20,7 |
| EBIT | 33,4 | -2,2 | -35,6 | - |
| Mitarbeiter | 13.130 | 5.240 | -7.890 | -60,1 |

External Activities¹

Der Vorjahresvergleich im Segment External Activities ist gekennzeichnet durch den Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS zum 1. April 2008 und den damit ab dem zweiten Quartal 2008 entfallenden Einnahmen und Aufwendungen.² Bereinigt um die Umsätze der ICTS nahm der Segment-Umsatz im Berichtszeitraum von 290,3 Mio € auf 327,0 Mio € (+12,6 %) zu. Dieser Zuwachs resultierte mit 53,6 Mio € vor allem aus der erstmalig ganzjährig vollkonsolidierten Beteiligung in Lima. Auch in unserer Beteiligung in Antalya konnte vor Konsolidierung ein Anstieg der Umsätze im Zusammenhang mit der positiven Verkehrsentwicklung und dem zusätzlich betriebenen Terminal verzeichnet werden. Aufgrund der seit September 2007 nur noch anteiligen Konsolidierung der Beteiligung zu 34 % war der hieraus resultierende Beitrag zum Segment-Umsatz jedoch niedriger als im Vorjahr (-25,3 Mio €). In unseren weiteren Beteiligungen ergaben sich umsatzseitig keine weiteren nennenswerten Entwicklungen zum Vorjahr. Bedingt durch die 2007 aufgelöste Rückstellung im Zusammenhang mit dem Auslaufen unserer alten Konzession in Antalya von 13,6 Mio € und sonstigen Erträgen der ICTS kam es zu einem deutlichen Rückgang der übrigen Erträge im Berichtszeitraum. Der operative Aufwand des Segments stieg nach der Bereinigung der Vorjahresaufwendungen der ICTS um rund 28 Mio €. Grund hierfür war im Wesentlichen wie umsatzseitig die erstmalige ganzjährige Vollkonsolidierung unserer Beteiligung in Lima (+38,6 Mio €). Die anteilige Konsolidierung unserer Beteiligung in Antalya führte zu einem Aufwandsrückgang von 15,7 Mio €.

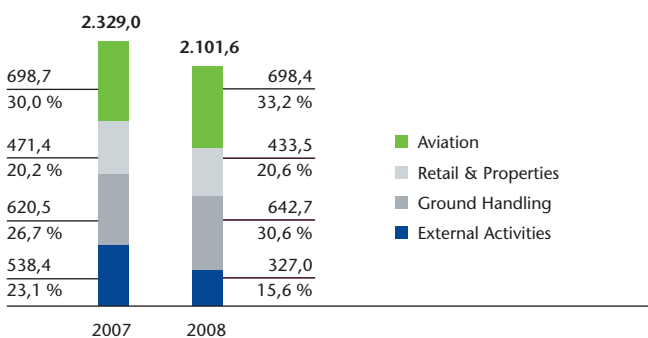
Das Segment-EBITDA lag mit 55,9 Mio € vor allem aufgrund der hohen Rückstellungsaufhebung im Vorjahr sowie der nur noch anteiligen Konsolidierung unserer Beteiligung in Antalya und des ausbleibenden Ergebnisbeitrags der verkauften Tochtergesellschaft ICTS um 14,6 Mio € unter dem Wert des Vorjahres. Verglichen mit dem um die ICTS und die Rückstellungsaufhebung bereinigten EBITDA des Vorjahres von 48,9 Mio € konnte im Berichtszeitraum ein Anstieg des EBITDA um 7,0 Mio € (+14,3 %) verzeichnet werden. Die unbereinigte EBITDA-Marge des Segments verbesserte sich von 13,1 % auf 17,1 % im Berichtszeitraum. Das Segment-EBIT ging insbesondere bedingt durch die Wertminderung im Zusammenhang mit dem Verkauf des Flughafens Frankfurt-Hahn (-22,9 Mio €) von 33,4 Mio € auf -2,2 Mio € zurück.

Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz und Konzern-EBITDA

Mit einem Umsatzanteil von 33,2 % hatte das Segment Aviation im Geschäftsjahr 2008 erneut den größten Anteil am Umsatz des Fraport-Konzerns. Mit einem Anteil von 15,6 % ging hingegen der Anteil des Segments External Activities am Konzern-Umsatz um 7,5 Prozentpunkte zurück. Bedingt ist dieser deutliche Rückgang insbesondere durch den Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS zum 1. April 2008. Mit einem Anteil von 61,2 % am Konzern-EBITDA blieb das Segment Retail & Properties im Jahr 2008 unverändert der Ergebnistreiber im Konzern.

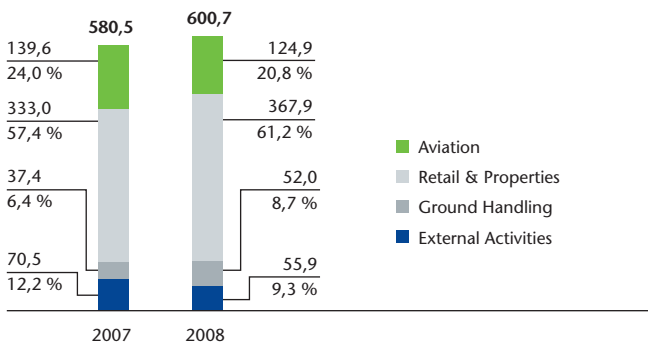
Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz

in Mio €



Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA

in Mio €



Beteiligungen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der wichtigsten Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt vor Konsolidierung dargestellt:

Der Umsatzanstieg in unserer Beteiligung in **Lima** von 88,5 Mio € auf 93,2 Mio € ist insbesondere auf die positive Verkehrsentwicklung der Beteiligung zurückzuführen (Passagierwachstum von 10,4 %). Trotz eines leichten Anstiegs des Personalaufwands und des Aufwands für Konzessionszahlungen stieg das EBITDA im Berichtszeitraum um 1,1 Mio € auf 24,3 Mio €. Das EBIT der Beteiligung lag mit 18,2 Mio € um 1,9 Mio € über dem Vorjahreswert.

In unserer Beteiligung in **Antalya** stieg der Umsatz im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Erfassung unseres seit September 2007 zusätzlich betriebenen Domestic-Terminals von 64,8 Mio € auf 79,3 Mio €. Treiber der Umsatzentwicklung war neben dem zusätzlich betriebenen Terminal auch die positive Passagierentwicklung in unserem bereits seit 2001 betriebenen internationalen Terminal 1. Insgesamt stieg das EBITDA im Berichtszeitraum von 26,1 Mio € auf 57,9 Mio €. Trotz der Abschreibungen auf den Konzessionsbetrag stieg das EBIT von 1,7 Mio € in 2007 auf 22,3 Mio € in 2008.

Unsere Beteiligung in Bulgarien **Fraport Twin Star Airport Management AD** verzeichnete im Geschäftsjahr 2008 keine nennenswerte Veränderung in der Umsatzentwicklung. Grund für den um 0,7 Mio € leicht rückläufigen Umsatz war im Wesentlichen die verhaltene Passagierentwicklung an den beiden Standorten in Varna und Burgas. Auf der Ebene des EBITDA konnte dennoch ein Wachstum von 1,0 Mio € ausgewiesen werden. Insbesondere eine optimierte Personalpolitik führte zu rückläufigen Aufwendungen. Das EBIT lag mit einer Höhe von 10,0 Mio € nahezu unverändert zu dem Wert des Vorjahres (-0,1 Mio €).

Trotz der leicht rückläufigen Passagierzahl an unserem Standort in **Frankfurt-Hahn** (-1,9 %) stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2008 von 41,3 Mio € auf 45,4 Mio €. Grund für diese positive Entwicklung war insbesondere der Anstieg des Frachtgeschäfts (+10,9 %). Das EBITDA lag mit 0,9 Mio € leicht über dem Vorjahresniveau von 0,6 Mio €. Höhere Abschreibungen für Gebäude und Maschinen ließen das EBIT jedoch um 0,5 Mio € auf -10,5 Mio € sinken.

Unsere 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS** wurde zum 1. April 2008 zu einem Preis von 100 Mio € verkauft. Die in der folgenden Tabelle dargestellten Werte der ICTS für 2008 beziehen sich auf das erste Quartal.

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen abgebildet. Die dargestellten Werte sind nach IFRS ermittelt und beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften (100%-Werte):

| in Mio € | Umsatz | | | EBITDA | | | EBIT | | |
|----------------------|--------|------|------------------|--------|------|------------------|-------|-------|------------------|
| | 2007 | 2008 | Veränderung in % | 2007 | 2008 | Veränderung in % | 2007 | 2008 | Veränderung in % |
| Lima ¹ | 88,5 | 93,2 | 5,3 | 23,2 | 24,3 | 4,7 | 16,3 | 18,2 | 11,7 |
| Antalya ² | 64,8 | 79,3 | 22,4 | 26,1 | 57,9 | >100 | 1,7 | 22,3 | >100 |
| Twin Star | 41,3 | 40,6 | -1,7 | 12,9 | 13,9 | 7,8 | 10,1 | 10,0 | -1,0 |
| Frankfurt-Hahn | 41,3 | 45,4 | 9,9 | 0,6 | 0,9 | 50,0 | -10,0 | -10,5 | - |
| ICTS ³ | 320,2 | 69,2 | -78,4 | 10,9 | 1,5 | -86,2 | 8,3 | 0,9 | -89,2 |

¹ Bis einschließlich 31. Juli 2007 At-equity-Konsolidierung; ab 1. August 2007 Vollkonsolidierung

² Bis einschließlich 13. September 2007 alte Konzession mit 100 % Eigenkapitalanteil (nur Terminal 1); seit 14. September 2007 neue Konzession inklusive Domestic-Terminal mit 51 % Stimmrechtsanteil und 34 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100%-Werten vor Quotenkonsolidierung

³ Beteiligung wurde zum 1. April 2008 verkauft; Zahlen für 2007 ohne Ertrag aus dem FraSec-Verkauf

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2008 hat der **Fraport-Konzern** insgesamt 735,2 Mio € investiert, 842,1 Mio € weniger als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dieser bedeutende Rückgang der Investitionssumme auf die im Vorjahr einmalig abgezinst aktivierten Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 513,5 Mio € sowie den einmalig abgezinst aktivierten anteiligen Konzessionsbetrag für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya in Höhe von 448,5 Mio €. Bereinigt um diese beiden Effekte stieg die Investitionstätigkeit des Fraport-Konzerns in 2008 verglichen mit 2007 um 119,9 Mio €.

An dem Hauptstandort des Fraport-Konzerns, dem **Frankfurter Flughafen**, wurde mit 505,2 Mio € der wesentliche Betrag der Investitionssumme investiert. Hiervon entfiel mit rund 87 Mio € der Großteil der Investitionstätigkeiten auf Maßnahmen zur Ertüchtigung von Anlagen für die Abfertigung der A380 in den bestehenden beiden Terminals. Auf die Erweiterung der Halle C und den anschließenden C/D-Riegel entfiel mit rund 78 Mio € der zweithöchste Betrag des Investitionsvolumens. Weitere signifikante Investitionen in Sachanlagen waren mit 57 Mio € die Investitionen in die brandschutztechnische Ertüchtigung des Terminals 1 und mit knapp 34 Mio € die Vorbereitungs- und Baumaßnahmen für den neuen Flugsteig A-West. In den geplanten Kapazitätsausbau wurden im Berichtszeitraum gut 66 Mio € investiert.

Unsere **Beteiligungen** investierten im Berichtszeitraum insgesamt einen Betrag von 85,6 Mio €. Der deutliche Rückgang zu dem Vorjahreswert von 530,6 Mio € ergibt sich im Wesentlichen aus der bereits genannten Aktivierung des Konzessionsbetrags für den Terminalbetrieb in Antalya in Höhe von 448,5 Mio € im

Vorjahr. Im Jahr 2008 wurden unterdessen verstärkt Investitionen an den Standorten in Lima, Bulgarien und Antalya getätigt.

Auf **Investitionen in Finanzanlagen** entfielen im Berichtszeitraum 144,4 Mio €. Der Betrag beinhaltet unter anderem den Erwerb der Anteile am Flughafen in Xi'an (45,6 Mio €) sowie die planmäßige Kapitalerhöhung für unsere Beteiligung in Delhi, die zur Finanzierung weiterer Investitionen am Standort genutzt wird (35,7 Mio €).

Die **Investitionsquote** des Fraport-Konzerns lag damit im vergangenen Geschäftsjahr bei 35,0 %, 32,7 Prozentpunkte unter der Quote von 2007. Bereinigt um die Investitionen in Antalya und Ticona im Vorjahr stieg die Quote um 8,6 Prozentpunkte.

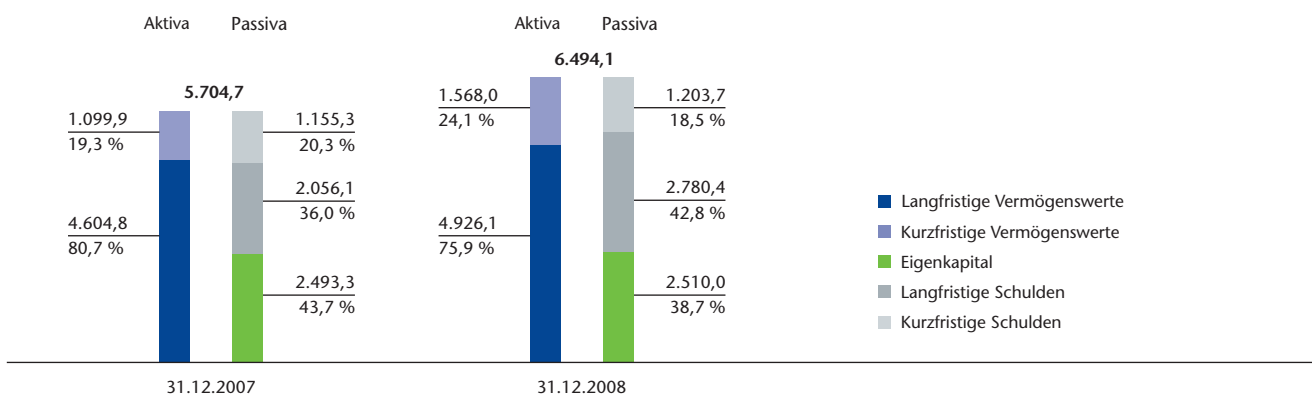
Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns stieg im Vergleich zum Vorjahr um 789,4 Mio € auf 6.494,1 Mio € (+13,8 %). Grund für diesen Anstieg war vor allem die Emission eines Schuldscheindarlehens in Höhe von 720 Mio € zur Vorratsfinanzierung unseres zukünftigen Investitionsbedarfs in den langfristigen Finanzschulden.

Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen im Berichtszeitraum um 321,3 Mio € auf 4.926,1 Mio € zu (+7,0 %). Dieser Anstieg resultierte insbesondere aus unseren Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt im Rahmen unserer FRA-Nord-Projekte sowie einleitender Maßnahmen für den Kapazitätsausbau. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen unter anderem bedingt durch die Anlage der aufgenommenen Mittel aus dem Schuldscheindarlehens um 468,1 Mio € auf 1.568,0 Mio € (+42,6 %). Der Rückgang der Position „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ resultierte aus dem Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS, welcher ebenfalls in der Abnahme der korrespondierenden Position auf der Passivseite ersichtlich ist.

Bilanzstruktur

in Mio €



Verglichen mit dem Vorjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** nur geringfügig um 16,7 Mio € auf 2.510,0 Mio €. Abzüglich des Bilanzgewinns und der Minderheitsanteile wurde das Anlagevermögen damit zu 47,6 % gedeckt (Vorjahresquote bei 51,1 %). Die **Eigenkapitalquote** (ohne Minderheitsanteile und zur Ausschüttung vorgesehene Dividende) reduzierte sich insbesondere durch die Aufnahme der genannten zusätzlichen finanziellen Mittel von 41,3 % auf 36,1 %.

Die **lang- und kurzfristigen Schulden** stiegen insbesondere bedingt durch die genannte Kapitalaufnahme um 772,7 Mio € auf 3.984,1 Mio €. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist vor allem auf eine Teilzahlung im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 200 Mio € zurückzuführen.

Die **Netto-Finanzschulden** (Definition siehe Glossar, Seite 139) des Fraport-Konzerns belaufen sich damit zum Bilanzstichtag auf 857,2 Mio €, der auf die neue Definition angepasste Vorjahreswert lag bei 281,2 Mio €. Die **Gearing Ratio** (Definition siehe Glossar, Seite 139) lag zum Stichtag bei 36,6 %, ein Anstieg von 24,7 Prozentpunkten verglichen mit dem Vorjahr.

Aus den Haftungsverhältnissen sind derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2008 lag der **Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit** mit einer Höhe von 468,0 Mio € leicht unter dem Wert des Vorjahres von 478,6 Mio €. Begründet liegt dieser leichte Rückgang im Wesentlichen in der Rückzahlung der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem getroffenen Vergleich mit der DB Station&Service AG im Berichtszeitraum.

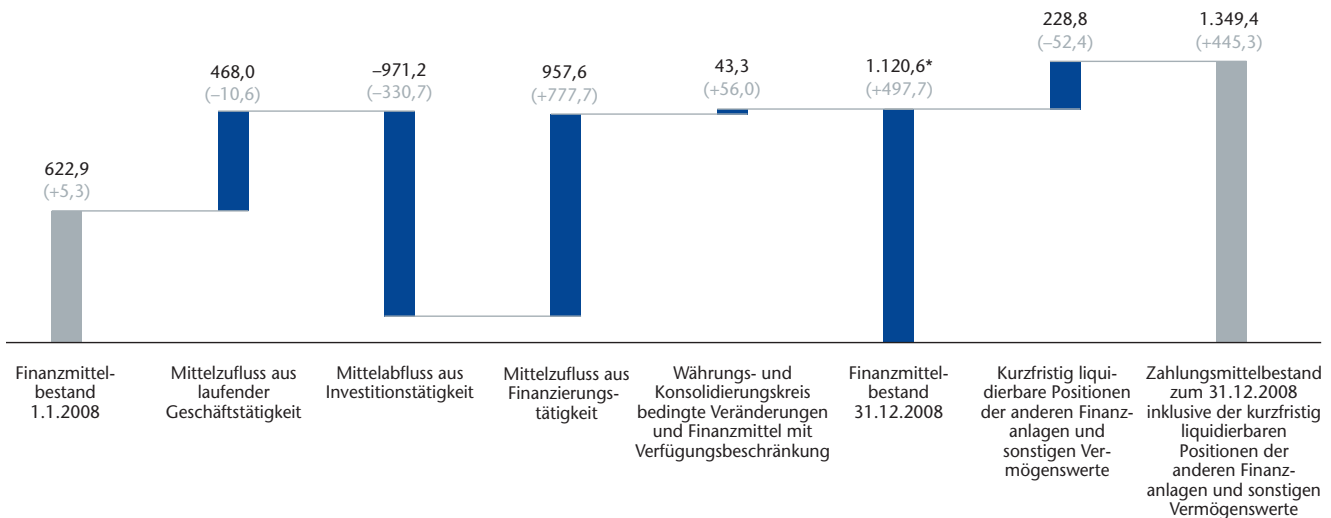
Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** in Höhe von 971,2 Mio € bedeutete einen Zuwachs von 330,7 Mio € verglichen mit dem Vorjahr (Vorjahreswert bei 640,5 Mio €). Für diesen deutlichen Anstieg waren mehrere Effekte ausschlaggebend: Zum einen erhöhte eine Teilzahlung an die Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 200 Mio € unsere Investitionen in Sachanlagen im Berichtszeitraum und zum anderen wurde vermehrt in unser externes Geschäft investiert. Hier trugen insbesondere die Investitionen für unsere Standorte in Antalya, wo wir unseren Anteil am Eigenkapital in 2009 auf 50 % erhöhen (+62,6 Mio € Anzahlungen für künftige Beteiligungen), Xi'an (+45,6 Mio € Investitionen in Beteiligungen at equity) und Delhi (+35,7 Mio € sonstige Finanzinvestitionen) zu einem höheren Mittelabfluss bei. Gegenläufig wirkten sich hier der Verkauf der ICTS sowie die Erlöse aus dem Verkauf von Finanzanlagen aus. Im Vorjahr wurden hier die vorausgezählten Mieteinnahmen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio € ausgewiesen. Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um laufende Investitionsausgaben unserer Beteiligungen.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** stieg im Geschäftsjahr 2008 deutlich von 179,9 Mio € im Vorjahr auf 957,6 Mio €. Mit einem Betrag von 720 Mio € resultierte dieser Anstieg primär aus der Emission eines Schuldscheindarlehens zur Finanzierung unseres zukünftigen Investitionsbedarfs am Standort Frankfurt. Die Neuaufnahme weiterer Kredite führte zu dem übrigen Anstieg.

Der Anstieg des **Finanzmittelbestands** von 622,9 Mio € auf 1.120,6 Mio € ist in diesem Zusammenhang auf die zugeflossenen Mittel aus unserer Finanzierungstätigkeit zurückzuführen. Der **Zahlungsmittelbestand inklusive der kurzfristig liquidierten Positionen** der „Anderen Finanzanlagen“ und der „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“ beläuft sich im Berichtszeitraum auf 1.349,4 Mio €.

Veränderung des Finanzmittelbestands

in Mio € (Veränderung gegenüber dem Vorjahr)



* Zahlungsmittelbestand der Bilanz ohne 34,2 Mio € Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung

Im Zusammenhang mit der Finanzierung unserer Konzession in Antalya unterliegen ferner 34,2 Mio € Bankguthaben einer Verfügungsbeschränkung.

Bedingt durch den starken Anstieg unserer Investitionstätigkeit lagen die dem Unternehmen frei zur Verfügung stehenden Mittel, der **Free cash flow**, im Berichtszeitraum mit -370,7 Mio € um 122,1 Mio € unter dem Wert des Vorjahres.

Finanzmanagement

Die strategischen Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG umfassen die Liquiditätssicherung, die Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken, Rentabilität und die Sicherstellung der Flexibilität. Da diese Ziele in Konkurrenz zueinander stehen, ist für die operative Umsetzung eine Priorisierung erforderlich.

Zur **Liquiditätssicherung**, dem Finanzziel mit der höchsten Priorität, stehen derzeit neben dem internen Cash flow und den finanziellen Mitteln verschiedene Kreditlinien mit mehreren Finanzinstituten in ausreichender Höhe zur Verfügung. Darüber hinaus konnten mit zwei Förderkreditinstituten – der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Landestreuhandstelle Hessen (LTH) Bank für Infrastruktur – im Dezember 2008 Vereinbarungen getroffen werden, die der Fraport AG weitere langfristige Finanzierungen in Höhe von insgesamt 980 Mio € sichern. Die Zahlungen werden im Rahmen von vier Tranchen sukzessive bis spätestens zum 30. Juni 2010 in Anspruch genommen. Die erste Tranche ging bereits am 15. Januar 2009 ein, die durchschnittliche Fälligkeit der Kredite liegt bei über acht Jahren.

An zweiter Stelle im Zielsystem ist die **Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken** zu nennen. Angesichts der Kapitalmarktkrise stand in diesem Zusammenhang neben der Begrenzung von Liquiditäts-, Zins- und Währungsrisiken insbesondere die Überwachung der Kontrahentenrisiken im Vordergrund.

Bezüglich der **Rentabilität**, der dritten Zielpriorität, streben wir eine Ertragsoptimierung beziehungsweise die Minimierung des Zinsaufwands inklusive Transaktionskosten an. Die Grundsätze des Finanzmanagements der Fraport AG, wie zum Beispiel Vieraugenprinzip, Funktionstrennung von Handel und Abwicklung sowie Transparenz, werden regelmäßig überprüft. Da keine eigenständigen Erfolgsziele wie zum Beispiel aus spekulativen Transaktionen oder dem Halten offener Risikopositionen verfolgt werden, ist das Finanzmanagement als Dienstleistungsfunktion für das Kerngeschäft (Service-Center) zu sehen.

Zur Sicherstellung der **Flexibilität** innerhalb des Finanzmanagements achten wir jederzeit auf den ausreichenden Bestand von bilateralen Kreditlinien sowie liquiden Mitteln, die zuletzt durch „Vorratsfinanzierungen“ noch einmal deutlich ausgebaut wurden. Darüber hinaus sind alle Vorbereitungen getroffen worden, um den in den kommenden Jahren noch zu deckenden Finanzierungsbedarf flexibel und in Abhängigkeit vom Marktumfeld durch die Inanspruchnahme von diversen Fremdkapitalprodukten decken zu können. Da es bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Fremdfinanzierungstätigkeiten seitens Fraport gegeben hat, für die ein Rating erforderlich gewesen wäre, ist Fraport derzeit nicht von einer Rating-Agentur bewertet. Ob dies auch in der Zukunft weiterhin so Bestand hat, ist im Wesentlichen abhängig vom Marktumfeld und wird von Fraport weiter beobachtet und gegebenenfalls kurzfristig entschieden.

Aktie und Investor Relations

Parallel zum Aktienmarkt zeigte sich die Fraport-Aktie im Jahresverlauf 2008 deutlich volatiler als die Jahre zuvor und schloss zum Jahresende mit einem Kurs von 30,91 €. Verglichen mit dem Vorjahresschlusskurs entspricht dies einem Kursrückgang von -42,62 %, eine leicht bessere Entwicklung als die des Vergleichsindex, des MDAX (-43,21 %). Der DAX notierte zum Jahresschluss mit -40,37 % ebenfalls deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die Aktien-Performances der europäischen Wettbewerber von Fraport lagen mit -59,81 % im Fall des Flughafens Wien, mit -45,76 % im Fall von Unique – der Betreibergesellschaft des Flughafens Zürich sowie mit -30,87 % im Fall der Aktie von AdP, Eigentümerin der drei Flughäfen in Paris, Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget auf einem vergleichbar schwachen Niveau.

Die Parallelentwicklung der drei Werte DAX, MDAX und Fraport zeigt, dass sich die Fraport-Aktie dem Markttrend nicht entziehen konnte, obgleich die Aktie in der ersten Jahreshälfte unterdurchschnittlich gegenüber den beiden Indizes abschnitt und mit der allgemeinen Performance innerhalb des Transportsektors einherging, die stark durch den hohen Ölpreis beeinflusst war. In der zweiten Jahreshälfte konnte die Aktie diesen Rückstand aufholen. Besonders die aufkommenden Rezessionsorgen sowie die Finanzierungsengpässe innerhalb der Wirtschaft als Resultat der Schwierigkeiten verschiedener Kreditinstitute ließen eine Vorteilhaftigkeit der Fraport-Aktie gegenüber dem Markt

erkennen. Dies wurde zum einen durch die größere Investitionssicherheit innerhalb des Infrastrukturegments und zum anderen durch die überdurchschnittlichen Finanzierungsmöglichkeiten der Fraport AG im Kreditmarkt bedingt, mit denen wir uns zum Jahresende insgesamt über 3 Mrd € Kreditaufnahmen sichern konnten. Allein im Jahr der Finanzmarktkrise konnte Fraport so rund 1,9 Mrd € aufnehmen und dabei Konditionen vereinbaren, die weit unterhalb des Marktdurchschnitts lagen.

Insbesondere die für 2009 abflachenden Konjunkturerwartungen und die damit erkennbaren Einflüsse auf die Transport-, Fluglinien- und Flughafen-Industrie setzten die Aktie wie den allgemeinen Markt im letzten Quartal des Jahres 2008 nochmals unter Druck. Das Handelsvolumen der Fraport-Aktie lag mit durchschnittlich 296.000 gehandelten Aktien pro Tag um 13 % über dem Vorjahresniveau. Zum Jahresschluss lag die Marktkapitalisierung der Fraport AG bei 2.834,7 Mio €.

Auch im Geschäftsjahr 2008 wurde unsere Aktie erneut in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX, DJSI World und FTSE4Good-Index bestätigt. Eine Notierung in diesen Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.

Die nachfolgende Tabelle listet die wichtigsten Informationen zu unserer Aktie im vergangenen Geschäftsjahr auf:

Kursentwicklung der Fraport-Aktie 2008 im Vergleich zum Markt und zu den Wettbewerbern

auf 100 indiziert



Kennzahlen zur Fraport-Aktie

| | | | |
|--|------------------|-------------|-------------|
| ISIN | DE 000 577 330 3 | | |
| Wertpapierkennnummer (WKN) | 577330 | | |
| Tickerkürzel Reuters | FRAG.DE | | |
| Tickerkürzel Bloomberg | FRA GR | | |
| | | 2007 | 2008 |
| Grundkapital Fraport AG (nach IFRS) | in Mio € | 914,6 | 916,1 |
| Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember | in Stück | 91.561.272 | 91.709.454 |
| Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31. Dezember | in Stück | 91.456.593 | 91.612.759 |
| Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt) | in Stück | 91.422.116 | 91.540.376 |
| Rechnerischer Anteil am Grundkapital | je Aktie, in € | 10,00 | 10,00 |
| Jahresschlusskurs | in € | 53,87 | 30,91 |
| Höchstkurs ² | in € | 64,65 | 54,34 |
| Tiefstkurs ³ | in € | 45,53 | 23,67 |
| Jahres-Performance (inklusive Dividende) | in % | 1,9 | -40,4 |
| Beta relativ zum MDAX | | 0,65 | 0,73 |
| Marktkapitalisierung | in Mio € | 4.932 | 2.835 |
| Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag | in Stück | 262.132 | 296.704 |
| Ergebnis je Aktie verwässert | in € | 2,26 | 1,87 |
| Ergebnis je Aktie unverwässert | in € | 2,28 | 1,89 |
| Kurs-Gewinn-Verhältnis | | 23,6 | 16,4 |
| Dividende je Aktie ⁴ | in € | 1,15 | 1,15 |
| Ausschüttungssumme | in Mio € | 105,3 | 105,6 |
| Dividendenrendite zum 31. Dezember | in % | 2,1 | 3,7 |

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

² Schlusskurs am 26. Februar 2007 beziehungsweise 2. Januar 2008

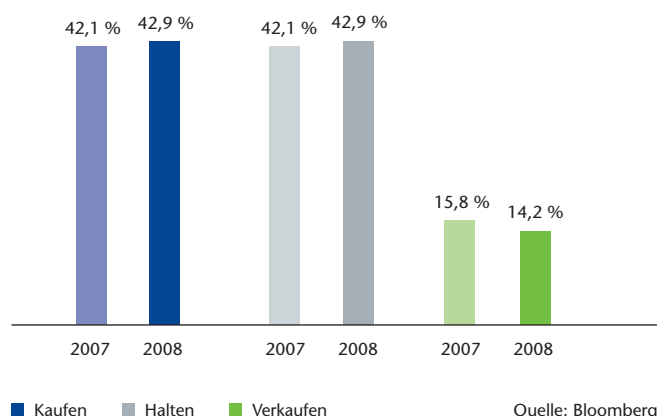
³ Schlusskurs am 17. August 2007 beziehungsweise 23. Oktober 2008

⁴ Vorgeschlagene Dividende (2008)

Für weitere Definitionen siehe Glossar auf Seite 138

Analystenempfehlungen

zum 31. Dezember



Aktionärsstruktur

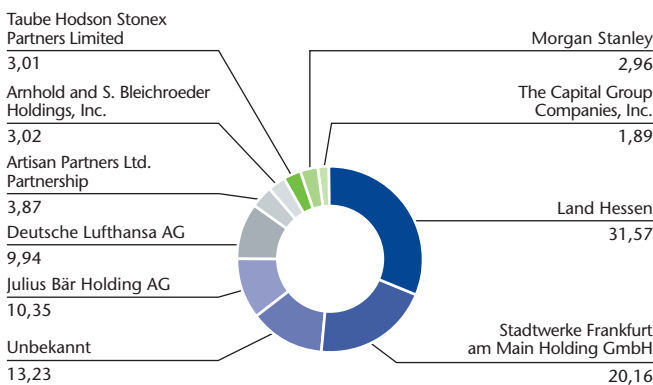
Am 17. März 2008 teilte uns Morgan Stanley mit, die Schwelle von 3 % am 12. März unterschritten zu haben und nunmehr 2,90 % an der Fraport AG zu halten. Capital Research and Management Company, Los Angeles, USA, hat uns am 2. Mai 2008 mitgeteilt, dass sie am 28. April 2008 die Schwelle von 3 % unterschritten habe und ihr Stimmrechtsanteil an Fraport nunmehr 1,89 % betrage. Am 9. Juni 2008 teilte uns Morgan Stanley mit, dass sie am 28. Mai 2008 die Schwelle von 3 % der Stimmrechtsanteile der Fraport AG überschritten und am 4. Juni 2008 wieder unterschritten habe und seither 2,96 % der Anteile der Stimmrechte an der Fraport AG halte. Am 9. Juni 2008 hat uns die Julius Bär Holding AG mitgeteilt, dass sie die Meldeschwelle von 10 % zunächst überschritten und am 30. Mai 2008 wieder unterschritten habe. Am 12. Juni 2008 teilte uns Julius Bär erneut die Überschreitung der Schwelle von 10 % mit und dass sie seit dem 6. Juni 2008 10,03 % der Anteile der Stimmrechte halte. Ferner teilte uns Arnhold and S. Bleichroeder Advisers LLC am 3. Juli 2008 mit, dass ihre Muttergesellschaft, die Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc., die Schwelle von

3 % am 30. Juni 2008 überschritten habe und seither 3,02 % der Stimmrechte an der Fraport AG besitze. Gemäß einer weiteren Meldung von Julius Bär vom 7. Juli 2008 halte die Holding seit dem 27. Juni 2008 10,35 % Stimmrechtsanteile der Fraport AG.

Die Aktionärsstruktur stellt sich aufgrund dessen zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Aktionärsstruktur am 31. Dezember 2008*

in %



* Die Prozentangaben beziehen sich auf eine relative Anpassung der Anteile der Aktionäre an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2008. Die Basiswerte der Anteile beziehen sich dabei auf die uns übermittelte Meldung der letzten Schwellenüber-/unterschreitung. Durch die relative Anpassung der Anteile können sich Unterschiede zu den eigenen Angaben der Anteilseigner ergeben.

Dividendenausschüttung

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung 2009 vorschlagen, eine Dividende auf dem Niveau des Vorjahres von 1,15 € je Aktie zu beschließen. Die Ausschüttungsquote würde damit bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG nach HGB in Höhe von 165,7 Mio € bei 63,7 % liegen beziehungsweise bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, von 173,0 Mio € bei 61,0 % liegen. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 73,2 beziehungsweise 50,5 %.

Investor Relations

Das Fraport-Investor-Relations-Team unterstützt die auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie durch eine umfassende, offene und zeitnahe Kommunikation gegenüber allen Kapitalmarktteilnehmern.

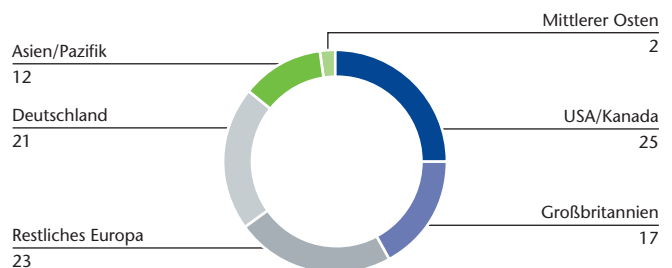
Verglichen mit dem Vorjahr wurde die Anzahl der Einzelgespräche, Teilnahmen an Roadshows und Konferenzen in 2008 weiter erhöht. Im Rahmen von 326 Einzelgesprächen auf 29 Roadshows und 16 Konferenzen wurden Investoren und Analysten

die aktuelle Geschäftslage und Zukunftsaussichten des Konzerns näher erläutert. Weitere 64 Einzelgespräche wurden in den Räumen der Fraport AG geführt. Konferenzen und Führungen für Privatanleger, die Jahreshauptversammlung, vier Conference Calls zu den Publikationsterminen, der Fraport-Investor Day sowie die aktuelle Berichterstattung auf der Fraport-Homepage www.meet-ir.de komplettierten das Tätigkeitsfeld der Investor-Relations-Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr. Für ihre umfangreichen Aktivitäten sowie die insgesamt sehr positiv bewertete Kapitalmarktkommunikation, die jeweiligen Finanzpublikationen und die generelle Investor-Relations-Qualität wurde die Fraport-IR-Abteilung in 2008 unter anderem durch die Thomson-Reuters-Extel-Bewertung, den Deutschen Investor-Relations-Verband in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftswoche-Magazin sowie dem Magazin „Institutional Investor“ in verschiedenen Kategorien ausgezeichnet. In der Rangliste der besten Vorstandsvorsitzenden der Thomson-Reuters-Extel-Umfrage belegte so unter anderem Prof. Dr. Wilhelm Bender im europäischen Transportbereich den dritten Platz, bei den Finanzvorständen erreichte Dr. Matthias Zieschang ebenfalls im europäischen Transportbereich den zweiten Rang.

Für das Geschäftsjahr 2009 plant die IR-Abteilung ihre offene und zeitnahe Kommunikation mit den Anteilseignern und Interessenten weiter zu intensivieren sowie die Qualität in Service und Kommunikation weiter zu verbessern.

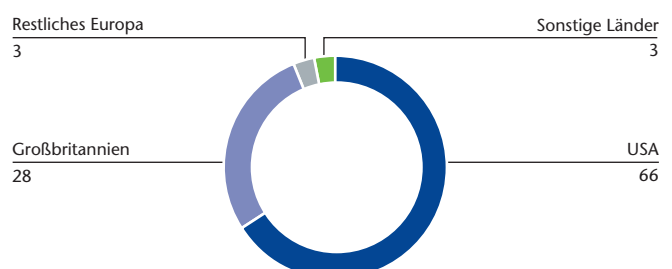
IR-Aktivitäten nach Regionen und Ländern

in %



Streubesitz nach Regionen und Ländern*

in %



* Ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt und der Deutschen Lufthansa AG

Angaben gemäß § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 917.094.540,00 € (Stand 31. Dezember 2008) ist in 91.709.454 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 51,73 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,57 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,16 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Der an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Abschlussstichtag angepasste Stimmrechtsanteil ist den Aktionären wie folgt zuzuordnen: Julius Bär Holding AG 10,35 %, Deutsche Lufthansa AG 9,94 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. 3,02 %, Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %, Morgan Stanley 2,96 % sowie The Capital Group Companies, Inc. 1,89 %.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Die Änderung der Satzung beurteilt sich nach dem § 179 AktG. Nach § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Abs. 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Abs. 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (zum Beispiel bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Abs. 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Abs. 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von Dreiviertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2008 wurden aus dem genehmigten Kapital 993.320 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Zum 31. Dezember 2008 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 7,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zweck der Ausgabe von Aktien

an Arbeitnehmer der Gesellschaft und der von ihr ausgewählten verbundenen Unternehmen genutzt werden kann. Für Details siehe Anhang Textziffer 33.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan (MSOP 2001) hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von zwölf Monaten beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2008 5,7 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2008 wurden Bezugsrechte des MSOP 2001 in Höhe von 95.865 € (4.150 Optionen) und des MSOP 2005 in Höhe von 1.604.403 € (44.700 Optionen) ausgeübt.

Die Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2008 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2008 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 verwendet werden, vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung. In 2008 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den Sachverhalten nach § 315 Abs. 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl im **Fraport-Konzern** lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 23.079 (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) und damit um 7.358 unterhalb des Wertes des Vorjahreszeitraums. Die Gesamtzahl der Beschäftigten lag zum Stichtag 31. Dezember 2008 bei 21.835. Gegenüber dem 31. Dezember 2007 entspricht dies einem Rückgang um 9.533 Beschäftigte. Grund für diesen deutlichen Rückgang war im Wesentlichen die Veräußerung unserer mit rund 10.200 Beschäftigten personalintensiven Tochtergesellschaft ICTS zum 1. April 2008.

Die Zahl der Gesamtbeschäftigten (inklusive Auszubildender und freigestellter Mitarbeiter) der **Fraport AG (Einzelgesellschaft)** lag zum Stichtag mit insgesamt 12.363 um 170 unter dem Vorjahreswert. Die Anzahl der **weiblichen Beschäftigten** der Fraport AG ging entsprechend leicht von 2.367 im Jahr 2007 auf 2.330 zum 31. Dezember 2008 zurück. Der Frauenanteil blieb konstant bei 18,9 %. Mit 9,3 % überstieg die Quote der **Menschen mit Behinderungen** im Berichtsjahr erneut die gesetzlich geforderte Mindestquote von 5 %. Die **Auszubildendenzahl** ging von durchschnittlich 302 leicht auf 294 zurück, dies erklärt sich jedoch ausschließlich durch unterschiedliche Termine bei der Übernahme nach der Ausbildung. So wurden auch 2008, wie im Vorjahr, 110 Auszubildende eingestellt. Das **durchschnittliche Alter** der Beschäftigten der Fraport AG lag mit 42,3 Jahren um 0,4 Jahre über dem Wert des Vorjahres.

Nachfolgend sind die Beschäftigten entsprechend ihrer Zugehörigkeit zu den jeweiligen Segmenten beziehungsweise dem Standort aufgeführt:

| Durchschnittlich Beschäftigte | 2007 | 2008 | Veränderung | Veränderung in % |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| Segment Aviation | 6.331 | 6.663 | 332 | 5,2 |
| Segment Retail & Properties | 2.914 | 2.733 | -181 | -6,2 |
| Segment Ground Handling | 8.062 | 8.443 | 381 | 4,7 |
| Segment External Activities | 13.130 | 5.240 | -7.890 | -60,1 |
| Konzern gesamt | 30.437 | 23.079 | -7.358 | -24,2 |
| davon in Frankfurt | 17.796 | 17.996 | 200 | 1,1 |
| davon in Beteiligungen | 18.696 | 11.522 | -7.174 | -38,4 |

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl im Segment Aviation ist im Wesentlichen auf den Mehrbedarf an Sicherheitspersonal zur Erbringung der gestiegenen Sicherheitsanforderungen begründet. Der Rückgang der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Segment Retail & Properties ist vor allem auf eine Umgliederung der Wartungsleistungen der Gepäckförderanlage in den Bereich Ground Handling zurückzuführen. Der zusätzliche Anstieg der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ground Handling-Segment resultiert aus den seit Juli 2008 erbrachten Leistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität, die durch unsere Tochtergesellschaft FraCareS GmbH erbracht werden. Der Rückgang der Personalmengen im Segment External Activities ist im Wesentlichen durch die bereits genannte Veräußerung der Tochtergesellschaft ICTS begründet.

In den zuvor angegebenen Zahlen sind weder die Auszubildenden noch die freigestellten Beschäftigten unseres Konzerns berücksichtigt.

Entgeltgestaltung und betriebliche Altersvorsorge

Aufgrund der Tarifbindung der Fraport AG findet seit Oktober 2005 der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) Anwendung. Ein Kernelement des TVöD-Tarifrechts ist die Einführung einer leistungsdifferenzierten Bezahlung. Bei der Fraport AG wurde mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung (LEA)“ bereits 2001 ein leistungsorientiertes Vergütungssystem eingeführt. Im Rahmen des Zukunftsvertrags 2010 wurde das bisherige LEA-System durch eine Neuregelung zur leistungsbezogenen Bezahlung (LBB) abgelöst. Grundlage für diese jährliche leistungsorientierte Einmalzahlung ist eine systematische Leistungsbeurteilung jedes Beschäftigten, die teilweise zusätzlich durch die Erreichung von vereinbarten Zielen ergänzt wird.

Entsprechend der tarifvertraglichen Vorgabe bietet die Fraport AG auch eine betriebliche Altersversorgung an. Zu diesem Zweck ist sie Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK), einer Pensionskasse, welche unmittelbar die Ansprüche der Beschäftigten auf Versorgungsleistungen erfüllt. Die ZVK-Betriebsrente wird ergänzt durch das Angebot einer freiwilligen Zusatzversicherung durch Entgeltumwandlung, die alternativ über zwei verschiedene Anbieter abgewickelt werden kann. Für den Personenkreis der außertariflich Beschäftigten gibt es neben der Altersversorgung über die ZVK noch eine ergänzende Altersversorgung im Wege der Direktzusage.

Bei den Konzern-Gesellschaften gelten – je nach Standort und Branche – unterschiedliche Arbeitsbedingungen, die zumeist ebenfalls tarifvertraglich geregelt sind. Die Fraport AG berät die Beteiligungsunternehmen in Tariffragen und ist an der Entwicklung und Verhandlung von Tarifverträgen beteiligt.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang der Fraport AG 2001 haben die Beschäftigten jährlich die Möglichkeit, im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms eine Einmalzahlung ganz oder teilweise in Form von Aktien des Unternehmens zu wählen. Die Anteilscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter anteiliger Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt sie an ihre Beschäftigten.

Im Geschäftsjahr 2008 entschieden sich 6.869 Beschäftigte für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 99.332 neue Aktien. Mit rund 55 % war die Beteiligung der Beschäftigten die höchste seit der Einführung des Programms. Seit dem Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit insgesamt 1.098.382 Aktien erworben. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 7. bis zum 18. April 2008 abzüglich eines Abschlags von 1,50 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 45,18 €. Neben der Fraport AG haben auch elf Tochtergesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern den Kauf von Fraport-Aktien zu vergünstigten Konditionen angeboten.

Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Eine familienbewusste Arbeitswelt ist entscheidend für die gelungene Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Fraport engagiert sich deshalb in dem Unternehmensprogramm „Erfolgsfaktor Familie“, das vom Bundesfamilienministerium zusammen mit den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft und dem Deutschen Gewerkschaftsbund ins Leben gerufen wurde. Das Programm will Familienfreundlichkeit zu einem Markenzeichen der deutschen Wirtschaft machen.

Am 29. Mai 2008 wurde die Fraport AG bei der Preisverleihung des Unternehmenswettbewerbs „Erfolgsfaktor Familie 2008“ als Gesamtsieger in der Kategorie „Großunternehmen“ ausgezeichnet. Bundesfamilienministerin Ursula von der Leyen würdigte Fraport als Trendsetter einer modernen Personalpolitik und für eine vorbildliche familienorientierte Firmenpolitik.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Angebote zur Kinderbetreuung und die Entwicklung weiterer Modelle zur Arbeitszeitflexibilisierung inklusive des Ausbaus der Programme zum Telearbeiten bilden die Schwerpunkte bei den betrieblichen Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Balance zwischen Beruf und Privatleben.

Zur Gestaltung und Realisierung der Chancengleichheit für Frauen und Männer wendet Fraport die Total-E-Quality (TEQ)-Methode an. Ziel des Systems ist die Schaffung unternehmensweiter chancengerechter Rahmenbedingungen, die es den

Beschäftigten ermöglicht, langfristig leistungsstark zu arbeiten und gleichzeitig ihre private Work-Life-Balance zu leben. Zur Umsetzung des TEQ-Systems wurde eine konzernweite Organisation geschaffen, die eine langfristig positive Unternehmenskultur unterstützen soll. Zum Beleg der Fortschritte bewirbt sich die Fraport AG regelmäßig um das Total-E-Quality-Prädikat, das im Rhythmus von drei Jahren vergeben wird. Seit Einführung des TEQ-Systems im Jahr 1997 wurden bereits vier Prädikate als Anerkennung für beispielhaftes und zukunftsweisendes Handeln einer an Chancengleichheit orientierten Personalpolitik erarbeitet.

Personalführung und Personalentwicklung

Der Personal- und Führungskräfteentwicklung geben wir im Fraport-Konzern einen hohen Stellenwert. Ein differenziertes System der Personalentwicklung über alle Mitarbeitergruppen unterstützt die Sicherung und Weiterentwicklung unserer Kompetenzen und Ressourcen.

In der beruflichen Erstausbildung bieten wir jährlich 110 jungen Menschen Ausbildungsmöglichkeiten. Neben klassischen Ausbildungsberufen sichern wir unseren Nachwuchskräftebedarf durch attraktive integrierte Bachelor-Studiengänge in den Fachrichtungen Luftverkehrsmanagement, Immobilienwirtschaft, Informatik und Betriebs- und Gebäudetechnik. Das Fraport-College ist die Weiterbildungsplattform für unsere Beschäftigten. Zielgruppenorientiert und bedarfsgerecht qualifizieren wir hier vor allem in den Feldern Mitarbeiterführung, Airport Operations, Betriebswirtschaft, EDV und Sprachen. Mit unserem prämierten Q-Card-Programm ermöglichen wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zudem die Teilnahme an attraktiven Weiterbildungsmaßnahmen im Rahmen ihrer Freizeit und leisten damit einen ergänzenden Beitrag zur Sicherung der Lern- und damit Beschäftigungsfähigkeit.

Die Förderung und Entwicklung unserer Führungskräfte hat eine zentrale Bedeutung für die Einweihung der Unternehmensziele und Umsetzung der daraus abgeleiteten Unternehmensstrategie. Wir steuern die Führungskräfteentwicklung durch Managemententwicklungsprogramme und eine gezielte Potenzialentwicklung über unsere Fraport-Academy. Potenziale für unterschiedliche Funktionen werden systematisch identifiziert und gezielt für die Übernahme neuer oder erweiterter Aufgaben entwickelt. Wir erwarten dabei auch ein hohes Eigenengagement unserer Führungskräfte. Jährlich wird die Potenzialliste bezogen auf Leistungen der Führungskräfte überprüft, korrigiert und ergänzt und die Maßnahmen sowie das Programm werden weiterentwickelt. Unsere Internationalisierungsstrategie unterstützen wir durch die Entwicklung kompetenter Short-Term-Experts. Entwicklungs-Pools, MBA-, Trainee-, Mentoring- und Austauschprogramme komplettieren unser Qualifizierungsportfolio, für das wir im Geschäftsjahr 2008 mehr als 7 Mio € bereitgestellt haben.

Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz

Mit einem Schichtanteil von über 69 % sind gesunde, qualifizierte und motivierte Beschäftigte ein zentraler Schlüssel, um im internationalen Wettbewerb bestehen und das Dienstleistungsangebot 365 Tage rund um die Uhr auf hohem Niveau erbringen zu können. Aus diesem Grund sind körperliches, psychisches und soziales Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zentrale Ziele unseres Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Aufgrund externer Einflussfaktoren wie des demographischen Wandels oder Krisen in der Weltwirtschaft haben sich die Rahmenbedingungen für die gesundheitliche Betreuung der Beschäftigten stark gewandelt. Vorausschauende Unternehmensstrategien sind gerade wegen der Verlängerung der Lebensarbeitszeit gefragt, die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit bis ins hohe Alter voraussetzt. Es stellen sich somit neue Herausforderungen für die Akteure des betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Wir begegnen den sich hieraus ergebenden Herausforderungen an den betrieblichen Arbeits- und Gesundheitsschutz durch die Erweiterung der klassischen Unternehmenstätigkeiten, wie etwa durch eine eigene psychologische Beratung oder ein betriebliches Eingliederungsmanagement. Das Eingliederungsmanagement dient der frühzeitigen Identifizierung und Umsetzung von gesundheitlichen Präventivmaßnahmen, der Gesundheitsförderung, Rehabilitation und Integration.

Fraport versteht das Gesundheitsmanagement als interdisziplinäre Aufgabe für alle Unternehmensbereiche und sieht eine besondere Verantwortung der Führungskräfte. Darüber hinaus trägt jeder Beschäftigte durch das eigene Gesundheitsverhalten maßgeblich zum Erfolg des Gesundheitsmanagements und des gesamten Unternehmens bei. Die Fraport AG unterstützt die Beschäftigten hierbei seit vielen Jahren mit umfassenden Maßnahmen zur Steigerung der Anwesenheitsquote und Verbesserung der Gesundheitssituation. Diese Engagements werden im Rahmen der zum 1. Januar 2008 gestarteten Aktion „Gesunderhaltung zahlt sich aus – Fraport sagt Danke“ gestützt. Beschäftigte mit keinen oder minimalen krankheits- beziehungsweise unfallbedingten Fehlzeiten erhalten als Dankeschön Gesundheitsgutscheine. Erste positive Auswirkungen zeigten sich an der Entwicklung der Krankenquote der Fraport AG. Diese lag 2008 im Jahresdurchschnitt nur noch bei 5,5 % (Vorjahr bei 5,8 %).

Für „vorbildliche Maßnahmen im Arbeits- und Gesundheitsschutz“ wurde die Fraport AG im Jahr 2008 von der Unfallkasse Hessen in einem erstmals ausgelobten Wettbewerb ausgezeichnet. Die Jury prämierte innovative Praxisbeispiele nachhaltiger Präventionsansätze. Fraport engagiert sich beispielsweise gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung in dem Projekt „Technologieinnovation, Arbeitsorganisation, Qualifizierung, Prävention“ (TAQP) und entwickelt hieraus ein systematisches Handlungskonzept für Produktivität und

Gesundheit. Durch Optimierung der Arbeitsabläufe an der Mensch-Maschine-Schnittstelle und eine gesundheitsgerechte Technikgestaltung sollen langfristige Beiträge für ein höchstmögliches Niveau des Arbeits- und Gesundheitsschutzes gewährleistet werden. Betriebliche Schwerpunkte sind hierbei die Gepäckverladung und die Luftsicherheitskontrolle.

Den Erfolg systematischen Handelns zur Reduzierung der Arbeitsunfallzahlen belegt auch der mehr als 15-prozentige Rückgang meldepflichtiger Arbeitsunfälle.

Integriertes Managementsystem, Innovations- und Ideenmanagement

In unserer Vision haben wir mit der Aussage

„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.“

klare Ansprüche an die Leistungsfähigkeit und Innovationskraft des Konzerns formuliert.

Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, wurden Maßnahmen struktureller Art notwendig. 2003 beschloss der Vorstand das integrierte Managementsystem (IMS) als unterstützendes Instrumentarium zur Erreichung dieser Ziele konzernweit auszurollen. Den Gesamtkonzern betrachtend, wurden die bis dato unterschiedlich aufgestellten Teilsysteme Umwelt-, Arbeitsschutz-, Qualitäts- und Wertemanagement unter dem gemeinsamen Dach des IMS zusammengeführt. Dies schließt die Themenfelder Innovations- und Ideenmanagement mit ein.

Ausbau und Entwicklung des IMS

Bereits im Geschäftsjahr 2006 hat der Vorstand das IMS auf eine modernere Basis gestellt. Es sollte als wichtiges Managementinstrument noch mehr den Konzern-Bedürfnissen angepasst werden. Die Prozessorientierung und das gemeinsame Verständnis vom Managen komplexer Prozesse wurden als zentrale Aufgabenfelder verstärkt hervorgehoben. Die so getroffenen Festlegungen bildeten die Grundlage für die in den Jahren 2007 und 2008 durchgeführten Aktivitäten. Im Rahmen des IMS, bei dem das Qualitätsmanagement gemäß DIN EN ISO 9001:2000 den Rahmen bildet, konnten weitere Konzern-Unternehmen und Beteiligungen in das Gruppenzertifikat aufgenommen und erfolgreich auditiert und rezertifiziert werden.

Innovations- und Ideenmanagement

Mit dem zentralen Innovations- und Ideenmanagement verfügt der Fraport-Konzern über ein weiteres Instrumentarium zum nachhaltigen Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des

Unternehmens. Eine steigende Anzahl von genehmigten und beantragten Schutzrechten ist ein Beweis für die erfolgreichen Bemühungen. Ergänzend zu der Vorgehensweise in der Vergangenheit legen wir künftig verstärkt den Fokus auf eine weitere Vermarktung unserer Innovationen und Ideen außerhalb des Fraport-Konzerns.

Nachhaltigkeit

Nicht der kurzfristige wirtschaftliche Gewinn bestimmt unser tägliches verantwortliches Handeln, sondern die langfristige Sicherung unserer Position als einer der weltweit führenden Flughafen-Betreiber. Im mittlerweile unbestrittenen Zeitalter von Klimabedrohungen ist dies in der globalen Mobilitätswelt nur noch mit nachhaltigem Wirtschaften möglich. Bis zum Jahr 2050 soll der CO₂-Anstieg so weltweit gestoppt werden, bis 2020 wollen die EU-Staaten bereits ihren CO₂-Anstieg um 20 % reduzieren (Basis: 2000). Auch der europäische und internationale Luftverkehr ist in diesen Vorgaben mit eingebunden. Parallel zu diesen Vorgaben und Politiken entwickelt Fraport seine Nachhaltigkeitsstrategie.

Zur Verstärkung der bestehenden Aktivitäten und im Bemühen um Stringenz im langfristigen Denken, Planen und Handeln hat der Vorstand im vergangenen Jahr auf Managementebene ein Sustainability-Board eingesetzt, mit dem Ziel der Etablierung eines ganzheitlichen Nachhaltigkeitsmanagements für den Konzern. Die von dem Sustainability-Board erarbeitete Nachhaltigkeitsstrategie wurde Anfang November vom Vorstand als verbindlicher Handlungsrahmen für die Zukunft verabschiedet. Ausgehend von der Konzern-Vision wurden strategische Nachhaltigkeitsleitlinien für die Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales formuliert und Nachhaltigkeitsziele abgeleitet. Im nächsten Schritt werden aus den Zielen für die einzelnen Bereiche des Konzerns operative Nachhaltigkeitsziele konkretisiert, deren Erreichung regelmäßig zu überprüfen ist.

Der Maßstab für unser Handeln wurde in der Präambel der Nachhaltigkeitsstrategie wie folgt formuliert:

„Nachhaltigkeit heißt für uns Zukunftsgestaltung in Verantwortung. Wir wollen durch unseren nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg die Chancen künftiger Generationen sichern und mehren und die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten. Wir sind uns unserer besonderen Verantwortung als Flughafen-Betreiber für eine ökologische, wirtschaftliche und soziale Unternehmensführung bewusst. Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit sind für uns gleichrangige Unternehmensziele.“

Bei Investitionen in Milliardenhöhe bildet vor allem das „nachhaltige Bauen“ einen der Schwerpunkte unserer Bemühungen für zukunftsorientierte Lösungen. Die Entwicklung der Flächen

Gateway Gardens, Airrail Center, Mönchhof-Gelände und des Business-Parks zwischen Terminal 1 und 2 hin zur Airport City ist unser nachhaltiger Beitrag zur langfristigen Entwicklung des Standorts Frankfurt als erfolgreiches Referenzprojekt für Aktivitäten weltweit.

Nachhaltiges Handeln für unsere Kunden

Unsere Kunden verdienen unsere ganze Aufmerksamkeit, denn sie sichern unseren Erfolg und die Wirtschaftlichkeit der Arbeitsplätze an der größten lokalen Arbeitsstätte der Bundesrepublik. Höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit bei den von uns erbrachten Luftverkehrsdienstleistungen werden zusammen mit Innovationen erwartet. In diesem Kontext arbeitet Fraport zusammen mit der Deutschen Lufthansa seit 2003 an einem Logistikprojekt mit dem Ziel, die Prozesse in der Passagier-, Gepäck- und Flugzeuglogistik zu integrieren und dabei erhebliche Effizienzgewinne zu realisieren. Allein im Jahr 2007 konnten so rund 500.000 „eingeflogene Verspätungsminuten“ (gut 8.300 Flugstunden) durch unsere Bodenverkehrsdienste aufgeholt werden. Auch die Anzahl zurückgebliebener Gepäckstücke (Misconnex-Quote) konnte so von 2,0 % in 2006 auf 1,2 % in 2008 gesenkt werden. Mit diesem erfolgreichen Logistikprojekt gewann der Standort Frankfurt nicht nur an Effizienz, gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa wurde der Fraport AG für ihre Bemühungen und Fortschritte auch der Deutsche Logistikpreis 2008 überreicht.

Die herausragende Position von Frankfurt in der weltweiten Logistik wollen wir auf der Unterstützerebene der Wissenschaft und der exportierbaren Wissensprodukte noch weiter vorantreiben: Fraport engagiert sich in diesem Zusammenhang unter anderem mit verschiedenen Hochschulen der Region und der Landesregierung für das sogenannte „House of Logistics and Mobility“. Das House of Logistics and Mobility gilt als Leuchtturmprojekt für die gesamte Region und wird seinen Standort auf dem Gateway Gardens-Gelände in unmittelbarer Nähe zum Flughafen haben.

Nachhaltiges Handeln für unsere Stakeholder „Region“ und „Beschäftigte“

Die umfangreichen Aktivitäten unseres Unternehmens in den Bereichen Kunst und Kultur, Sport, regionale Förderung und Umweltfonds können im Internet unter www.aktivfuerti-region.de eingesehen werden. Die Tätigkeiten unserer Stiftungen bei Ausbildungs- und Hochschulförderung sowie weitere vielfältige Aktivitäten im Rahmen des sozialen Engagements (Corporate Citizenship) sind ebenfalls im Internet oder als Printmedium in unserem Nachhaltigkeitsbericht verfügbar. Nachhaltigkeitsleitlinien, Diversity-Programme, Wertemanagement, flexible Dienstplangestaltungen und vieles mehr sind ebenfalls Themen des Berichts. Die Aktivitäten des Fraport-Umweltmanagements, Klimaschutzziele sowie Angaben bezüglich des Energieverbrauchs sind detailliert in unserer 2008 publizierten Umwelterklärung beschrieben.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,57 % (2007: 31,62 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,16 % (2007: 20,19 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (FRAPORT AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. 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, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vergütungsbericht ist im Anhang ab Seite 115 enthalten und Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Risiko- und Chancenbericht

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten 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 zueinander 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 und muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- Das Risikomanagement wird in die laufenden Geschäftsprozesse 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 Beschäftigten der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

Das Risikomanagement-System der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen sind vom Vorstand verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswezens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der Risikomanagement-Ausschuss ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt. Er ist verantwortlich für die Durchführung des zentralen Risikomanagements, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäfts-

prozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung in der Bewältigung seiner Aufgaben hat der RMA ein Ausschuss-Büro eingerichtet.

Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs quartalsweise an das RMA-Büro zu berichten. Neu auftretende wesentliche Risiken müssen außerhalb der turnusgemäßen Berichterstattung ad hoc dem RMA-Büro umgehend gemeldet werden. Dadurch ist eine Risikofrüherkennung gewährleistet.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen nach § 91 Abs. 2 AktG. Das Risikomanagement-System wird regelmäßig von der Internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert das Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV).

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung bestimmt das Ausmaß der identifizierten Risiken, das heißt, es gibt eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele der Fraport AG gefährden können. Hierzu findet eine Bestimmung der Risikohöhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich konservativ, das heißt, es wird der größtmögliche Schaden ermittelt (worst case).

Der RMA aggregiert die 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. Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenpotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung, das heißt nach Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen, unterschieden.

Risikomanagement bei Beteiligungen

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

Geschäftsrisiken

Im Folgenden erläutern wir die Risiken, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Fraport AG haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die von Fraport haben. Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute ist die Weltwirtschaft im Jahr 2008 um rund 3 % gewachsen. Nach ersten Schätzungen des ACI nahm das Passagieraufkommen unter den europäischen Flughäfen hingegen im Gesamtjahr 2008 um gut 0,3 % ab, die weltweite Passagierentwicklung war um 0,6 % rückläufig. Die Luftfracht war mit -3,5 % in Europa beziehungsweise -4,3 % weltweit ebenfalls rückläufig. Den vorläufigen Zahlen der ADV zufolge, stieg die Zahl der Passagiere bei den deutschen Verkehrsflughäfen aufgrund der freien Wachstumskapazitäten noch um etwa 1,2 % beziehungsweise das Cargovolumen um 4,6 %.

Die Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreissteigerungen haben seit 2004 zu Ticketpreiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. Mit Einsetzen des wirtschaftlichen Abschwungs war an den Rohölmärkten jedoch eine deutliche Entspannung der Preisentwicklung zu erkennen. 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 jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb haben wir die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Währungskursschwankungen und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können unsere Ertragsentwicklung speziell im Retail-Geschäft verändern.

Die von uns derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften 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.

In der aktuellen mittelfristigen Planung hat Fraport den Auswirkungen der Rezession Rechnung getragen. Die aktuelle Rezession könnte über das erste Halbjahr 2009 anhalten. Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen könnten stärker als

erwartet die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns negativ beeinflussen. Infolge der Wirtschaftskrise wurde ein sogenanntes „Crisis-Prevention-Team“ gebildet, das die Nachfrageentwicklung permanent beobachtet und entsprechende Gegenmaßnahmen einleitet, um die Auswirkungen der Krise abzumildern.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf den Fraport-Konzern.

Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Andererseits hat die Lufthansa mit ihren preisgünstigen „betterFly-Tickets“ den Europaverkehr in Frankfurt erfolgreich belebt, es würde aber – bei Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife – wieder Passagieraufkommen kosten.

Der Inlandsverkehr in Frankfurt dürfte weiterhin unter den zunehmenden interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche und dadurch ausbleibenden Umsteigern leiden. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Es besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Dieses Risiko würde sich bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaus der Flughafen-Kapazität weiter erhöhen. Der Kapazitätsengpass in Frankfurt ist ein wesentlicher Grund dafür, dass Frankfurt nicht voll an den Wachstumsphasen des Luftverkehrs partizipieren kann.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Die am Flughafen Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Am 14. Dezember 2006 hat der Deutsche Bundestag die Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) verabschiedet. Die Umsetzung der Gesetzesänderungen am Standort Frankfurt könnte zu nicht unwesentlichen finanziellen Mehraufwendungen bei Fraport führen.

Die EU hält an der von ihr bereits 2002 angekündigten Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste grundsätzlich fest. Sie hat im Oktober 2006 jedoch erklärt, zunächst einen Bericht zum aktuellen Umsetzungsstand bestehender Liberalisierungsvorgaben in

den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen. Wann der geplante weitere Liberalisierungsschritt umgesetzt wird, ist nicht absehbar. Zurzeit ist eine Ausgliederung des im Wettbewerb befindlichen Teils der Bodenverkehrsdienste in Vorbereitung. Ziel des Ausgliederungsvorhabens ist dabei, eine nachhaltige positive Ergebnisentwicklung in den Bodenverkehrsdiensten sicherzustellen. Aussagen über die tatsächlichen Auswirkungen sind erst mit Abschluss der Verhandlungen mit dem Betriebsrat und den Tarifpartnern möglich.

Im Zusammenhang mit dem in den Vorjahren berichteten Risiko von vollständigen Auftragsverlusten im Falle von Ausschreibungen der Leistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz am Standort Frankfurt durch das BMI besteht in dieser Form nicht mehr. Am 26. Februar 2009 haben Vertreter des BMI, der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG eine grundlegende Vereinbarung zur künftigen Wahrnehmung von Luftsicherheitskontrollen auf dem Frankfurter Flughafen unterzeichnet. Damit wird ab dem Jahr 2010 für die Luftsicherheitskontrollen schrittweise Wettbewerb hergestellt. FraSec wird sich an den Ausschreibungen beteiligen. Die Marktöffnung erfolgt schrittweise und damit sozialverträglich für die Bereiche, die zukünftig mit dem heute vorhandenen Luftsicherheitspersonal der Fraport AG und der FraSec nicht mehr abgedeckt werden können. Auftragsverluste im Rahmen der geplanten Ausschreibungen hätten voraussichtlich nicht unerhebliche Auswirkungen für die Fraport AG und die FraSec.

Aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks könnten die zukünftigen Kapitalkosten aus den notwendigen Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbeientwickeln. Es ist nicht auszuschließen, dass die Fluggesellschaften 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, Bürgerinitiativen und andere Gruppen haben im Rahmen der gesetzlichen Fristen Klagen beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht und die Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Fraport hatte

sich daraufhin freiwillig verpflichtet, während der Dauer der Entscheidungsfindung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs im Eilverfahren keine vollendeten Tatsachen zu schaffen und insbesondere noch nicht den Wald zu roden. Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof mit Entscheidungen vom 2. Januar 2009 und 15. Januar 2009 sämtliche Eilanträge zurückgewiesen hatte, wurde am 20. Januar 2009 mit der Rodung der für die Landebahn Nordwest benötigten Flächen im Kelsterbacher Wald begonnen. Durch die beabsichtigte Einigung mit der Stadt Kelsterbach über den Verkauf der benötigten Grundstücke wird eine der Klagen gegen den Ausbau zurückgezogen werden.

Mit der Zulassung des Ausbaus in den Eilentscheidungen hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof jedoch zugleich auf rechtliche Bedenken gegenüber der im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nachtflugregelung hingewiesen. Insbesondere die Zulassung von durchschnittlich 17 Flügen in der sogenannten Mediationsnacht (23 bis 5 Uhr) werde einer rechtlichen Überprüfung in den Hauptsacheverfahren möglicherweise nicht standhalten. Allerdings sind diese Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs bislang lediglich das Ergebnis einer summarischen Prüfung im Eilverfahren.

Aufgrund des im Juni 2007 abgeschlossenen Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH, in dem sich die Celanese AG/Ticono GmbH unwiderruflich verpflichtet hat, den Produktionsbetrieb der Ticono am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden, hat die Celanese AG/Ticono GmbH Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens im Sommer 2007 zurückgenommen. Damit wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Der Gesamtbetrag der bereits aktivierten Investitionen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau hat sich in 2008 zum 31. Dezember 2008 auf 1.029,4 Mio € erhöht. Sollte der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht realisierbar sein beziehungsweise sich zeitlich wesentlich verzögern, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils der bereits aktivierten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. 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. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash flow des Unternehmens haben. 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 der Finanzstrategie eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen Risiken wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken bestehen vor allem aus den originären Finanzinstrumenten sowie aus den positiven Marktwerten derivativer Finanzinstrumente. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse nur bei Kreditinstituten der Europäischen Union beziehungsweise aus einem OECD-Land mit einwandfreier Bonität (mindestens Rating A– Standard & Poor's beziehungsweise A 3 Moody's/Investmentgrade) erfolgen. Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings der Banken und Finanzanlagen werden regelmäßig überprüft.

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird.

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat Fraport noch in 2008 bereits einen wesentlichen Teil der geplanten Kreditaufnahmen für zukünftige Investitionen gesichert.

Im Zuge der Bankenkrise besteht ebenfalls ein latentes Ausfallrisiko von Geschäftsbanken, bei denen Fraport Einlagen unterhält. Durch die seitens der EU verabschiedeten Maßnahmenpakete zur Stabilisierung der Kapitalmärkte haben sich diese Risiken reduziert. Gleichwohl hat Fraport verschiedene Maßnahmen zusätzlich ergriffen, um die Risiken zu begrenzen. So wurde unter anderem ein Monitoringverfahren zur Beobachtung der aktuellen Lage an den Kapitalmärkten eingeführt. Des Weiteren wurden die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten umgeschichtet.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir so weit als möglich durch aktives Debitorenmanagement und die Bildung von Wertberichtigungen 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 abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Wie bereits im Vorjahr berichtet, hatte die Fraport AG vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) die Aufhebung des Schiedsspruchs vom 16. August 2007 beantragt, mit dem das ICSID-Schiedsgericht sich mehrheitlich für unzuständig erklärt hatte, über Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche der Fraport AG gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens in der Sache zu entscheiden. Die ICSID-Konvention sieht in bestimmten, eng begrenzten Fällen eine solche Möglichkeit vor. Das Aufhebungsverfahren hat im Jahr 2008 planmäßig seinen Fortgang genommen. Im Erfolgsfall könnte Fraport seine Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen. Dauer und Ausgang dieses Aufhebungsverfahrens sind offen.

Das seitens der philippinischen Regierung gegen PIATCO bereits 2004 eingeleitete Verfahren zur Enteignung des Terminals hat auch 2008 keine wesentlichen Fortschritte gemacht.

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. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiterverfolgt.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, ein amtierendes und ein ehemaliges Organmitglied sowie zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In zwei dieser Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen. Diese Entscheidungen wurden jeweils von den Anzeigerstatern angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig entschieden. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits im Vorjahr berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen amtierende und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Über eine mögliche Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ ist auch weiterhin noch nicht entschieden worden. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investitionen der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Die Fraport AG hat am 16. April 2008 die Zusage der Bundesregierung auf eine Einmalzahlung aus einer Bundesgarantie für Kapitaleinlagen im Ausland im Zusammenhang mit unserem Manila-Engagement in Höhe von 41,9 Mio € erhalten. Der Zahlungseingang am 7. August 2008 wurde dementsprechend als Kapitalrückzahlung vereinnahmt.

Sonstige zivilrechtliche Streitigkeiten

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt diverse zivilrechtliche Streitigkeiten mit unterschiedlichen Parteien vor deutschen und philippinischen Gerichten.

Weitere rechtliche Risiken

Im August 2004 hat die DB Station&Service AG auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen aufgrund von Forderungen gegen die Fraport AG aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt geklagt. Die Vergleichsverhandlungen wurden in 2008 abgeschlossen und haben zu einer außergerichtlichen Einigung geführt.

Risiken aus Investitionsprojekten

Das Investitionsprogramm der Fraport AG unterliegt diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle oder Veränderungen in der Planung zu Mehrkosten führen.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Bei den von der Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien, betriebenen Flughäfen in Varna und Burgas bestand aufgrund von nicht den Industriestandards entsprechenden Kerosintanks das Risiko möglicher Umweltschäden. Die entsprechenden Maßnahmen zur Erfüllung der Industriestandards wurden in 2008 abgeschlossen.

Am 2. Februar 2009 hat die Fraport AG rückwirkend zum 1. Januar 2009 sämtliche Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH an das Land Rheinland-Pfalz abgegeben. Mit dieser Transaktion endeten alle wesentlichen bestehenden wirtschaftlichen Verpflichtungen der Fraport AG gegenüber der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.

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 Schadenereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken 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 1 Mrd US-\$ gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police 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 naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen.

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

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand des Fraport-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 langfristig eine Schwächung der Marktposition des internationalen Luftverkehrs drehkreuzes Frankfurt zur Folge haben.

Geschäftschancen

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

Wesentliche Chancen ergeben sich für das Unternehmen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und deren Einfluss auf die Luftverkehrsentwicklung einerseits und aus der Nutzung von Wachstumschancen im Rahmen des Ausbaus beziehungsweise der Entwicklung von Non-Aviation-Geschäften andererseits. Insbesondere kann sich ein Nachholeffekt nach Krisenzeiten, wie der zurzeit andauernden Weltwirtschaftskrise, aufgrund der Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens ergeben.

An der von der IATA prognostizierten Luftverkehrsentwicklung werden wir über den geplanten Flughafen-Ausbau partizipieren. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagierterminal sollen 126 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen sollen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von über 4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Unser Ziel ist es, insbesondere am Wachstum des stark expandierenden asiatischen Markts teilzuhaben. Asien ist gegenwärtig nicht nur für den Flughafen Frankfurt der mit Abstand am stärksten wachsende Markt. Nach Auffassung des ACI soll dieser Trend mit den weltweit höchsten Zuwachsraten über 2020 hinaus fortbestehen. Asien wird sich dann zum aufkommensstärksten Luftverkehrsmarkt entwickelt haben. Mit der dynamischen Wirtschaftsentwicklung dieser Region geht ein unaufhaltsamer Anstieg des Wohlstands einher. Im Einklang mit dem hohen und weiter wachsenden Anteil an der Weltbevölkerung führt das überproportionale Wirtschaftswachstum zu einem ständig steigenden Marktpotenzial für den Flughafen Frankfurt.

Unternehmensstrategische Chancen

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze in Europa und Deutschlands größten Flughafen. Damit wir diese Position auch in Zukunft behaupten können, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung unserer Wettbewerbsvorteile: Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit. Wir wollen unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüsselkunden vertiefen. Oberste Ziele für alle Geschäfts- und Servicefelder sind Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

Wir sind dabei, das Immobiliengeschäft als weiteres Kerngeschäftsfeld der Fraport AG auszubauen. Ziel sind eine effektivere Bewirtschaftung der Immobilien im Bestand, die Entwicklung von zusätzlichen Immobilienprojekten und insgesamt eine Stärkung der Standortattraktivität des Flughafens Frankfurt. Ein Fokus liegt im Aufbau eines professionellen Asset Managements zur Verbesserung von Betriebs-, Nutzungs- und Vermarktungskonzepten. Fraport verspricht sich hiervon einen zusätzlichen Ergebnisbeitrag durch Kosten- und Erläsoptimierung. Auch der Aufbau der kaufmännischen Projektentwicklung soll zusätzliche Erlöse durch die Realisierung von marktfähigen Immobilienprojekten innerhalb und außerhalb des Flughafen-Geländes generieren.

Zusätzlich ist das Retailing ein starker Wachstumsmarkt für zukunftsorientierte Flughäfen. Das Unternehmen wird in den nächsten Jahren erheblich in die Erweiterung und Neugestaltung seiner Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt investieren. Neue attraktive Shops, Restaurants und Dienstleistungsangebote sollen so entstehen, die den Fluggästen eine noch größere Auswahl an attraktiven Produkten bieten.

Unverändert sind wir an einer Ausweitung unseres internationalen Beteiligungsgeschäfts interessiert, insbesondere in unserem Kerngeschäft Management und Betrieb von Flughäfen. Wir werden weiterhin Angebote für Projekte abgeben, die zu unserer Strategie passen und die wir für wertschaffend halten.

Nachtragsbericht

Mit Urteilen am 2. Januar 2009 und am 15. Januar 2009 hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) sämtliche Eilanträge gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zurückgewiesen. Im Zusammenhang mit dem zuvor am 22. Dezember 2008 gefassten Beschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt auf vorzeitige Besitzeinweisung der Fraport AG in die benötigten Grundstücke der Stadt Kelsterbach mit Wirkung zum 12. Januar 2009 konnte die Fraport AG am 20. Januar 2009 mit den Bauarbeiten an der neuen Landebahn beginnen. Die Bauarbeiten an der neuen Landebahn sollen insgesamt bis 2011 andauern.

Mit dem Erwerb von 50 % der Anteile an der türkischen IC Ictas hat die Fraport AG mit Wirkung vom 5. Januar 2009 ihren Eigenkapitalanteil an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession von 34 auf 50 % erhöht. Die im Jahr 2008 geleistete Zahlung in Höhe von 62,6 Mio € wurde in dem zugrunde liegenden Bericht als Anzahlungen für künftige Beteiligungen ausgewiesen.

Am 2. Februar 2009 hat die Fraport AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2009 sämtliche Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu einem Preis von 1 € an das Land Rheinland-Pfalz abgegeben. Mit Abschluss dieser Transaktion endeten alle wesentlichen bestehenden wirtschaftlichen Verpflichtungen der Fraport AG der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH gegenüber, insbesondere die des Verlustausgleichs. Der Ergebnisabführungsvertrag wurde zum 28. Februar 2009 gekündigt.

Am 26. Februar 2009 haben Vertreter des BMI, der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG eine grundlegende Vereinbarung zur künftigen Wahrnehmung von Luftsicherheitskontrollen auf dem Frankfurter Flughafen unterzeichnet. Damit wird ab dem Jahr 2010 für die Luftsicherheitskontrollen schrittweise Wettbewerb hergestellt. FraSec wird sich an den Ausschreibungen beteiligen. Die Marktöffnung erfolgt schrittweise und damit sozialverträglich für die Bereiche, die zukünftig mit dem heute vorhandenen Luftsicherheitspersonal der Fraport AG und der FraSec nicht mehr abgedeckt werden können.

Prognosebericht

Unsere Annahmen über die zukünftige Entwicklung gehen davon aus, dass der internationale Luftverkehr nicht durch externe Schocks wie Terroranschläge, Kriege oder Epidemien beeinträchtigt wird. Unsere Aussagen bezüglich der zukünftig erwarteten Umsatz- und Ergebnisentwicklung richten sich ferner nach den derzeit vorliegenden und ab dem 1. Januar 2009 anzuwendenden Rechnungslegungsstandards.

Ausblick 2009

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds

Bedingt durch die aktuellen Entwicklungen des gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Zusammenhang mit den anhaltenden Auswirkungen der Finanzmarktkrise besteht derzeit eine ungewöhnlich hohe Prognoseunsicherheit. Dauer und weitere Folgen der wirtschaftlichen Abschwächung sind unter den gegebenen Bedingungen nur schwer abschätzbar. Die Wirtschaftsprognosen für 2009 werden seit Beginn des Frühjahrs 2008 kontinuierlich nach unten korrigiert. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken prognostizieren für die Weltwirtschaft 2009 eine Stagnation beziehungsweise ein leichtes Minus von 0,2 %. Die asiatischen Schwellenländer, Mittel- und Osteuropa sowie Lateinamerika sollten in diesem Zusammenhang weiterhin ein Wachstum erfahren, welches jedoch weniger stark ausfallen sollte als in den vorangegangenen Jahren. Für die stark exportabhängige japanische Wirtschaft erwarten Experten dagegen voraussichtlich ein Minus von bis zu 4 %. Für die USA wird ein Minus von rund 3 % prognostiziert. Für das deutsche Bruttoinlandsprodukt sehen die Volkswirte im kommenden Jahr einen Rückgang von etwa 2,5 % voraus. Der Welthandel sollte um rund 3 % rückläufig sein. Auf dem Rohölmarkt wird weiterhin von einer Entspannung der Preise ausgegangen (Jahresdurchschnittswert bei rund 50 US-\$ pro Barrel Rohöl).¹

Neben der Wirtschaftskrise, den Rohstoffpreisen, den Wechselkurschwankungen und möglichen Streiks bleiben allgemein die latenten Risiken wie zum Beispiel Terrorismus, Epidemien oder Naturkatastrophen für die Weltwirtschaft sowie das Reiseverhalten bestehen.

Rechtliche Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Die sich abzeichnenden Änderungen im rechtlichen Umfeld der Gesellschaft könnten sich zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche insgesamt und damit auch auf die Fraport AG auswirken.

Anfang 2007 hat die Europäische Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im europäischen Luftverkehr gestartet. Das Gesetz wird nach derzeitigem Stand voraussichtlich im Februar 2011 in Kraft treten. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dieses mittelfristig auf die Entgelte auswirken wird.

Im Juni 2007 ist das neue vom Bundestag verabschiedete Fluglärmgesetz in Kraft getreten. Mit dem Inkrafttreten der Verordnungen für die konkrete Umsetzung des Gesetzes wird für 2009 gerechnet. Die konkreten Auswirkungen des Vollzugs auf Fraport sind derzeit noch nicht hinreichend zu bemessen.

Obwohl die Europäische Kommission eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste im Moment zurückgestellt hat, wird das Thema mittelfristig weiter diskutiert. Da die weitere Entwicklung noch nicht absehbar ist, können die Auswirkungen derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden.

Ende 2006 schlug die Europäische Kommission vor, den Flugverkehr in das Europäische Emissionshandelssystem einzubeziehen. Im Juli 2008 hat das EU-Parlament einem Kompromissvorschlag zur Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zugestimmt. Demnach sollen ab 2012 alle Flüge, die von einem EU-Flughafen starten oder dort landen, in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden. Die Gesamtmenge der zuzuteilenden Zertifikate soll in 2012 bei 97 % der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 liegen. Für 2013 bis 2020 wird eine weitere Absenkung auf 95 % angestrebt. Des Weiteren sollen 15 % der zugewiesenen Emissionsberechtigungen durch Auktionierung zugeteilt werden. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgas-Emissionshandel betrifft in erster Linie die Luftverkehrsgesellschaften. Flughäfen sind in diesem Zusammenhang allenfalls untergeordnete Emittenten von Treibhausgasen. Insgesamt führt diese Maßnahme jedoch ab 2012 zu einer Mehrbelastung für die gesamte Luftverkehrsbranche.

Ebenfalls für 2012 strebt die Europäische Kommission eine Kompetenzerweiterung für die European Aviation Safety Agency (EASA) an. Hierdurch sollen alle regionalen Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste durch eine europäische, einheitliche Gesetzgebung und Vorschriftenregelung abgelöst werden. Aufgrund des laufenden Gesetzgebungsverfahrens können die Auswirkungen derzeit noch nicht abschließend eingeschätzt werden.

Entwicklung des Luftverkehrs

Der globale Wirtschaftsabschwung bestimmt auch die Verkehrsaussichten für das Jahr 2009. Der ACI prognostiziert für das Passagieraufkommen weltweit ein Minus von rund 4,2 %. Bei den europäischen Flughäfen soll das Minus bei 3,7 % liegen. Für das Jahr 2010 geht der ACI wieder von einem Wachstum der Passagierzahlen aus (+3,2 % weltweit beziehungsweise +3,0 % in Europa).

¹ Quelle: DB Research, 6. Februar 2009

Auch der **Flughafen Frankfurt** wird sich den Entwicklungen der weltweiten Luftfahrt nicht entziehen können. Insofern muss auch hier für 2009 mit weiteren Rückgängen beim Passagier- und Cargoaufkommen gerechnet werden. Aufgrund der nur bedingten Abschätzbarkeit der Verkehrsentwicklung gehen wir für das erste Quartal von einer schwachen Verkehrsentwicklung aus, wovon sich auch das zweite Quartal nur geringfügig unterscheiden wird. Mit dem dritten Quartal sollte der Verkehr wieder eine positivere Dynamik erfahren, die sich im vierten Quartal fortsetzen sollte. Eine genaue Vorhersage der Verkehrsentwicklung für das Gesamtjahr 2009 kann zu Beginn des Jahres 2009 jedoch noch nicht skizziert werden. Trotz des zu erwartenden Rückgangs in 2009 sind wir für die Zeit nach der aktuellen Krise optimistisch. Mit dem Baubeginn der neuen Landebahn wird ein wichtiges Zeichen gesetzt und für die Airlines Planungssicherheit geschaffen. Die Zukunftsfähigkeit des Frankfurter Flughafens wird somit erhalten bleiben und mit Fertigstellung der neuen Landebahn im Jahr 2011 werden wir überproportional von den üblicherweise einsetzenden Nachholeffekten nach Krisenzeiten profitieren können.

Die von touristischen Verkehren geprägten Flughäfen in **Antalya**, **Varna** und **Burgas** werden von der Wirtschaftskrise voraussichtlich in einem vergleichsweise geringeren Umfang betroffen sein. Der weltweit zu erwartende Nachfragerückgang wird den Privatreiseverkehr nicht in dem Ausmaß treffen wie den Geschäftsreiseverkehr. Aufgrund der Tatsache, dass die drei Ferien-Flughäfen des Fraport-Konzerns zu den preisgünstigeren Reisezielen Europas zählen, gehen wir in 2009 für alle drei Flughäfen nicht von größeren Rückgängen aus.

Für den Flughafen in **Lima** ist nicht mit einem Rückgang, sondern mit einem stagnativen Ergebnis zu rechnen. Für den südamerikanischen Kontinent wird trotz der Wirtschaftskrise immer noch ein moderates Wirtschaftswachstum prognostiziert. Das wird die regionale Luftverkehrsnachfrage auf einem leichten Wachstumskurs halten. Demgegenüber wird der Nordamerikaverkehr, der für den peruanischen Tourismus von Bedeutung ist, aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Finanzmarktkrise im kommenden Jahr rückläufig sein.

Für das **Cargoaufkommen** lässt die Schwäche der Weltwirtschaft und damit des Welthandels keine positive Einschätzung zu. Wie in **Frankfurt** wird es bei **allen Beteiligungsflughäfen** zu Rückgängen bei der verladenen Gütermenge kommen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Der im Jahr 2008 bereits eingetretene Abschwung der globalen Wirtschaftslage sowie die Auswirkungen der Finanzmarktkrise werden sich auch im laufenden Geschäftsjahr 2009 negativ auf die Passagierzahl im Fraport-Konzern auswirken. Zusammen mit den fehlenden Umsätzen aus unserer veräußerten Tochtergesellschaft ICTS und dem Flughafen Frankfurt-Hahn rechnen wir mit

einem **Konzern-Umsatz** unterhalb des Werts von 2008. Positive Impulse sollten hingegen aus unseren Beteiligungen in Lima und Antalya resultieren. In unserer Beteiligung in Antalya wird sich neben der Übernahme des zweiten internationalen Terminals ab September 2009 auch eine Erhöhung der Eigenkapitalanteile auf 50 % positiv auf den Konzern-Umsatz auswirken. In unserem Segment Aviation wirkt sich zudem eine Preisanpassung der Flughafen-Entgelte von durchschnittlich 2,3 % dämpfend auf das rückläufige Verkehrsniveau aus. Unser Segment Retail & Properties sollte trotz der negativen Verkehrsentwicklung positive Impulse aus der Eröffnung neuer Flächen erhalten, die die nachlassenden Erträge aus dem Passagierückgang aber nur bedingt kompensieren sollten.

Auf der Ebene des **Konzern-EBITDAs** erwarten wir für das kommende Geschäftsjahr wie umsatzseitig einen Rückgang verglichen mit dem Vorjahr. Aufgrund der zu Beginn des Geschäftsjahres 2009 nur bedingten Abschätzbarkeit der Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt ist jedoch eine genaue Quantifizierung der EBITDA-Entwicklung zum Stichtag des Geschäftsberichts nicht möglich. Zu den größten Ergebnisbelastungen zählen neben der fehlenden Möglichkeit der Verkehrskompensation am Standort Frankfurt aufgrund der anhaltenden Kapazitätsbegrenzung, der Wegfall der Sondererträge des Geschäftsjahres 2008 sowie Preiseffekte im Segment Ground Handling. Zusätzlich wirkt sich ein Anstieg des Personalaufwands der Stammbeschäftigten der Fraport AG im Zusammenhang mit dem Tarifabschluss des Jahres 2008 negativ aus. Im Rahmen unserer „Crisis-Prevention-Maßnahmen“ werden wir jedoch dem sich abzeichnenden Ergebnisrückgang durch eine konsequente Überprüfung unserer Gesamtkosten entgegenwirken.

Aufgrund der zuvor genannten Entwicklungen gehen wir im Geschäftsjahr 2009 von einem Rückgang des **Konzern-Ergebnisses** aus.

Der Vorstand strebt an, die **Dividende je Aktie** auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2008 zu halten.

Entwicklung in den Fraport-Segmenten

Zum 1. Januar 2009 tritt eine neue Segment-Struktur in Kraft. Das Segment Retail & Properties wird um sämtliche Aktivitäten bereinigt, die sachlich nicht mehr dem Segment zuzuordnen sind, und anschließend in „Retail & Real Estate“ umbenannt. Die internen Servicebereiche Immobilien und Facility Management (IFM) und Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK) inklusive ihrer Tochtergesellschaften werden als „Services“ in das neu benannte Segment „External Activities & Services“ eingegliedert. Parallel wird das Profit Center, in dem die kostenbezogenen Nutzerentgelte gebündelt sind, in das Segment Aviation umgegliedert. Mit diesem Schritt werden die Aktivitäten der Fraport AG, die der Regulierung unterliegen, weiter in dem Segment Aviation gebündelt.

Die folgende Abbildung stellt die relevanten Veränderungen vereinfacht dar:

Segment-Struktur

| Status quo (zum 31.12.2008) | Aviation | Ground Handling | Retail & Properties | External Activities |
|--|--|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau • Airport Security Management | <ul style="list-style-type: none"> • Bodenverkehrsdienste Zentrale Infrastruktur • Bodenverkehrsdienste Services | <ul style="list-style-type: none"> • Handels- und Vermietungsmanagement • Kostenbezogene Nutzerentgelte • Immobilien und Facility Management • Informations- und Kommunikationsdienstleistungen | <ul style="list-style-type: none"> • Aquisitionen und Beteiligungen |
| Neue Segment-Struktur (ab 1.1.2009) | Aviation | Ground Handling | Retail & Real Estate | External Activities & Services |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau • Airport Security Management • Kostenbezogene Nutzerentgelte | <ul style="list-style-type: none"> • Bodenverkehrsdienste Zentrale Infrastruktur • Bodenverkehrsdienste Services | <ul style="list-style-type: none"> • Handels- und Vermietungsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> • Aquisitionen und Beteiligungen • Immobilien und Facility Management • Informations- und Kommunikationsdienstleistungen |

Der in diesem Lagebericht gegebene Ausblick 2009 sowie die Vorschau 2010 beziehen sich noch auf die bis zum Jahresende 2008 geltende Segment-Struktur.

Im Segment **Aviation** erwarten wir im Geschäftsjahr 2009 einen Rückgang der Umsatzerlöse, der im Wesentlichen auf die negativen Auswirkungen der konjunkturellen Abkühlung auf die Verkehrsentwicklung zurückzuführen ist. Positiv wirkt sich hingegen eine Preisanpassung der Flughafen-Entgelte von durchschnittlich 2,3 % aus. Resultierend aus dem Tarifvertrag von 2008 und dem Personalmehrbedarf unserer Tochtergesellschaft FraSec GmbH zur Absicherung der Bautätigkeiten erwarten wir einen Anstieg des operativen Aufwands. Das Segment-EBITDA sollte entsprechend unter dem Wert des Vorjahres liegen. Steigende Abschreibungen aus unseren Investitionstätigkeiten belasten das Segment-Ergebnis zusätzlich.

Aufgrund der negativen Verkehrsaussichten am Standort Frankfurt ist die Umsatzentwicklung in unserem **Retail & Properties**-Segment nur bedingt prognostizierbar. Positive Impulse sollten bei einem als konstant angenommenen Konsumverhalten jedoch aus der sukzessiven Inbetriebnahme neuer Retail-Flächen resultieren. Der Wegfall der Sondererträge aus dem Vergleich mit der

DB Station&Service AG und steigende Personalkosten aus dem im Jahr 2008 geschlossenen Tarifvertrag sollten zu einem Rückgang des Segment-EBITDAs führen. Steigende Abschreibungen führen zu einer zusätzlichen Belastung des Segment-Ergebnisses. Innerhalb des Properties-Bereichs sollten aufgrund der stabilen Mieterträge kaum Auswirkungen der negativen Verkehrsentwicklung zu sehen sein.

Der anhaltende Markt- und Kostendruck wirkt sich insbesondere auf unser personalintensives Segment **Ground Handling** aus. Der erwartete Verkehrsrückgang sowie eine weitere Preisreduzierung im Rahmen des 5-Jahres-Vertrags mit der Deutschen Lufthansa AG sollten sich in einem sichtbar rückläufigen Umsatz aus Bodenverkehrsdienstentgelten bemerkbar machen, sodass wir trotz zusätzlicher Einnahmen aufgrund der ganzjährigen Einbeziehung unserer zum 1. Juli 2008 gegründeten Tochtergesellschaft FraCareS GmbH mit einem Segment-Umsatz unter dem Wert von 2008 rechnen. Das Segment-EBITDA sollte aufgrund der negativen Umsatzentwicklung und des anhaltenden Kostendrucks aus dem steigenden Personalaufwand – im Zusammenhang mit dem Tarifabschluss von 2008 – deutlich unterhalb des Vorjahreswerts liegen. Auch das Ground Handling-Segment wird durch steigende Abschreibungen belastet werden.

Der Vorjahresvergleich in unserem **External Activities**-Segment wird durch den Verkauf unserer Tochtergesellschaft ICTS und des Flughafens Frankfurt-Hahn geprägt. Bereinigt um diese Effekte gehen wir von einem steigenden Umsatz und Ergebnis im Segment aus. Insbesondere sollten unsere Beteiligungen in Lima und Antalya Treiber dieser Entwicklung sein. In unserer Beteiligung in Antalya wird sich neben der Übernahme des zweiten internationalen Terminals ab September 2009 auch eine Erhöhung der Eigenkapitalanteile auf 50 % positiv auf den Segment-Umsatz auswirken. Die Abschreibungen sollten aufgrund der Wertminderung des Flughafens Frankfurt-Hahn im Jahr 2008 im kommenden Geschäftsjahr 2009 deutlich rückläufig sein.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns wird auch im Jahr 2009 weiter ansteigen. Grund hierfür ist insbesondere unsere Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt, die zu einem Anstieg unserer langfristigen Vermögenswerte führen wird. Finanziert werden diese Investitionstätigkeiten im Wesentlichen aus langfristigen Krediten. Die **Netto-Finanzschulden** wie auch die **Gearing Ratio** steigen entsprechend in 2009 weiter an. Die für 2009 geplante Bilanzstruktur sichert dabei in den für ein Rating relevanten Kennzahlen die Basis für eine Investmentgrade-Bewertung.

Der Rückgang des Bestands an **flüssigen Mitteln** resultiert neben dem rückläufigen Konzern-Ergebnis aus dem steigenden Mittelabfluss aus unserer Investitionstätigkeit. Der höhere Mittelabfluss ist insbesondere durch steigende Sachinvestitionen im Rahmen des Flughafen-Ausbau und der FRA-Nord-Projekte begründet. Der Mittelabfluss enthält wie im Vorjahr zu entrichtende Zahlungen gemäß dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG/Ticona GmbH. Der Mittelzufluss aus unserer Finanzierungstätigkeit sollte auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Entwicklung in den wesentlichen Investitionsprojekten

Die **Investitionen** des Fraport-Konzerns werden in 2009 voraussichtlich erneut deutlich ansteigen.

Bestimmt werden die Investitionstätigkeiten in diesem Jahr vor allem durch erhöhte Aufwendungen im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Modernisierungstätigkeiten der bestehenden Infrastruktur am Standort Frankfurt im Rahmen der FRA-Nord-Projekte sowie den Flughafen-Ausbau. Im Rahmen des Investitionsprogramms werden bis 2015 Mittelabflüsse in Höhe von 5 bis 6 Mrd € erwartet, die in den Jahren 2009 und 2010 zu Investitionsspitzen mit einem Volumen von jeweils rund 1 Mrd € führen.

Flughafen-Ausbau

Am 4. Januar 2008 wurde der Fraport AG der bereits am 18. Dezember 2007 gefasste Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zugestellt. Der Beschluss

genehmigt den Bau einer neuen Landebahn sowie weiterer Flugbetriebsanlagen und erteilt die bauplanungsrechtliche Genehmigung des Terminals 3 sowie weiterer Hochbauten. Nach der Zustellung des Beschlusses bestand die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) mit Urteilen am 2. Januar 2009 und am 15. Januar 2009 sämtliche Eilanträge zurückgewiesen hatte und das Regierungspräsidium Darmstadt mit Wirkung zum 12. Januar 2009 die vorzeitige Besitzeinweisung in die benötigten Grundstücke der Stadt Kelsterbach verfügt hatte, konnte mit den Bauarbeiten an der neuen Landebahn am 20. Januar 2009 begonnen werden. Die Bauarbeiten an der neuen Landebahn sollen insgesamt bis 2011 andauern. Zugleich werden in 2009 weitere Ausbaumaßnahmen auf dem Gelände des bestehenden Flughafens begonnen.

FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für die A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen und Produkthanforderungen unserer Kunden ertüchtigt werden, sind zur besseren Steuerung auf der Aggregations-ebene „FRA-Nord“ zusammengefasst. Hierbei wird auch die Optimierung der Retail-Bereiche und der Terminalkapazitäten angestrebt.

Die Umbau- und Erweiterungsbaumaßnahmen für die neue Halle C, den Verbindungsgang und den C/D-Riegel mit drei neuen Positionen für den Airbus A380 wurden bereits im vergangenen Geschäftsjahr fertiggestellt und der neue Flugsteig C/D konnte im Frühjahr 2008 in Betrieb genommen werden. Im Jahr 2008 wurden zudem die Arbeiten und Planungen zur Erweiterung und Umgestaltung des bestehenden Terminals 1 fortgeführt. Schwerpunkt der Baumaßnahmen wird der Umbau des Flugsteigs B zur Anpassung an die neuen EU-Sicherheitsverordnungen sein. Hierzu wurden ab Anfang Januar 2008 schrittweise Teile des Flugsteigs außer Betrieb genommen und umgerüstet. Der erste Bauabschnitt der Umsetzung des Vermischungsverbots wurde im Oktober 2008 erfolgreich abgeschlossen. Die weiteren Bauabschnitte folgen nunmehr mit einzelnen Fertigstellungen in 2009. Eine bedeutende Ergänzung des Terminals mit zusätzlichen Passagierabfertigungs- und Retail-Einrichtungen wird der neue Flugsteig A-West sein. Für den Bau des neuen Flugsteigs wurden in 2008 bereits erste Realisierungsmaßnahmen angestoßen und das Baufeld vorbereitet. Der Baubeginn für den Rohbau des Flugsteigs erfolgte am 10. Dezember 2008. Ebenso werden die Maßnahmen im Terminal 2 zur Erweiterung der Retail-Einrichtungen, zur Anpassung der Sicherheitskontrollen an die neuen Richtlinien und zur Ertüchtigung für die A380 weiter umgesetzt.

Akquisitionsprojekte

Auch in 2009 sollte der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen weiter anhalten. Fraport wird sich auch in diesem Jahr unter der Maßgabe der Wertschaffung selektiv an Verkaufsprozessen

beteiligen. Im Konkreten ist eine Beteiligung an der Ausschreibung für die Konzession des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg, Russland, vorgesehen. Das Angebot soll frühestens Ende des zweiten Quartals abgegeben werden, mit einer Entscheidung ist nicht vor Ende des Jahres zu rechnen. Hinsichtlich der beiden in 2008 geschlossenen „Memorandums of Understanding“ in Kunming und Qingdao versuchen wir unsere Geschäftsbeziehungen in 2009 weiter zu intensivieren.

Vorschau 2010

Im Zuge einer erwarteten, sich erholenden Wirtschaftslage gehen wir hinsichtlich des **Konzern-Umsatzes** und des **Konzern-EBITDA**s im Jahr 2010 von einem Anstieg gegenüber 2009 aus. Das **Konzern-Ergebnis** wird infolge steigender Abschreibungen und eines sich verschlechternden Finanzergebnisses aufgrund steigender Finanzierungsaufwendungen in etwa auf dem Niveau des Jahres 2009 liegen. Die **Dividende je Aktie** soll in 2010 mindestens auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Aufgrund der erwarteten Erholung der Weltwirtschaft rechnen wir im Jahr 2010 mit Aufholeffekten in der Passagierentwicklung und damit mit steigenden Umsätzen in unserem Segment **Aviation**. Die anhaltenden Wachstumsbegrenzungen des Standorts Frankfurt wirken jedoch umsatzdämpfend. Steigende Abschreibungen aus unseren Investitionstätigkeiten führen auch im Jahr 2010 zu einer weiteren Belastung des Segment-Ergebnisses.

Steigende Passagierzahlen, die Ausweitung der Retail-Aktivitäten sowie die anhaltende Nachfrage nach weiteren Flächen am Standort Frankfurt sollten im Jahr 2010 zu einem Wachstum der Umsätze und des EBITDA im Segment **Retail & Properties** führen. Steigende Abschreibungen aus unseren anhaltenden Investitionstätigkeiten belasten das Segment-Ergebnis weiterhin.

Auch in unserem Segment **Ground Handling** sollte sich die erholende Verkehrsentwicklung wieder positiv auf den Umsatz auswirken. Eine mögliche Ausgliederung einzelner Geschäftsbereiche würde zu einer unterproportionalen Aufwandsentwicklung des Segments führen und sollte zusammen mit der positiven Verkehrsentwicklung zu einem Wachstum des EBITDA beitragen. Steigende Abschreibungen im Zusammenhang mit unseren Investitionstätigkeiten führen zu einer anhaltenden Belastung des Segment-Ergebnisses.

Im Segment **External Activities** wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung für das Jahr 2010 erwartet. Insbesondere der erstmalig ganzjährige Betrieb aller drei Terminals am Flughafen Antalya sollte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung positiv beeinflussen. Trotz steigender Abschreibungen rechnen wir für 2010 mit einem positiven Segment-Ergebnis. Wesentliche Effekte könnten sich durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Anteilsaufstockung oder -reduzierung bestehender Beteiligungen im Rahmen der Konsolidierung ergeben.

Gesamtaussage zum Prognosebericht

Die Gesamtaussichten des Fraport-Konzerns sind auch für die kommenden Jahre unverändert positiv. Aus heutiger Sicht erwarten wir vor allem in der ersten Jahreshälfte, gegebenenfalls aber im gesamten Jahr 2009 eine belastende Wirkung der wirtschaftlichen Abkühlung auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung sowie auf die Verkehrsentwicklung des Fraport-Konzerns. Für die Zeit nach der aktuellen Krise rechnen wir jedoch weiterhin mit Aufholeffekten der Weltwirtschaft und des gesamten Luftverkehrsmarkts. Diese Aufholeffekte sollten sich dann auch positiv auf den Fraport-Konzern auswirken. Mit dem Ausbau des Standorts Frankfurt wird zudem einer der wichtigsten Grundsteine für den zukünftigen Erfolg des Fraport-Konzerns gelegt. Nach der geplanten Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest im Jahr 2011 wird der Standort Frankfurt und damit dann auch der gesamte Konzern überproportional an dem Wachstum des Luftverkehrsmarkts profitieren können.

Durch unser aktives Finanzmanagement sehen wir ferner keine Risiken für die Finanzierung unseres langfristigen Investitionsbedarfs am Standort Frankfurt sowie im externen Geschäft.

Das Wachstum über den Standort Frankfurt hinaus sollte uns zudem die Partizipation an anderen, weltweiten Wachstumsmärkten sichern.

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2009

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Prof. Dr. Bender

Dr. Schulte

Mai

Dr. Zieschang

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

| in Mio € | Anhang | 2007 | 2008 |
|--|--------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | (5) | 2.329,0 | 2.101,6 |
| Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | (6) | 0,5 | 0,4 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | (7) | 24,6 | 33,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (8) | 71,7 | 66,1 |
| Gesamtleistung | | 2.425,8 | 2.201,9 |
| Materialaufwand | (9) | -461,4 | -471,1 |
| Personalaufwand | (10) | -1.143,3 | -925,6 |
| Abschreibungen | (11) | -245,1 | -240,0 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (12) | -240,6 | -204,5 |
| Betriebliches Ergebnis | | 335,4 | 360,7 |
| Zinserträge | (13) | 30,2 | 49,2 |
| Zinsaufwendungen | (13) | -76,7 | -145,8 |
| Ergebnis at equity | (14) | 2,5 | -15,1 |
| Erträge aus Beteiligungen | (15) | 5,3 | 0,1 |
| Sonstiges Finanzergebnis | (16) | 0,9 | 24,2 |
| Finanzergebnis | | -37,8 | -87,4 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 297,6 | 273,3 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | (17) | -83,9 | -93,1 |
| Konzern-Jahresüberschuss | | 213,7 | 180,2 |
| Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss | | 5,0 | 7,2 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss | | 208,7 | 173,0 |
| Ergebnis je 10-€-Akte in € | (18) | | |
| unverwässert | | 2,28 | 1,89 |
| verwässert | | 2,26 | 1,87 |
| EBIT (= Betriebliches Ergebnis) | | 335,4 | 360,7 |
| EBITDA (= EBIT + Abschreibungen) | | 580,5 | 600,7 |

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2008

Aktiva

| in Mio € | Anhang | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|--------|----------------|----------------|
| Langfristige Vermögenswerte | | | |
| Geschäfts- oder Firmenwert | (19) | 22,7 | 22,7 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | (20) | 43,9 | 33,3 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | (21) | 570,3 | 597,6 |
| Sachanlagen | (22) | 3.569,3 | 3.886,3 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | (23) | 10,1 | 9,0 |
| Beteiligungen at equity | (24) | 37,1 | 72,4 |
| Andere Finanzanlagen | (25) | 252,2 | 205,4 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | (26) | 58,5 | 42,4 |
| Ertragsteuerforderungen | (27) | 33,5 | 26,6 |
| Latente Steueransprüche | (28) | 7,2 | 30,4 |
| | | 4.604,8 | 4.926,1 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | |
| Vorräte | (29) | 38,6 | 45,4 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (30) | 154,6 | 154,9 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | (26) | 76,6 | 205,1 |
| Ertragsteuerforderungen | (27) | 13,2 | 7,8 |
| Zahlungsmittel | (31) | 651,3 | 1.154,8 |
| | | 934,3 | 1.568,0 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | (32) | 165,6 | 0,0 |
| | | 1.099,9 | 1.568,0 |
| | | 5.704,7 | 6.494,1 |

Passiva

| in Mio € | Anhang | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|--------|----------------|----------------|
| Eigenkapital | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (33) | 914,6 | 916,1 |
| Kapitalrücklage | (33) | 565,2 | 573,1 |
| Gewinnrücklagen | (33) | 875,2 | 855,0 |
| Konzern-Bilanzgewinn | (33) | 105,3 | 105,6 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | (33) | 2.460,3 | 2.449,8 |
| Minderheitsanteile am Eigenkapital | (34) | 33,0 | 60,2 |
| | | 2.493,3 | 2.510,0 |
| Langfristige Schulden | | | |
| Finanzschulden | (35) | 830,6 | 1.685,3 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (36) | 365,6 | 192,9 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (37) | 451,7 | 514,8 |
| Latente Steuerverpflichtungen | (38) | 89,6 | 97,4 |
| Pensionsverpflichtungen | (39) | 19,4 | 19,0 |
| Ertragsteuerrückstellungen | (40) | 163,0 | 170,0 |
| Sonstige Rückstellungen | (41) | 136,2 | 101,0 |
| | | 2.056,1 | 2.780,4 |
| Kurzfristige Schulden | | | |
| Finanzschulden | (35) | 367,8 | 555,5 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (36) | 441,5 | 393,8 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (37) | 75,7 | 63,6 |
| Ertragsteuerrückstellungen | (40) | 14,2 | 1,9 |
| Sonstige Rückstellungen | (41) | 185,3 | 188,9 |
| | | 1.084,5 | 1.203,7 |
| Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten | (42) | 70,8 | 0,0 |
| | | 1.155,3 | 1.203,7 |
| | | 5.704,7 | 6.494,1 |

Konzern-Kapitalflussrechnung

| in Mio € | Anhang | 2007 | 2008 |
|--|------------|---------------|----------------|
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss | (33) | 208,7 | 173,0 |
| Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss | | 5,0 | 7,2 |
| Berichtigungen für: | | | |
| Ertragsteuern | (17) | 83,9 | 93,1 |
| Abschreibungen | (11) | 245,1 | 240,0 |
| Zinsergebnis | (13) | 46,5 | 96,6 |
| Beteiligungserträge | (15) | -5,3 | -0,1 |
| Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen | | 11,4 | 35,1 |
| Sonstiges | | 8,1 | -8,2 |
| Veränderungen der Equity-Bewertung | | -2,5 | 15,1 |
| Veränderungen der Vorräte | | -5,7 | -6,8 |
| Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte | | 36,8 | 20,1 |
| Veränderungen der Rückstellungen | | -12,2 | -15,5 |
| Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen) | | 38,1 | -45,9 |
| Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte/Schulden | | -33,8 | - |
| Betrieblicher Bereich | | 624,1 | 603,7 |
| Finanzieller Bereich | | | |
| Gezahlte Zinsen | | -63,5 | -91,7 |
| Erhaltene Zinsen | | 30,2 | 47,7 |
| Erhaltene Dividenden | | 5,3 | 0,1 |
| Gezahlte Ertragsteuern | | -117,5 | -91,8 |
| Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit | (45) | 478,6 | 468,0 |
| Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte | | -8,0 | -6,2 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | | -134,3 | -90,6 |
| Investitionen in Sachanlagen | | -583,8 | -741,8 |
| Investitionen in Beteiligungen at equity | | - | -45,6 |
| Investitionen in „als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien“ | | -1,1 | -0,1 |
| Sonstige Finanzinvestitionen, langfristig | | - | -95,7 |
| Sonstige Finanzinvestitionen, kurzfristig | | - | -80,1 |
| Finanzinvestitionen in künftige Beteiligungen | | - | -62,6 |
| Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen | | -16,6 | - |
| Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen | | - | 61,7 |
| Erlöse aus Anlagenabgängen | | 74,4 | 2,7 |
| Erlöse aus Abgängen von anderen Finanzanlagen | | 28,9 | 87,1 |
| Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit | (45) | -640,5 | -971,2 |
| An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden | | -105,1 | -105,2 |
| An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden | | -1,3 | -1,1 |
| Kapitalerhöhung | | 11,8 | 13,0 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden | | 234,6 | 922,7 |
| Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden | | -19,6 | -146,7 |
| Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden | | 59,5 | 274,9 |
| Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit | (45) | 179,9 | 957,6 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderung | | 7,8 | 38,4 |
| Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung | | -28,4 | -34,2 |
| Veränderung des Finanzmittelbestands | | -2,6 | 458,6 |
| Finanzmittelbestand zum 1. Januar | | 617,6 | 622,9 |
| Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands | | -7,0 | 10,7 |
| Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr | | 14,9 | 28,4 |
| Finanzmittelbestand zum 31. Dezember | (45), (31) | 622,9 | 1.120,6 |

Konzern-Eigenkapitalveränderung

| in Mio € | Anhang | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | | | Konzern-Bilanzgewinn | Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | Minderheitsanteile am Eigenkapital | Eigenkapital gesamt | |
|---|------------|----------------------|-----------------|----------------------|----------------|------------------|----------------------|---|------------------------------------|---------------------|-----------------------|
| | | | | Gesetzliche Rücklage | Gewinnrücklage | Währungsrücklage | | | | | Neubewertungsrücklage |
| Stand 1.1.2007 | | 913,7 | 558,8 | 36,5 | 702,3 | -5,5 | 13,0 | 105,2 | 2.324,0 | 22,1 | 2.346,1 |
| Währungsänderungen | | - | - | - | - | -0,1 | - | - | -0,1 | - | -0,1 |
| Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen | | - | - | - | - | - | 10,9 | - | 10,9 | - | 10,9 |
| Marktbewertung von Derivaten | | - | - | - | - | - | 8,3 | - | 8,3 | - | 8,3 |
| Kaufpreisallokation LAP | | - | - | - | - | - | 2,0 | - | 2,0 | - | 2,0 |
| Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 21,2 | 0,0 | 21,1 | 0,0 | 21,1 |
| Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn/ Twin Star | | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | 7,4 | 7,4 |
| Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | | 0,7 | 3,5 | - | - | - | - | - | 4,2 | - | 4,2 |
| Weitergabe eigener Anteile | | 0,1 | 0,1 | - | - | - | - | - | 0,2 | - | 0,2 |
| Management-Stock-Options-Plan | | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | - | 0,0 |
| Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte | | 0,1 | 0,1 | - | - | - | - | - | 0,2 | - | 0,2 |
| Wert erbrachter Leistungen (Bewertung) | | - | 2,7 | - | - | - | - | - | 2,7 | - | 2,7 |
| Ausschüttungen | | - | - | - | - | - | - | -105,1 | -105,1 | -1,3 | -106,4 |
| Konzern-Jahresüberschuss | | - | - | - | 103,4 | - | - | 105,3 | 208,7 | 5,0 | 213,7 |
| Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen | | - | - | - | 4,4 | - | - | -0,1 | 4,3 | -0,2 | 4,1 |
| Stand 31.12.2007 | (33), (34) | 914,6 | 565,2 | 36,5 | 810,1 | -5,6 | 34,2 | 105,3 | 2.460,3 | 33,0 | 2.493,3 |
| Stand 1.1.2008 | | 914,6 | 565,2 | 36,5 | 810,1 | -5,6 | 34,2 | 105,3 | 2.460,3 | 33,0 | 2.493,3 |
| Währungsänderungen | | - | - | - | - | 4,3 | - | - | 4,3 | -1,0 | 3,3 |
| Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen | | - | - | - | - | - | -25,0 | - | -25,0 | - | -25,0 |
| Marktbewertung von Derivaten | | - | - | - | - | - | -61,3 | - | -61,3 | - | -61,3 |
| Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,3 | -86,3 | 0,0 | -82,0 | -1,0 | -83,0 |
| Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn/ FraCareS | | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | 6,9 | 6,9 |
| Anteilsverkauf LAP | | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | 12,3 | 12,3 |
| Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | | 1,0 | 3,5 | - | - | - | - | - | 4,5 | - | 4,5 |
| Weitergabe eigener Anteile | | 0,1 | 0,1 | - | - | - | - | - | 0,2 | - | 0,2 |
| Management-Stock-Options-Plan | | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | - | 0,0 |
| Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte | | 0,4 | 1,2 | - | - | - | - | - | 1,6 | - | 1,6 |
| Wert erbrachter Leistungen (Bewertung) | | - | 3,1 | - | - | - | - | - | 3,1 | - | 3,1 |
| Ausschüttungen | | - | - | - | - | - | - | -105,2 | -105,2 | -1,1 | -106,3 |
| Konzern-Jahresüberschuss | | - | - | - | 67,4 | - | - | 105,6 | 173,0 | 7,2 | 180,2 |
| Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen | | - | - | - | -5,6 | - | - | -0,1 | -5,7 | 2,9 | -2,8 |
| Stand 31.12.2008 | (33), (34) | 916,1 | 573,1 | 36,5 | 871,9 | -1,3 | -52,1 | 105,6 | 2.449,8 | 60,2 | 2.510,0 |

Konzern-Anlagenspiegel

| in Mio € | Geschäfts- oder Firmenwert | Sonstige immaterielle Vermögens- werte | Investments in Flughafen- Betrieber- projekte | Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Anlagen im Bau |
|---|----------------------------------|---|--|---|--|---|-------------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | | | |
| Stand 1.1.2008 | 128,2 | 128,0 | 589,4 | 3.526,4 | 1.604,3 | 358,9 | 1.290,0 |
| Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen | 0,0 | -0,1 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| Zugänge | 0,0 | 6,2 | 42,8 | 223,2 | 74,8 | 46,1 | 197,7 |
| Abgänge | 0,0 | -17,6 | 0,0 | -76,5 | -18,1 | -21,8 | -8,2 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,4 | 2,2 | 230,9 | 57,1 | 5,5 | -303,8 |
| Stand 31.12.2008 | 128,2 | 116,9 | 642,1 | 3.904,0 | 1.718,1 | 388,9 | 1.175,7 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | |
| Stand 1.1.2008 | 105,5 | 84,1 | 19,1 | 1.700,8 | 1.278,1 | 230,3 | 1,1 |
| Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen | 0,0 | -0,1 | 6,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Wertminderungen gem. IAS 36 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14,6 | 6,2 | 2,1 | 0,0 |
| Zugänge | 0,0 | 9,7 | 18,7 | 99,7 | 54,5 | 28,9 | 0,0 |
| Abgänge | 0,0 | -10,1 | 0,0 | -74,0 | -18,1 | -20,5 | 0,0 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zuschreibungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stand 31.12.2008 | 105,5 | 83,6 | 44,5 | 1.737,8 | 1.320,7 | 240,8 | 1,1 |
| Restbuchwerte | | | | | | | |
| Stand 31.12.2008 | 22,7 | 33,3 | 597,6 | 2.166,2 | 397,4 | 148,1 | 1.174,6 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | | | |
| Stand 1.1.2007 | 211,3 | 109,8 | 3,2 | 3.414,6 | 1.558,7 | 346,5 | 599,1 |
| Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen | 0,0 | -0,2 | -10,0 | 2,9 | 0,0 | -0,4 | 0,0 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0,0 | 0,0 | 129,5 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 0,0 |
| Zugänge | 0,3 | 8,0 | 466,7 | 133,9 | 62,1 | 48,9 | 852,4 |
| Abgänge | -3,6 | -6,5 | 0,0 | -115,2 | -40,0 | -33,8 | -23,7 |
| Umgliederung IFRS 5 | -79,8 | -1,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -13,0 | 0,0 |
| Umbuchungen | 0,0 | 18,7 | 0,0 | 90,2 | 23,5 | 4,8 | -137,8 |
| Stand 31.12.2007 | 128,2 | 128,0 | 589,4 | 3.526,4 | 1.604,3 | 358,9 | 1.290,0 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | |
| Stand 1.1.2007 | 114,2 | 70,7 | 0,0 | 1.679,8 | 1.270,7 | 239,2 | 0,0 |
| Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen | 0,0 | -0,2 | -1,1 | 2,2 | 0,0 | -0,2 | 0,0 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0,0 | 0,0 | 14,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Zugänge | 20,3 | 13,8 | 6,2 | 124,0 | 50,0 | 28,7 | 1,1 |
| Abgänge | -3,6 | -3,8 | 0,0 | -106,2 | -36,6 | -29,9 | 0,0 |
| Umgliederung IFRS 5 | -25,4 | -0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -8,0 | 0,0 |
| Umbuchungen | 0,0 | 4,5 | 0,0 | 1,0 | -6,0 | 0,5 | 0,0 |
| Zuschreibungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stand 31.12.2007 | 105,5 | 84,1 | 19,1 | 1.700,8 | 1.278,1 | 230,3 | 1,1 |
| Restbuchwerte | | | | | | | |
| Stand 31.12.2007 | 22,7 | 43,9 | 570,3 | 1.825,6 | 326,2 | 128,6 | 1.288,9 |

* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen

| Sachanlagen Summe | Als Finanz- investitionen gehaltene Immobilien | Beteiligungen at equity | Sonstige Beteili- gungen | Available- for-sale- Wertpapiere | At-fair-value- Wertpapiere | Ausleihungen an Beteili- gungen* | Sonstige Ausleihungen | Andere Finanzanlagen Summe |
|----------------------|---|----------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|--|--------------------------|----------------------------------|
| 6.779,6 | 11,1 | 91,2 | 17,5 | 61,9 | 150,9 | 67,6 | 13,0 | 310,9 |
| 0,2 | 0,0 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 541,8 | 0,1 | 48,6 | 35,7 | 55,0 | 0,0 | 0,5 | 4,5 | 95,7 |
| -124,6 | 0,0 | -2,7 | 0,0 | -15,0 | -100,0 | -1,6 | -1,1 | -117,7 |
| -10,3 | 7,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 3,0 |
| 7.186,7 | 18,9 | 143,1 | 53,2 | 101,9 | 50,9 | 69,5 | 16,4 | 291,9 |
| 3.210,3 | 1,0 | 54,1 | 12,5 | -30,4 | 5,5 | 67,5 | 3,6 | 58,7 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 22,9 | 5,1 | 16,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 183,1 | 0,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| -112,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | -25,8 | 0,0 | 0,0 | -24,9 |
| -3,3 | 3,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 30,1 | 22,7 | 0,0 | -0,1 | 52,7 |
| 3.300,4 | 9,9 | 70,7 | 12,5 | 0,6 | 2,4 | 67,5 | 3,5 | 86,5 |
| 3.886,3 | 9,0 | 72,4 | 40,7 | 101,3 | 48,5 | 2,0 | 12,9 | 205,4 |
| 5.918,9 | 125,4 | 111,2 | 18,3 | 61,9 | 200,9 | 70,6 | 19,7 | 371,4 |
| 2,5 | 0,0 | -0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 5,9 | 0,0 | -18,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.097,3 | 1,1 | 3,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| -212,7 | -116,0 | -4,0 | 0,0 | 0,0 | -20,0 | 0,0 | -6,7 | -26,7 |
| -13,0 | 0,0 | -0,4 | -0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,8 |
| -19,3 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -30,0 | -3,0 | 0,0 | -33,0 |
| 6.779,6 | 11,1 | 91,2 | 17,5 | 61,9 | 150,9 | 67,6 | 13,0 | 310,9 |
| 3.189,7 | 58,5 | 55,0 | 12,5 | -19,2 | 4,8 | 67,5 | 3,7 | 69,3 |
| 2,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 0,0 | 0,0 | -0,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 203,8 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 5,0 |
| -172,7 | -58,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,3 | 0,0 | -0,1 | -0,4 |
| -8,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| -4,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,7 | 0,0 | 0,0 | -0,7 |
| 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -11,4 | -3,1 | 0,0 | 0,0 | -14,5 |
| 3.210,3 | 1,0 | 54,1 | 12,5 | -30,4 | 5,5 | 67,5 | 3,6 | 58,7 |
| 3.569,3 | 10,1 | 37,1 | 5,0 | 92,3 | 145,4 | 0,1 | 9,4 | 252,2 |

Segment-Berichterstattung

(Anhang Textziffer 44)

Primäre Segment-Berichterstattung

| in Mio € | | Aviation | Retail & Properties | Ground Handling | External Activities | Überleitung | Konzern |
|--|-------------|--------------|---------------------|-----------------|---------------------|-------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 2008 | 698,4 | 433,5 | 642,7 | 327,0 | – | 2.101,6 |
| | 2007 | 698,7 | 471,4 | 620,5 | 538,4 | – | 2.329,0 |
| Sonstige Erträge | 2008 | 34,5 | 41,1 | 11,6 | 13,1 | – | 100,3 |
| | 2007 | 23,0 | 31,5 | 11,5 | 30,8 | – | 96,8 |
| Erträge mit Dritten | 2008 | 732,9 | 474,6 | 654,3 | 340,1 | – | 2.201,9 |
| | 2007 | 721,7 | 502,9 | 632,0 | 569,2 | – | 2.425,8 |
| Intersegmentäre Erträge | 2008 | 47,0 | 392,4 | 20,4 | 23,2 | –483,0 | – |
| | 2007 | 52,3 | 394,3 | 17,0 | 24,5 | –488,1 | – |
| Erträge gesamt | 2008 | 779,9 | 867,0 | 674,7 | 363,3 | –483,0 | 2.201,9 |
| | 2007 | 774,0 | 897,2 | 649,0 | 593,7 | –488,1 | 2.425,8 |
| Segment-Ergebnis/EBIT | 2008 | 58,0 | 285,9 | 19,0 | –2,2 | 0,0 | 360,7 |
| | 2007 | 44,8 | 244,6 | 12,6 | 33,4 | 0,0 | 335,4 |
| Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens | 2008 | 66,9 | 82,0 | 33,0 | 58,1 | – | 240,0 |
| | 2007 | 94,8 | 88,4 | 24,8 | 37,1 | – | 245,1 |
| EBITDA | 2008 | 124,9 | 367,9 | 52,0 | 55,9 | – | 600,7 |
| | 2007 | 139,6 | 333,0 | 37,4 | 70,5 | – | 580,5 |
| Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen | 2008 | 0,0 | –1,0 | 0,9 | –15,0 | – | –15,1 |
| | 2007 | 0,0 | –0,2 | 0,8 | 1,9 | – | 2,5 |
| Erträge aus Beteiligungen | 2008 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | – | 0,1 |
| | 2007 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,3 | – | 5,3 |
| Buchwerte des Segment-Vermögens | 2008 | 2.988,6 | 1.813,3 | 590,7 | 1.036,7 | 64,8 | 6.494,1 |
| | 2007 | 2.504,3 | 1.564,6 | 477,8 | 1.104,1 | 53,9 | 5.704,7 |
| Segment-Schulden | 2008 | 1.540,3 | 1.058,0 | 310,0 | 806,5 | 269,3 | 3.984,1 |
| | 2007 | 1.153,7 | 760,2 | 194,7 | 836,0 | 266,8 | 3.211,4 |
| Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, des Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien | 2008 | 265,6 | 161,9 | 94,4 | 69,0 | – | 590,9 |
| | 2007 | 818,5 | 152,1 | 86,6 | 516,2 | – | 1.573,4 |
| Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen | 2008 | 51,0 | 47,7 | 12,4 | 8,1 | – | 119,2 |
| | 2007 | 62,6 | 67,4 | 16,3 | 12,9 | – | 159,2 |
| Anteile an at equity bewerteten Unternehmen | 2008 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 70,6 | – | 72,4 |
| | 2007 | 0,0 | 0,0 | 1,7 | 35,4 | – | 37,1 |

Sekundäre Segment-Berichterstattung

| in Mio € | | Deutschland | Übriges Europa | Asien | Übrige Welt | Überleitung | Konzern |
|--|-------------|----------------|-------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 2008 | 1.841,2 | 122,9 | 35,4 | 102,1 | – | 2.101,6 |
| | 2007 | 1.905,0 | 318,0 | 53,8 | 52,2 | – | 2.329,0 |
| Sonstige Erträge | 2008 | 95,5 | 1,7 | 2,4 | 0,7 | – | 100,3 |
| | 2007 | 76,1 | 3,7 | 16,1 | 0,9 | – | 96,8 |
| Erträge mit Dritten | 2008 | 1.936,7 | 124,6 | 37,8 | 102,8 | – | 2.201,9 |
| | 2007 | 1.981,1 | 321,7 | 69,9 | 53,1 | – | 2.425,8 |
| Buchwerte des Segment-Vermögens | 2008 | 5.582,9 | 54,2 | 600,6 | 191,6 | 64,8 | 6.494,1 |
| | 2007 | 4.789,8 | 190,2 | 511,0 | 159,8 | 53,9 | 5.704,7 |
| Anschaffungskosten der Zugänge des Sach- anlagevermögens, des Investments in Flug- hafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien | 2008 | 533,6 | 13,7 | 5,9 | 37,7 | – | 590,9 |
| | 2007 | 1.093,8 | 19,1 | 444,6 | 15,9 | – | 1.573,4 |

Konzern-Anhang

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2008 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2008 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315 a Abs. 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB gemacht.

Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 19. Juli 2002 (Neufassung vom 9. April 2008) betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen. Die Regelungen der EU-Verordnung wurden durch das Bilanzrechtsreformgesetz (BilReG) in § 315 a HGB ins deutsche Handelsrecht aufgenommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Die Geschäftstätigkeit und Organisation des Fraport-Konzerns ist im Lagebericht dargestellt.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2008 wurde am 27. Februar 2009 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

Hinsichtlich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verweisen wir auf den Konzern-Lagebericht.

(2) Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll einbezogen und alle Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet.

Das Geschäftsjahr der Fraport AG und aller einbezogenen Unternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2008 folgendermaßen verändert:

| | Inland | Ausland | Gesamt |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Fraport AG | 1 | 0 | 1 |
| Vollkonsolidierte Tochterunternehmen | | | |
| 31.12.2007 | 21 | 50 | 71 |
| Zugänge | 0 | 1 | 1 |
| Umbuchungen | 1 | 0 | 1 |
| Abgänge | -1 | -34 | -35 |
| 31.12.2008 | 21 | 17 | 38 |
| Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen | | | |
| 31.12.2007 | 6 | 5 | 11 |
| Zugänge | 1 | 1 | 2 |
| Umbuchungen | -1 | 0 | -1 |
| Abgänge | -1 | -1 | -2 |
| 31.12.2008 | 5 | 5 | 10 |
| Konsolidierungskreis im engen Sinne | | | |
| 31.12.2007 | 28 | 55 | 83 |
| Konsolidierungskreis im engen Sinne | | | |
| 31.12.2008 | 27 | 22 | 49 |
| At equity bewertete assoziierte Unternehmen | | | |
| 31.12.2007 | 6 | 2 | 8 |
| Zugänge | 0 | 1 | 1 |
| Abgänge | 0 | -1 | -1 |
| 31.12.2008 | 6 | 2 | 8 |
| Konsolidierungskreis im weiten Sinne | | | |
| 31.12.2007 | 34 | 57 | 91 |
| Konsolidierungskreis im weiten Sinne | | | |
| 31.12.2008 | 33 | 24 | 57 |

Der Zugang bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betrifft die Gesellschaft Fraport Saudi Arabia Ltd., Riad. Sämtliche Abgänge bei den Tochterunternehmen betreffen Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns.

Mit Wirkung zum 1. April 2008 hat die Fraport AG die 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe Holdings B.V. an die Deutsche Beteiligungs AG zu einem Preis von 100,0 Mio € veräußert. Der Ertrag aus der Entkonsolidierung beträgt 0,9 Mio € und wird in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Grundlage der Entkonsolidierung war der Teilkonzern-Abschluss der ICTS, in dem insgesamt 35 Tochterunternehmen, ein Gemeinschaftsunternehmen und ein assoziiertes Unternehmen einbezogen waren. Weitere Angaben zum Verkauf von ICTS sind in den Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung (Tz. 45) enthalten.

Die Zugänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport IC İctas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei, und Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden). Die Abgänge bei den Gemeinschaftsunternehmen betreffen die ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande, die mit der ICTS-Group mitveräußert wurde, sowie die AirIT International GmbH, Frankfurt.

Die 50 % der Kapitalanteile an der AirIT International GmbH, Frankfurt, hat die Fraport AG mit Wirkung zum 1. Juli 2008 zum Verkaufspreis von 82,0 Tsd € veräußert. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaft ist ein Abgangsverlust von 31,6 Tsd € entstanden.

Die Umbuchung bei den verbundenen und Gemeinschafts-Unternehmen betrifft die Gesellschaft FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main. Am 17. November 2008 wurde für die Gesellschaft FSG ein neuer Gesellschaftsvertrag abgeschlossen. Obwohl die Kapitalverhältnisse von jeweils 33,33 % bei allen Gesellschaftern unverändert blieben, hat die Fraport AG durch vertragliche Neuregelungen die tatsächliche Kontrolle über die Gesellschaft übernommen. Die Einbeziehung der Gesellschaft in den Fraport-Konzern als verbundenes Unternehmen erfolgte zum 17. November 2008. Die Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss waren unwesentlich.

Der Zugang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die neu gegründete Gesellschaft Xi'an Xianyang International Airport Co. Ltd., Xi'an/China. Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft die Asia Security Management Ltd., Bangkok, Thailand, die mit der ICTS-Group mitveräußert wurde.

Die GCS wird vollkonsolidiert, obwohl die Fraport AG nur zu 40 % beteiligt ist, da die Kontrolle über die Gesellschaft aufgrund der vertraglichen Regelungen ausgeübt werden kann und wird. Obwohl die Fraport AG an der Gesellschaft N*ICE 52 % der Kapitalanteile hält, wird die Gesellschaft aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle lediglich anteilmäßig mit 52 % einbezogen.

Die Fraport AG hält an der Fraport IC İctas Havalimani Isletme AS und an der Fraport IC İctas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS jeweils 51 % der Stammkapitalanteile. Aufgrund der Verteilung der Dividenden sowie der Gesamtkapitalanteile handelt es sich bei den Gesellschaften um Gemeinschaftsunternehmen, die mit einem Anteil von 34 % in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11 a HGB wird als Anlage zum Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH nimmt die Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. 3 HGB hinsichtlich der Offenlegung des Einzelabschlusses in Anspruch.

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

| in Mio € | 31.12.2007 | | 31.12.2008 | |
|--|------------|---------|------------|---------|
| | Zugänge | Abgänge | Zugänge | Abgänge |
| Langfristige Vermögenswerte | 134,0 | -19,0 | 0,0 | 0,0 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 6,6 | -1,9 | 0,7 | -165,6 |
| davon zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -165,4 |
| Liquide Mittel | 18,1 | -0,3 | 0,6 | -0,2 |
| Langfristige Schulden | 102,2 | -2,6 | 0,0 | 0,0 |
| Kurzfristige Schulden | 10,0 | -2,2 | 1,1 | -66,5 |
| davon Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -66,2 |

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Geschäftsjahr insbesondere den Verkauf der ICTS und im Vorjahr die Vollkonsolidierung der LAP. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von 0,3 Mio € (im Vorjahr mit einem Gewinn von 4,7 Mio €) beeinflusst.

Aufgrund der wesentlichen Effekte aus der Entkonsolidierung der ICTS zum 1. April 2008 sind die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der folgenden Tabelle dargestellt:

ICTS Europe Holding B. V. – Teilkonzern

| in Mio € | 1.1.– | 1.1.– | Veränderung |
|--|-------------|------------|-------------|
| | 31.12. 2007 | 31.3. 2008 | |
| Umsatzerlöse | 314,6 | 67,3 | -247,3 |
| Übrige Erträge | 4,0 | 0,3 | -3,7 |
| Personalaufwand | 279,0 | 60,9 | -218,1 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 33,1 | 6,8 | -26,3 |
| EBITDA | 6,5 | -0,1 | -6,6 |
| Ergebnisbeitrag zum Konzern-Jahresüberschuss (nach Konsolidierungsmaßnahmen) | 3,2 | -1,3 | -4,5 |
| Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter | 10.213 | 2.336 | -7.877 |

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

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|-----------------------------|-------|-------|
| Langfristige Vermögenswerte | 471,0 | 462,3 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 16,6 | 16,5 |
| Eigenkapital | 14,6 | -21,4 |
| Langfristige Schulden | 464,6 | 494,2 |
| Kurzfristige Schulden | 8,4 | 6,0 |
| Erträge | 50,7 | 50,7 |
| Aufwendungen | 62,4 | 77,3 |

Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.

Im Zusammenhang mit dem Managementvertrag über den Betrieb und die Entwicklung der saudi-arabischen Flughäfen Riad und Jeddah wurde am 29. April 2008 die Gesellschaft Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, gegründet. Die Fraport AG hat 90 % und die Fraport Malta Ltd. 10 % der Kapitalanteile von nominal 2,0 Mio SAR (rund 335,0 Tsd €) übernommen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Fraport IC İçtas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi

Am 6. Juni 2008 hat die Tochtergesellschaft der Fraport AG Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Sirketi, Istanbul/Türkei (Antalya alt), gemeinsam mit der türkischen IC-Gruppe die Gesellschaft Fraport IC İçtas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi (ICF Ground Handling) gegründet. Zum Gründungszeitpunkt hat Antalya 50 % der Kapitalanteile von 25.000,00 YTL (rund 12,7 Tsd €) übernommen. Gegenstand der Gesellschaft ist insbesondere die Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Ersteinbeziehung des Gemeinschaftsunternehmens in den Fraport-Konzern erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.

Mit Wirkung zum 1. August 2008 hat die Fraport AG 24,5 % Kapitalanteile von rund 45,6 Mio € an der neu gegründeten Gesellschaft Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. übernommen. Die Gesellschaft erbringt Leistungen, die mit dem Betrieb und Management des Flughafens in der zentralchinesischen Stadt Xi'an zusammenhängen. Die erstmalige Einbeziehung der Gesellschaft als assoziiertes Unternehmen in den Fraport-Konzern erfolgte zum 1. August 2008.

Multi Park II Mönchhof GmbH

Am 19. Dezember 2008 hat die Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG 50 % Kapitalanteile von 12,5 Tsd € an der neu gegründeten Gesellschaft Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden) übernommen. Die Gesellschaft wurde zwecks Entwicklung, Bebauung sowie Verwaltung und Vermarktung vom Grundbesitz auf dem Mönchhof-Gelände Kelsterbach/Raunheim errichtet. Die Ersteinbeziehung als Gemeinschaftsunternehmen in den Fraport-Konzern erfolgte zum 19. Dezember 2008.

Weitere Veränderungen

Am 30. Mai 2008 hat die 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG, die Alterra Lima Holdings Ltd., sämtliche Kapitalanteile von 57,25 % an der Lima Airport Partners S.R.L. an die Fraport AG, einen peruanischen Investor sowie den Investitionsfonds der Weltbank (IFC) verkauft. Der Kaufpreis für die 27,26 % Anteile an LAP, die an die Fraport AG veräußert wurden, betrug 18,3 Mio US-\$ (rund 11,3 Mio €). An Dritte wurden insgesamt 29,99 % der Kapitalanteile für 20,0 Mio US-\$ (rund 12,4 Mio €) verkauft. Die LAP wird weiterhin in den Fraport-Konzern voll einbezogen, der Minderheitsanteil am Konzern-Eigenkapital hat sich durch den Verkauf um 12,3 Mio € erhöht.

Am 2. Februar 2009 hat die Fraport AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2009 sämtliche Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu einem symbolischen Preis von 1 € an das Land Rheinland-Pfalz abgegeben. Mit Abschluss dieser Transaktion enden die wesentlichen wirtschaftlichen Verpflichtungen der Fraport AG der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH gegenüber, insbesondere die des Verlustausgleichs und die aus den existierenden Kreditverträgen der Flughafen-Gesellschaft Frankfurt-Hahn.

(3) Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und dem Kaufpreis einschließlich Anschaffungsnebenkosten des Erwerbers gegenübergestellt.

Soweit der Kaufpreis der Beteiligung die zu Zeitwerten angesetzten identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird ein Goodwill aktiviert. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird erfolgswirksam erfasst. In jährlichen Impairment-Tests wird die Werthaltigkeit der Goodwills überprüft. Ist eine Wertminderung des Goodwills eingetreten, 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 beizulegenden Zeitwert im 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.

Währungsumrechnung

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

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, das Eigenkapital zum historischen Kurs und die Aufwendungen und Erträge vereinfachend 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 wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

| Einheit/Währung in € | Stichtagskurs 31.12.2007 | Durchschnittskurs 2007 | Stichtagskurs 31.12.2008 | Durchschnittskurs 2008 |
|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 1 US-Dollar (USD) | 0,6793 | 0,7297 | 0,7185 | 0,6799 |
| 1 Türkische Neue Lira (TRY) | 0,5847 | 0,5628 | 0,4654 | 0,5245 |
| 1 Renminbi Yuan (CNY) | 0,0928 | 0,0958 | 0,1035 | 0,0976 |
| 1 Hong Kong Dollar (HKD) | 0,0871 | 0,9353 | 0,0927 | 0,0873 |
| 1 Nuevo Sol (PEN) | 0,2287 | 0,2334 | 0,2286 | 0,2330 |
| 100 Philippinische Peso (PHP) | 1,6468 | 1,6659 | 1,5168 | 1,5344 |

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung mit dem Stichtagskurs. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich erfolgswirksam erfasst.

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie andere Erträge werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Lieferung erfolgt ist oder die Dienstleistung erbracht ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Außerdem müssen die maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übertragen worden sein.

Erträge und Aufwendungen aus gleichen Transaktionen beziehungsweise Ereignissen werden in der gleichen Periode angesetzt.

Verkehrsentgelte für die Bereitstellung der Flughafen-Infrastruktur teilen sich in genehmigungspflichtige (gemäß § 43 a Abs. 1 LuftVZO), die unter anderem Lande- und Startentgelte, Abstell-, Passagier und Sicherheitsentgelte umfassen, sowie nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte für Bodenverkehrsdienstleistungen und Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur.

Im Fraport-Konzern werden darüber hinaus insbesondere Umsätze aus Umsatzabgaben, Vermietung, Parkierung und Sicherheitsleistungen erzielt.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die sich tatsächlich ergebenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Die aufgeführten wesentlichen Schätzungen und zugehörigen Annahmen sowie die mit den gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind entscheidend für das Verständnis der zugrunde liegenden Risiken der Finanzberichterstattung sowie der Auswirkungen, die diese Schätzungen, Annahmen und Unsicherheiten auf den Konzern-Abschluss haben könnten.

Die wesentlichen Schätzungen und Annahmen sind im Zusammenhang mit den nachstehend aufgeführten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von einzelnen Abschlussposten enthalten.

Geschäfts- oder Firmenwerte

Geschäfts- oder Firmenwerte werden zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses zu Anschaffungskosten bewertet (IFRS 3). Nach dem erstmaligen Ansatz erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen. Zu diesem Zweck werden alle Geschäftswerte einmal jährlich auf Wertminderungen gemäß IAS 36.80-99 überprüft.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Konzessionsabgaben und Investitionen in Flughafen-Infrastrukturmaßnahmen bei den Flughafen-Betreiberprojekten in der Türkei, Bulgarien und Peru.

Die Investitionen in Infrastruktur werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Konzessionsabgaben werden, sofern es sich um Finanzierungsleasingverträge nach IAS 17 handelt, zum Barwert angesetzt und gemäß der Laufzeit der Konzessionsverträge um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Im Rahmen der Übernahme beziehungsweise des Erwerbs von Grundstücken mit aufstehenden Gebäuden, die interimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude auf Basis eines Ertragswertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,0 % p. a. ermittelt.

Jeder Teil einer Sachanlage mit einem bedeutsamen Anschaffungswert im Verhältnis zum gesamten Wert des Gegenstands wird hinsichtlich der Nutzungsdauer und Abschreibungsmethode getrennt von anderen Teilen der Sachanlage beurteilt und entsprechend abgeschrieben.

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

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Investment Properties, IAS 40) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und nicht selbst genutzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden.

Nach Festlegung einer Verkaufsabsicht und dem Beginn von Entwicklungsmaßnahmen erfolgt eine Umgliederung bisher unbestimmter Grundstücke in das Vorratsvermögen, nach Festlegung einer Eigenverwendungsabsicht in das Sachanlagevermögen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Fremdkapitalkosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36.

Planmäßige Abschreibungen

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

| | Jahre |
|--|-------------|
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 3–25 Jahre |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 17–35 Jahre |
| Gebäude (statisch konstruktive Teile) | 30–80 Jahre |
| Technische Gebäudeanlagen | 20–50 Jahre |
| Gebäudeausstattungen | 12–38 Jahre |
| Platzanlagen | 5–50 Jahre |
| Start-/Landebahnen | 20–50 Jahre |
| Vorfelder | 50 Jahre |
| Rollwege | 20 Jahre |
| Sonstige technische Anlagen und Maschinen | 3–33 Jahre |
| Fahrzeuge | 4–20 Jahre |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3–25 Jahre |

Wertminderungen nach IAS 36

Vermögenswerte werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig wertgemindert, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (fair value less costs to sell) 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 Vermögenswerts.

Unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine mögliche Wertminderung werden Vermögenswerte jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung nach IAS 36 unterzogen.

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten 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 im Fraport-Konzern grundsätzlich an der Segment-Struktur. Im Segment Ground Handling bilden die Bereiche Zentrale Infrastruktur und Rampe/Passage jeweils eine cash generating unit. Den Segmenten zugeordnete Konzern-Gesellschaften und Beteiligungen at equity bilden jeweils eine selbstständige zahlungsmittelgenerierende Einheit.

Leasing

Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen, gelten als Leasingverträge. Fraport tritt sowohl als Leasinggeber als auch als Leasingnehmer auf. In Abhängigkeit davon, wer Träger von Chancen und Risiken an dem jeweiligen Leasinggegenstand ist, wird beurteilt, ob das wirtschaftliche Eigentum dem Leasinggeber (operate lease) oder dem Leasingnehmer (finance lease) zugeordnet wird.

Finance Lease

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Fraport-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Mindestleasingraten zuzüglich gegebenenfalls getragener Nebenkosten oder zum beizulegenden Zeitwert des Leasinggegenstands, sofern dieser Wert geringer ist. Der Vermögenswert wird über seine wirtschaftliche Nutzungsdauer oder den Leasingzeitraum, sollte diese kürzer sein, linear abgeschrieben. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstands erfasst. Sofern dem Fraport-Konzern als Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum nicht zuzurechnen ist, wird grundsätzlich eine Forderung in Höhe des Barwerts der Leasingraten ausgewiesen.

Operate Lease

Verbleibt das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen beim Leasinggeber und tritt Fraport als dieser auf, werden die Mietaufwendungen linear über die Leasingzeiträume berücksichtigt. Tritt Fraport als Leasinggeber auf, werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit.

Beteiligungen at equity

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

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere des Anlagevermögens, Ausleihungen und sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt, zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zu Anschaffungskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Die Folgebewertung der Finanzanlagen richtet sich nach der jeweiligen Kategorisierung gemäß IAS 39 (vergleiche Tz. 43).

Ausleihungen werden der Kategorie „loans and receivables“ zugeordnet. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

Sonstige Beteiligungen werden zum Bilanzstichtag der Kategorie „Available-for-sale“ zugeordnet. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts erfolgt die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „fair value option“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Übrige Wertpapiere werden der Kategorie „Available-for-sale“ zugeordnet. Die Folgebewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Vorräte

Unter den Vorräten werden neben fertigen und unfertigen Erzeugnissen, unfertigen Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen auch die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus von zirka zehn Jahren zum Verkauf vorgesehenen Grundstücke ausgewiesen.

Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen und Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Produktionsgemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für das gesamte vermarktungsfähige Nettobauland geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten pro Quadratmeter auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten der Fertigstellung und des Vertriebs angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

Die Grundlage zur Berechnung des voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöses bilden ein durch externe Sachverständige erstelltes Gutachten über den Verkehrswert des Verkaufsgrundstücks sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Fremdkapitalkosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögenswerte

Forderungen und sonstige Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, sonstige Forderungen sowie derivative Finanzinstrumente und marktgängige Wertpapiere. Sie werden am Erfüllungstag, das heißt, zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Langfristige unter- oder nicht verzinsliche Forderungen werden mit ihrem Barwert zum Zeitpunkt der Ausreichung oder des Erwerbs eingebucht.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten sowie alle übrigen Forderungen mit festen oder bestimmbareren Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind, werden der Kategorie „loans and receivables“ zugeordnet. Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Wertpapiere werden der Kategorie „Available-for-sale“ zugeordnet, sofern es sich nicht um strukturierte Finanzinstrumente mit eingebetteten Derivaten handelt. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Strukturierte Finanzinstrumente werden der Kategorie „fair value option“ zugeordnet und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum fair value bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit des Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner, ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten.

Grundsätzlich werden Wertminderungen über eine Minderung der Forderung oder des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Wertminderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam in Form von Einzelwertberichtigungen auf einem Wertberichtigungskonto erfasst. Ergibt sich in den Folgeperioden, dass die Gründe für die Wertminderung nicht mehr vorliegen, wird eine erfolgswirksame Wertaufholung erfasst. Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten ein. Die Zahlungsmittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

Eigenkapitalinstrumente

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (IAS 32).

Latente Steuern

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften sowie aus Konsolidierungsvorgängen.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgedecktes 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 dem Unternehmen ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung steht, gegen das die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können.

Effekte aus Steuersatz- und Steuergesetzänderungen, die am Bilanzstichtag bereits beschlossen sind, berücksichtigen wir grundsätzlich erfolgswirksam. Erfolgsneutrale Latenzen werden über die Neubewertungsrücklage erfasst, sofern die zugrunde liegende Transaktion erfolgsneutral erfasst wurde.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6,0 % p.a. (Vorjahr 5,5 % p. a.) bewertet worden. Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung unterstellt. 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 (BBVAmpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005 von Professor Heubeck verwendet. Eine Beschreibung des Plans befindet sich in Tz. 54.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen für laufende Steuern werden entsprechend den voraussichtlichen Steuernachzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags 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).

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 beziehungsweise der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Langfristige unter- oder nicht verzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert eingebucht.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands ausgewiesen.

Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten mit positiven oder negativen Marktwerten wird nach IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert (fair value) vorgenommen. Die Wertänderungen bei Cash-flow-hedges werden erfolgsneutral in der Neubewertungsrücklage erfasst. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash-flow-hedges ebenfalls direkt im Eigenkapital verrechnet.

Sofern die Kriterien eines Cash-flow-hedges nicht erfüllt sind, werden die derivativen Finanzinstrumente der Kategorie „held for trading“ zugeordnet. Die Änderungen des fair values sowie die hierauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Aktienoptionen

Die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG werden gemäß IFRS 2 bilanziert und bewertet. Die Erfüllung erfolgt durch die Ausgabe von Aktien. Die Bewertung der anteilsbasierenden Vergütung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt. Dieser wird dann als Vergütungsaufwand über den Zeitraum verteilt, innerhalb dessen die Arbeitnehmer einen uneingeschränkten Anspruch auf die Instrumente erwerben.

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Am 30. November 2006 hat das IASB den IFRS 8 „Operating Segments“ veröffentlicht. IFRS 8 ersetzt den IAS 14 und gleicht die Regelungen denen des SFAS 131 an. IFRS 8 legt die Anwendung des „management approach“ bei der Segment-Berichterstattung zugrunde. Die Anhangangaben wurden erweitert. IFRS 8 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. IFRS 8 wurde noch nicht angewendet. Die künftige Anwendung des Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 29. März 2007 wurde der überarbeitete IAS 23 „Borrowing Costs“ veröffentlicht. Das bisher bestehende Wahlrecht zur Nichtaktivierung von Fremdkapitalkosten wurde abgeschafft. Ab dem 1. Januar 2009 sind Fremdkapitalkosten, die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts direkt zugeordnet werden können, als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten zu aktivieren. Der überarbeitete IAS 23 ist ab dem 1. Januar 2009 verpflichtend auf qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2009 begonnen wird. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig (IAS 23.29). Die Wahl eines früheren

Herstellungsbegins ist möglich (IAS 23.28). Im Fraport-Konzern wird ab dem 1. Januar 2009 mit der Aktivierung von Fremdkapitalkosten begonnen. Für die Aktivierung werden qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde, berücksichtigt. Aus dieser Anwendung des überarbeiteten Standards werden sich wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben.

Am 6. September 2007 hat das IASB eine überarbeitete Version des IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ herausgegeben. Die neue Fassung des Standards sieht geänderte Bezeichnungen für die Bestandteile des Abschlusses vor. Eine der wesentlichen materiellen Änderungen besteht darin, dass sämtliche Erträge und Aufwendungen, einschließlich der ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen, nun zwingend im Rahmen einer Gesamterfolgsrechnung (statement of comprehensive income) auszuweisen sind. Eine Präsentation, die ausschließlich zusammen mit den eigentümerbezogenen Eigenkapitalveränderungen innerhalb eines Eigenkapitalspiegels erfolgt, ist dagegen nicht mehr möglich. Außerdem sind erweiterte Angaben zu den ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträgen und Aufwendungen (other comprehensive income) vorgesehen. Den Schwerpunkt der Eigenkapitalveränderungsrechnung (statement of changes in equity) bildet daher zukünftig die Darstellung sämtlicher eigentümerbezogenen Eigenkapitalveränderungen (owner changes in equity). Die neue Fassung des IAS 1 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Fraport AG hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht.

Am 17. Januar 2008 hat das IASB Änderungen von IFRS 2 „Share-based Payment“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Definition von Ausübungsbedingungen und die Regelungen zur Annullierung einer Zusage durch eine andere Partei als das Unternehmen. Die Änderungen sind rückwirkend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist erlaubt. Die künftige Anwendung der Änderungen des IFRS 2 wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 14. Februar 2008 hat das IASB Änderungen des IAS 32 und IAS 1 in dem Dokument: „Puttable Financial Instruments and Obligations Arising on Liquidation“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen Regelungen zur Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital. Die überarbeitete Fassung des Standards erlaubt, kündbare Instrumente unter bestimmten Bedingungen als Eigenkapital zu klassifizieren. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 22. Mai 2008 hat das IASB im Dokument „Cost of an Investment in a Subsidiary, Jointly Controlled Entity or Associate“ Änderungen zu IFRS 1 und IAS 27 veröffentlicht. Die Änderungen betreffen unter anderen die Bilanzierung von Anschaffungskosten einer Beteiligung bei erstmaliger Anwendung von IFRS sowie die Ausschüttungen aus Ergebnissen vor dem Erwerbszeitpunkt eines Konzern-Unternehmens. Die Änderungen sind prospektiv für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 22. Mai 2008 wurde im Rahmen des ersten „annual improvements projects“ eine Reihe von kleineren Änderungen verschiedener Standards durch das IASB verabschiedet. In dem Dokument sind neben neuen Formulierungen der Standards, Änderungen enthalten, die Auswirkungen auf die Bilanzierung, Ansatz und Bewertung haben. Ein Großteil der Änderungen ist erstmalig auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Auswirkungen der Änderungen werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht wird sich die künftige Anwendung der Änderungen nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 13. Oktober 2008 hat das IASB Änderungen des IAS 39 und des IFRS 7 verabschiedet. Die erfolgten Änderungen sind eine Reaktion auf die Finanzmarktkrise und ermöglichen Unternehmen in bestimmten Fällen eine Umklassifizierung von Finanzinstrumenten. Die Änderungen hinsichtlich der Umklassifizierung dürfen rückwirkend zum 1. Juli 2008 genutzt werden. Der Fraport-Konzern hat keine Umklassifizierung vorgenommen.

Das IFRIC hat am 2. November 2006 die Interpretation IFRIC 11 „Group and Treasury Share Transactions“ veröffentlicht. IFRIC 11 regelt, wie IFRS 2 auf anteilsbasierte Vergütungen mit Eigenkapitalinstrumenten des eigenen Unternehmens oder mit Eigenkapitalinstrumenten eines anderen Konzern-Unternehmens angewendet werden soll. IFRIC 11 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Die Anwendung des IFRIC 11 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 28. Juni 2007 wurde IFRIC 13 „Customer Loyalty Programmes“ veröffentlicht. Die Interpretation befasst sich mit der Bilanzierung und Bewertung von Kundenbindungsprogrammen. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen. Die Anwendung des IFRIC 13 hat auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine Auswirkungen.

Am 4. Juli 2007 wurde IFRIC 14 „IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction“ veröffentlicht. Die Interpretation gibt insbesondere Hinweise darauf, wie die Begrenzung nach IAS 19 „Employee Benefits“ für einen Überschuss festzulegen ist, der als Vermögenswert (Defined Benefit Asset) angesetzt werden kann. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Die Anwendung des IFRIC 14 hat sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht ausgewirkt.

Veröffentlichte, aber noch nicht durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen

Das IASB hat am 11. Januar 2008 die überarbeiteten Fassungen des IFRS 3 „Business Combinations“ und IAS 27 „Consolidated and Separate Financial Statements“ veröffentlicht. Die umfangreichen Änderungen dieser Standards betreffen unter anderem: die Einräumung eines Wahlrechts bei der Bewertung von Minderheitsanteilen (entweder zum beizulegenden Zeitwert inklusive des auf sie entfallenden Goodwills oder zum anteiligen identifizierbaren Nettovermögen), beim sukzessiven Anteilerwerb die erfolgswirksame Erfassung von Unterschieden zwischen Buchwert und beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile, die Erfassung von Anschaffungsnebenkosten als Aufwand.

IFRS 3 ist erstmalig prospektiv auf Unternehmenszusammenschlüsse anzuwenden, für die der Erwerbszeitpunkt am oder nach dem Beginn von Geschäftsjahren liegt, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 30. Juni 2007 beginnen. Die Änderungen des IAS 27 sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist erlaubt, wenn gleichzeitig der neue IFRS 3 angewendet wird. Die künftige Anwendung der überarbeiteten Standards wird sich je nach Umfang des Unternehmenszusammenschlusses entsprechend auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 31. Juli 2008 im Dokument „Eligible Hedged Items – Amendment to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement“ Ergänzungen zu IAS 39 veröffentlicht. Hierin werden die Voraussetzungen erläutert, unter denen Inflationsrisiken im Rahmen von Sicherungsgeschäften als Grundgeschäft abgesichert werden können, sowie die Möglichkeit, Optionen als Sicherungsinstrument zur Absicherung einseitiger Risiken zu verwenden. Die Änderungen des IAS 39 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist möglich. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 27. November 2008 hat das IASB Änderungen zu IAS 39 zur Anwendung der Umklassifizierungsregeln veröffentlicht. Die Veröffentlichung stellt den Anwendungszeitpunkt der am 13. Oktober 2008 veröffentlichten Änderungen klar. Im Fraport-Konzern wurde die Möglichkeit der Umklassifizierung dieser Finanzinstrumente nicht angewandt.

Das IFRIC hat am 30. November 2006 die Interpretation IFRIC 12 „Dienstleistungs-Konzessionsvereinbarungen“ veröffentlicht. IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag von staatlichen Einrichtungen öffentliche Leistungen erbringen. IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Die Auswirkungen von IFRIC 12 werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht werden sich wesentliche Auswirkungen sowohl auf die Vermögens- als auch auf die Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

Am 3. Juli 2008 wurden die Interpretationen IFRIC 15 „Immobilienfertigungsaufträge“ und IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb“ veröffentlicht.

IFRIC 15 definiert Kriterien, nach denen ein Unternehmen, das sich mit der Immobilienfertigung befasst, entweder IAS 11 „Fertigungsaufträge“ oder IAS 18 „Erträge“ anzuwenden hat. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Zielsetzung des IFRIC 16 ist eine Klarstellung von Sachverhalten, die sich in IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse“ und IAS 39 „Finanzinstrumente“ im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Absicherung von Fremdwährungsrisiken innerhalb eines Unternehmens und seiner ausländischen Geschäftsbetriebe ergeben. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 27. November 2008 wurde IFRIC 17 „Sachdividenden an Eigentümer“ veröffentlicht. Er regelt die Bewertung von Vermögenswerten, die statt Zahlungsmitteln zur Gewinnausschüttung an die Anteilseigner verwendet werden. IFRIC 17 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--------------------------------|----------------|----------------|
| Aviation | | |
| Flughafen-Entgelte | 544,7 | 538,5 |
| Sicherheitsdienstleistungen | 127,8 | 132,6 |
| Übrige Umsatzerlöse | 26,2 | 27,3 |
| | 698,7 | 698,4 |
| Retail & Properties | | |
| Real Estate | 211,2 | 162,4 |
| Retail | 145,8 | 151,6 |
| Parkierung | 58,4 | 57,7 |
| Übrige Umsatzerlöse | 56,0 | 61,8 |
| | 471,4 | 433,5 |
| Ground Handling | | |
| Bodenverkehrsdienste | 414,0 | 410,9 |
| Infrastrukturentgelte | 195,7 | 219,1 |
| Übrige Umsatzerlöse | 10,8 | 12,7 |
| | 620,5 | 642,7 |
| External Activities | | |
| | 538,4 | 327,0 |
| | 2.329,0 | 2.101,6 |

Zu Erläuterungen der Umsatzerlöse verweisen wir auf den Lagebericht, Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ sowie die Segment-Berichterstattung (vergleiche Tz. 44).

Im Vorjahr sind unter den Umsatzerlösen Real-Estate-Umsätze von 57,6 Mio € enthalten, die aus dem Finanzierungsleasingvertrag zwischen der Fraport AG und der AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (AIRRAIL) resultieren.

Zu Auswirkungen der Entkonsolidierung der ICTS auf Umsatzerlöse verweisen wir auf Tz. 2 und Tz. 44.

Im Segment Retail & Properties sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 121,6 Mio € (im Vorjahr 116,4 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminalflächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2022. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 47 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Der Bruttobuchwert der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 517,7 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 332,2 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 9,3 Mio € beträgt.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen:

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt 2007 |
|-------------------------|--------------|-----------|-----------|----------------|
| | ≤ 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | |
| Mindestleasingzahlungen | 57,9 | 157,7 | 453,6 | 669,2 |

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt 2008 |
|-------------------------|--------------|-----------|-----------|----------------|
| | ≤ 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | |
| Mindestleasingzahlungen | 52,3 | 113,4 | 499,3 | 665,0 |

(6) Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|------|------|
| Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | 0,5 | 0,4 |

(7) Andere aktivierte Eigenleistungen

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|-----------------------------------|------|------|
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 24,6 | 33,8 |

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie ab 2008 Einkaufsleistungen von Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werkleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude am Flughafen Frankfurt sowie von deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt enthalten.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|-------------|-------------|
| Auflösungen von Rückstellungen | 41,1 | 25,3 |
| Ausbuchung von Verbindlichkeiten | 0,0 | 10,0 |
| Gewinne aus Anlagenabgängen | 3,2 | 1,5 |
| Erträge aus Schadenersatzleistungen | 2,8 | 5,3 |
| Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse | 1,7 | 1,0 |
| Auflösungen von Wertberichtigungen | 1,1 | 5,1 |
| Erträge aus Entkonsolidierungen | 0,4 | 1,1 |
| Zahlungseingänge auf Manila-Projekt | 0,7 | 0,0 |
| Sonstige | 20,7 | 16,8 |
| | 71,7 | 66,1 |

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich. Im Vorjahr wurde darüber hinaus eine Rückstellung im Zusammenhang mit Verpflichtungen aus der Beendigung des ausgelaufenen Konzessionsvertrags in Antalya aufgelöst.

Die Ausbuchung der Verbindlichkeiten resultiert aus einem in 2008 zwischen der Fraport AG und DB Station&Service AG geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit der Klage auf Zahlungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt. Der Vergleich sieht Zahlungen der Fraport AG an die DB Station&Service AG vor, die unter den bilanzierten Verbindlichkeiten lagen. Der hieraus resultierende Differenzbetrag von 10,0 Mio € wurde ertragswirksam ausgebucht.

(9) Materialaufwand

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|---------------|---------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | -84,3 | -90,3 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -319,5 | -380,8 |
| Aufwendungen aus Finanzierungsleasing | -57,6 | 0,0 |
| | -461,4 | -471,1 |

Die Aufwendungen aus Finanzierungsleasing im Vorjahr betreffen den Finanzierungsleasingvertrag mit der AIRRAIL (vergleiche Tz. 5).

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 59,4 Mio € (Vorjahr 29,8 Mio €), welche im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen für den Betrieb der Flughäfen Lima sowie Varna und Burgas angefallen sind (vergleiche Tz. 52).

(10) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|-----------------|---------------|
| Löhne und Gehälter | -932,7 | -754,3 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | -176,8 | -138,0 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | -33,8 | -33,3 |
| | -1.143,3 | -925,6 |

Der Rückgang des Personalaufwands resultiert insbesondere aus dem Verkauf der ICTS zum 1. April 2008. Wesentliche Effekte aus der Entkonsolidierung der ICTS sind in der Tabelle Tz. 2 dargestellt.

Bei der Fraport AG verzeichnet der Personalaufwand mit 631,7 Mio € einen Rückgang um 36,6 Mio € gegenüber dem Vorjahr. Dies ist insbesondere auf niedrigere Rückstellungszuführungen sowie auf die Abnahme der Stammbeschäftigten um 193 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt zurückzuführen. Gegenläufig wirkt sich der TVöD-Tarifabschluss aus.

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, Altersteilzeitverpflichtungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Fraport AG betragen die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung im Geschäftsjahr 2008 47,0 Mio €.

| Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter | 2007 | 2008 |
|--|---------------|---------------|
| Stammbeschäftigte | 28.831 | 21.719 |
| Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler) | 1.606 | 1.360 |
| | 30.437 | 23.079 |

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 22.758 (im Vorjahr 30.275), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 321 (im Vorjahr 162). Der Rückgang der Mitarbeiter ist hauptsächlich in dem Verkauf der ICTS begründet.

(11) Abschreibungen

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|--------|--------|
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | -245,1 | -240,0 |

Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Nutzungsdauern von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entsprechen den planmäßigen Nutzungsdauern der Immobilien des Sachanlagevermögens.

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern, die zu Minderabschreibungen in Höhe von 3,5 Mio € führten.

Wertminderungen nach IAS 36

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 auf Sachanlagen von 22,9 Mio € (im Vorjahr 1,1 Mio €) sowie auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien von 5,1 Mio € (im Vorjahr 1,0 Mio €) enthalten. Im Vorjahr wurden darüber hinaus Firmenwerte in Höhe von 20,3 Mio € wertgemindert.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragsersparung. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht ermittelt.

Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash-flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2009 bis 2014 beziehungsweise der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über der jeweiligen Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Markt-Performance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0 % und 1,7 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividuell gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 6,2 % bis 8,95 % (Vorjahr 6,2 % bis 9,5 %) verwendet.

Die Wertminderung des Sachanlagevermögens in Höhe von 22,9 Mio € betrifft die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH und ist dem Segment External Activities zuzuordnen. Die Wertminderung wurde aufgrund der negativen Ergebniserwartung erforderlich.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien, die dem Segment Retail & Properties zuzuordnen sind, resultieren aus Wertminderungen einiger Grundstücke des Mönchhof-Geländes. Zur Wertminderung der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien verweisen wir auch auf Tz. 23.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|---|---------------|---------------|
| Mieten und Leasingaufwendungen | -31,3 | -24,6 |
| Versicherungen | -25,6 | -22,7 |
| Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand | -24,2 | -19,7 |
| Werbungskosten | -18,8 | -16,3 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | -14,7 | -14,8 |
| Sonstige Steuern | -9,1 | -7,3 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -1,7 | -3,7 |
| Sonstiges | -115,2 | -95,4 |
| | -240,6 | -204,5 |

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 20,8 Mio € (Vorjahr 26,3 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 2,5 Mio € (Vorjahr 2,1 Mio €) enthalten.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsggebühren, Porti und Aufwendungen aus der Zuführung zu diversen Rückstellungen.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,5 Mio € (Vorjahr 2,2 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

| 2008 in Mio € | Fraport AG | Konsolidierte Unternehmen |
|--|------------|------------------------------|
| Abschlussprüfung | 1,0 | 0,4 |
| Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen | 0,3 | |
| Steuerberaterleistungen | 0,7 | |
| Sonstige Leistungen | 0,1 | |
| | 2,1 | 0,4 |

In der Hauptversammlung am 28. Mai 2008 wurde die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2008 gewählt. Die Abschlussprüfung des vergangenen Geschäftsjahres erfolgte durch die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

(13) Zinserträge und Zinsaufwendungen

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--------------------------------------|-------|--------|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 30,2 | 49,2 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -76,7 | -145,8 |

Davon betreffen finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten:

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|---|-------|--------|
| Zinserträge aus Finanzinstrumenten | 28,2 | 46,7 |
| Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten | -69,5 | -138,1 |

Die Zinserträge und Aufwendungen enthalten Zinszahlungen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten. Die Nettozinszahlungen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenfalls im Zinsergebnis erfasst.

(14) Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|-------------------------------|------------|--------------|
| Flughafen Hannover | | |
| Anteiliges Ergebnis | 3,2 | 2,1 |
| Wertminderungen gemäß IAS 36 | 0,0 | -16,6 |
| ASG | 0,8 | 0,8 |
| ACF | 0,0 | 0,1 |
| Gateway Gardens | -0,2 | -1,0 |
| Tradeport Hong Kong | 0,0 | -0,5 |
| LAP (im Vorjahr bis 31. Juli) | -1,3 | 0,0 |
| | 2,5 | -15,1 |

Die Wertminderung nach IAS 36 des Flughafens Hannover erfolgte aufgrund des erwarteten sinkenden Verkehrsaufkommens. Bezüglich der Durchführung des Werthaltigkeitstests verweisen wir auf Tz. 4 und Tz. 11.

(15) Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzten sich folgendermaßen zusammen:

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|---------------------------------|------------|------------|
| Perishable-Center GmbH & Co. KG | 0,0 | 0,1 |
| Ineuropa Handling UTE | 5,3 | 0,0 |
| | 5,3 | 0,1 |

(16) Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--|--------------|--------------|
| Erträge | | |
| Zahlung aus einer Bundesgarantie für Kapitaleinlagen im Ausland (Manila-Projekt) | 0,0 | 41,9 |
| Zahlungseingang auf Manila-Projekt | 2,3 | 0,0 |
| Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen | 6,5 | 7,3 |
| Fremdwährungskursgewinne unrealisiert | 4,4 | 14,9 |
| Fremdwährungskursgewinne realisiert | 1,3 | 2,6 |
| Bewertung von Derivaten | 4,2 | 0,4 |
| Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens | 4,3 | 0,8 |
| | 23,0 | 67,9 |
| Aufwendungen | | |
| Fremdwährungskursverluste unrealisiert | -12,5 | -6,7 |
| Fremdwährungskursverluste realisiert | -1,7 | -4,5 |
| Sonstige Aufwendungen im Finanzergebnis | -1,0 | -2,3 |
| Bewertung von Derivaten | -1,5 | -8,3 |
| Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens | -5,4 | -21,9 |
| | -22,1 | -43,7 |
| Sonstiges Finanzergebnis insgesamt | 0,9 | 24,2 |

Die Zahlung aus der Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement stellt einen Einmalertrag dar.

(17) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|------------------------|--------------|--------------|
| Laufende Ertragsteuern | -121,9 | -67,6 |
| Latente Ertragsteuern | 38,0 | -25,5 |
| | -83,9 | -93,1 |

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften. Die tatsächlichen Steuern resultieren aus den steuerlichen Ergebnissen des Geschäftsjahres, auf welche die lokalen Steuersätze der jeweiligen Konzern-Gesellschaft angewendet werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde das Unternehmenssteuer-Reformgesetz beschlossen, das eine Steuersatzsenkung ab 1. Januar 2008 vorsieht. Bei inländischen Gesellschaften wurde daher bereits zum 31. Dezember 2007 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % zuzüglich eines Solidaritätszuschlags von 5,5 % auf die abgeführte Körperschaftssteuerschuld zugrunde gelegt. Hieraus resultierte einschließlich der Gewerbesteuer für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 %.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet. Zum 31. Dezember 2008 verfügte der Fraport-Konzern über aus heutiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 48,1 Mio € (im Vorjahr 20,1 Mio €). Verluste können in Deutschland unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung nach derzeitigem Recht unbefristet vorgetragen werden. Die Verlustnutzungen außerhalb von Deutschland richten sich nach dem jeweiligen nationalen Recht. Von den nicht angesetzten Verlustvorträgen können 38,3 Mio € vier bis fünf Jahre und 3,9 Mio € 14 bis 19 Jahre vorgetragen werden. Die übrigen

nicht angesetzten Verlustvorträge können unbegrenzt vorgetragen werden. Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können.

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

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzpositionen zuzuordnen:

| in Mio € | 2007 | | 2008 | |
|---|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| | Aktive latente Steuern | Passive latente Steuern | Aktive latente Steuern | Passive latente Steuern |
| Sachanlagen | 1,6 | -106,4 | 5,6 | -199,7 |
| Finanzanlagen | 20,2 | - | 10,7 | - |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte | - | -6,7 | 3,1 | -8,6 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | - | -2,5 | 25,8 | -0,2 |
| Pensionsrückstellungen | 0,1 | -1,1 | 0,1 | -1,5 |
| Sonstige Rückstellungen | 11,6 | -0,2 | 6,4 | -3,4 |
| Verbindlichkeiten | 12,1 | -3,9 | 92,6 | -20,4 |
| Übrige Bilanzposten | 0,0 | -9,9 | 24,0 | 0,0 |
| Verlustvorträge | 0,3 | - | 0,2 | - |
| Summe aus Einzelabschlüssen | 45,9 | -130,7 | 168,5 | -233,8 |
| Saldierung | -41,5 | 41,5 | -136,7 | 136,7 |
| Konsolidierungsmaßnahmen | 2,8 | -0,4 | -1,4 | -0,3 |
| Konzern-Bilanz | 7,2 | -89,6 | 30,4 | -97,4 |

Die Position Übrige Bilanzposten in Höhe von 24,0 Mio € (im Vorjahr -9,9 Mio €) betrifft vollständig die Steuerlatenzen auf Finanzderivate.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 36,8 Mio € (im Vorjahr 6,3 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral über das Eigenkapital erfasst. Daneben wurden Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen in Höhe von 4,1 Mio € berücksichtigt. Auf künftige Dividenden, die unter Umständen aus den Gewinnrücklagen von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen gezahlt werden, wurden keine passiven latenten Steuern bilanziert. Würden diese Gewinne als Dividenden ausgeschüttet oder würde der Konzern seine Beteiligung an diesen Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen veräußern, könnte künftig unter Fortbestehen der derzeitigen steuerlichen Regelungen eine zusätzliche Steuerschuld entstehen. Der nicht angesetzte Betrag ist insgesamt unwesentlich.

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

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|---|---------------|--------------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 297,6 | 273,3 |
| Erwarteter Steuerertrag/-aufwand¹ | -119,0 | -84,7 |
| Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland | 4,5 | 1,9 |
| Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben | -2,2 | -1,2 |
| Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen | -17,8 | -11,2 |
| Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen | -34,9 | -1,8 |
| Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge | 68,5 | 12,4 |
| Körperschaftsteuerguthaben und Guthaben aus Steuersenkung aufgrund Unternehmenssteuerreform | 22,0 | 0,0 |
| Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge | 0,0 | -5,4 |
| Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern | -3,2 | -2,6 |
| Sonstiges | -1,8 | -0,5 |
| Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung | -83,9 | -93,1 |

¹ Erwarteter Steuerertrag/-aufwand rund 31 %, bei Körperschaftsteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5 % und Gewerbesteuer von 15,5 %

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 34,1 % (im Vorjahr 28,2 %).

(18) Ergebnis je Aktie

| | 2007 | | 2008 | |
|--|--------------|------------|--------------|------------|
| | Unverwässert | Verwässert | Unverwässert | Verwässert |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss in Mio € | 208,7 | 208,7 | 173,0 | 173,0 |
| Gewichtete Aktienzahl | 91.422.116 | 92.419.474 | 91.540.376 | 92.383.252 |
| Ergebnis je 10-€-Aktie in € | 2,28 | 2,26 | 1,89 | 1,87 |

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2008 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen sowie die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 91.456.593 auf 91.612.759 zum 31. Dezember 2008 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.540.376 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,89 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.383.252 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,87 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

(19) Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

| in Mio € | Buchwert 31.12.2007 | Buchwert 31.12.2008 |
|----------|------------------------|------------------------|
| FraSec | 22,4 | 22,4 |
| Media | 0,3 | 0,3 |
| | 22,7 | 22,7 |

(20) Sonstige immaterielle Vermögenswerte

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 43,9 | 33,3 |

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere EDV-Programme.

(21) Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|------------|------------|
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 570,3 | 597,6 |

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aktivierten Konzessionszahlungen für den Flughafen beziehungsweise Terminalbetrieb am Flughafen Antalya (433,4 Mio €) und um getätigte Investitionen in Konzessions-flughäfen in Lima (151,1 Mio €) sowie in Varna und Burgas (13,1 Mio €).

(22) Sachanlagen

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|----------------|----------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 1.825,6 | 2.166,2 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 326,2 | 397,4 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 128,6 | 148,1 |
| Anlagen im Bau | 1.288,9 | 1.174,6 |
| | 3.569,3 | 3.886,3 |

Im Berichtsjahr werden innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 21,4 Mio € (im Vorjahr 14,9 Mio €) bilanziert.

| in Mio € | Buchwert 1.1.2007 | Zugänge | Abgänge | Abschrei- bungen | Buchwert 31.12.2007 |
|--|----------------------|-------------|------------|---------------------|------------------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 0,0 | 9,1 | 0,0 | 0,0 | 9,1 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 1,8 | 0,8 | 1,3 | 0,2 | 1,1 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 5,0 | 1,1 | 0,0 | 1,4 | 4,7 |
| | 6,8 | 11,0 | 1,3 | 1,6 | 14,9 |

| in Mio € | Buchwert 1.1.2008 | Zugänge | Abgänge | Abschrei- bungen | Buchwert 31.12.2008 |
|--|----------------------|-------------|------------|---------------------|------------------------|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 9,1 | 10,0 | 0,0 | 1,3 | 17,8 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,9 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 4,7 | 0,0 | 0,7 | 1,3 | 2,7 |
| | 14,9 | 10,0 | 0,7 | 2,8 | 21,4 |

Die Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken enthalten eine Energieversorgungsanlage, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und des Vorliegens eines Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage Fraport zugerechnet. Der zugrunde liegende Vertrag endet 2015.

Der Zugang betrifft ein von der Fraport Cargo Services bis zum Jahr 2024 angemietetes Frachtabfertigungs- und Bürogebäude. Aufgrund der nahezu vollständigen Übernahmen wirtschaftlicher Rechte und Pflichten an dem Gebäude und der Tatsache, dass die Vertragsdauer den wesentlichen Teil der Nutzungsdauer übersteigt, wird das wirtschaftliche Eigentum an dem Gebäude dem Leasingnehmer zugerechnet.

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeit endet spätestens 2012. Am Ende der Vertragslaufzeit besteht grundsätzlich eine Kaufoption zum Restwert beziehungsweise zu einem vereinbarten Festpreis (vergleiche Tz. 37).

(23) Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|------------|------------|
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 10,1 | 9,0 |

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betreffen Grundstücke und Gebäude, die entweder zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden oder bei denen der weitere Verwendungszweck noch nicht endgültig feststeht. Im Wesentlichen fallen hierunter Teile des Mönchhof-Geländes, die weder zum Verkauf vorgesehen sind noch eigengenutzt werden sowie die Immobilien des Flughafens Frankfurt-Hahn, die ausschließlich zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden.

Die Erhöhung der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien ergibt sich im Wesentlichen aus Übertragungen aus selbstgenutzten Immobilien in Höhe von 7,7 Mio €.

Im Berichtsjahr erfolgte aufgrund künftig nur noch eingeschränkter Verwertungsmöglichkeiten einiger Teilflächen des Mönchhof-Geländes eine Abwertung in Höhe von 5,1 Mio €. Die interne Bodenwertermittlung erfolgte nach dem mittelbaren Vergleichswertverfahren zu Marktpreisen unter Berücksichtigung eines Abschlags aufgrund rechtlicher Auflagen und tatsächlicher Eigenschaften.

Die voraussichtlichen Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit des Mönchhof-Geländes bestehen weiterhin. Das Gelände ist nach dem Landebahnbau Risiken aufgrund des Flughafen-Betriebs ausgesetzt.

Für die sonstigen als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien bestehen keine wesentlichen Risiken zur Veräußerbarkeit.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entspricht zum Bilanzstichtag dem Buchwert.

Im Geschäftsjahr sind nur unwesentliche Mieteinnahmen und betriebliche Aufwendungen aus genutzten Immobilien angefallen. Für den Unterhalt der nicht genutzten Immobilien sind keine Kosten aufgewendet worden.

(24) Beteiligungen at equity

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--------------------|-------------|-------------|
| Flughafen Hannover | 35,4 | 19,0 |
| Xi'an | 0,0 | 51,6 |
| ASG | 0,8 | 0,8 |
| ACF | 0,9 | 1,0 |
| | 37,1 | 72,4 |

Im Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteils-erwerben auch positive Ergebnisse ausgewiesen, unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr Flughafen Hannover mit 1,9 Mio € und ASG mit 0,8 Mio €) erfasst.

Weitere zusammengefasste Finanzinformationen über die assoziierten Unternehmen enthalten die folgende Tabelle sowie die Übersicht über wesentliche Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen.

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Vermögenswerte | 453,8 | 682,3 |
| Eigenkapital | 142,5 | 341,4 |
| Schulden | 311,2 | 340,9 |
| Erlöse ¹ | 257,1 | 233,1 |
| Periodenergebnis ¹ | 7,5 | 1,7 |

¹ im Vorjahr einschließlich LAP bis 31. Juli

(25) Andere Finanzanlagen

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Available-for-sale-Finanzanlagen | | |
| Wertpapiere des Anlagevermögens | 92,3 | 101,3 |
| Sonstige Beteiligungen | 5,0 | 40,7 |
| Fair-Value-Option | | |
| Wertpapiere | 145,4 | 48,5 |
| Ausleihungen | | |
| Ausleihungen an Beteiligungen | 0,1 | 2,0 |
| Sonstige Ausleihungen | 9,4 | 12,9 |
| | 252,2 | 205,4 |

Am 23. April 2008 wurde eine Wertpapieranlage der Kategorie „Available-for-sale“ veräußert. Hierbei wurden Gewinne in Höhe von 0,9 Mio € realisiert. Weitere Veränderungen betreffen Geldanlagen in Landesschatzanweisungen in Höhe von 55,0 Mio € sowie aufgrund der Marktbewertung der Wertpapiere erfasste Verluste in Höhe von 30,2 Mio €.

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen resultiert im Wesentlichen aus Kapitaleinzahlungen in Höhe von 35,7 Mio €.

Bei dem Abgang aus dem Finanzanlagevermögen der Kategorie „Fair-Value-Option“ in Höhe von 96,9 Mio € wurden Verluste in Höhe von 25,0 Mio € (davon wurden –19,9 Mio € in 2008 und –4,8 Mio € in 2007 erfolgswirksam erfasst) realisiert.

Die übrigen Minderungen in Höhe von 2,0 Mio € resultieren aus der Marktbewertung von zwei Schuldscheindarlehen. Diese beinhalten eine vertraglich garantierte Kapitalrückzahlung. Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissions-Ratings unverändert sind.

Das maximale Kreditausfallrisiko der gesamten Finanzinstrumente, die der Kategorie „Fair-Value-Option“ zugeordnet sind, beträgt zum Bilanzstichtag 48,5 Mio € (Vorjahr 175,2 Mio €).

Zugänge zu den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen Auszahlungen aus einer Kreditvereinbarung an AIRRAIL.

An At-Equity-Beteiligungen gewährte Gesellschafterdarlehen wurden im Rahmen der At-Equity-Fortschreibung um 1,5 Mio € abgeschrieben.

(26) Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|--|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2007 | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2008 |
| Gegen assoziierte Unternehmen | 1,9 | – | 1,9 | 1,1 | – | 1,1 |
| Gegen sonstige Beteiligungen | 5,8 | – | 5,8 | 1,7 | – | 1,7 |
| Finanzielle Vermögenswerte „Fair-Value-Option“ | 29,2 | – | 29,2 | – | – | 0,0 |
| Finanzielle Vermögenswerte „Available-for-sale“ | – | – | – | 80,1 | – | 80,1 |
| Positive Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten | – | 13,9 | 13,9 | – | – | 0,0 |
| Sonstige Vermögenswerte | 32,5 | 6,2 | 38,7 | 109,4 | 4,1 | 113,5 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 7,2 | 38,4 | 45,6 | 12,8 | 38,3 | 51,1 |
| | 76,6 | 58,5 | 135,1 | 205,1 | 42,4 | 247,5 |

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse.

Die Baukostenzuschüsse werden bei der Fraport AG insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Der Zugang zu den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Available-for-sale“ resultiert aus kurzfristigen Geldanlagen in Landesschatzanweisungen.

In den sonstigen Vermögenswerten sind in Höhe von 62,6 Mio € Anzahlungen auf Investitionen in Beteiligungen enthalten. Sie betreffen den Erwerb von 50 % der Anteile an der IC ICTAS

ULUSLARARASI INSAAT VE TICARET ANONIM SİRKETİ (IC İctas). Gemäß den Kaufvertrag vom 16. Dezember 2008 erfolgt die Übertragung der Anteile erst mit der Erfüllung weiterer Bedingungen. Auf Grund dessen wird die in 2008 geleistete Zahlung in Höhe von 62,6 Mio € als Anzahlung auf Beteiligungen ausgewiesen. Diese Anteile wurden mit Erfüllung der Bedingungen am 5. Januar 2009 übertragen. IC İctas besitzt 32 % der Dividendenrechte an der Antalya Finanzierungsgesellschaft. Durch Erwerb der Anteile hat die Fraport AG ihre Dividendenrechte an der Antalya Finanzierungsgesellschaft von 34 % auf 50 % erhöht.

Die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Wesentliche überfällige Posten sind nicht vorhanden.

(27) Ertragsteuerforderungen

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|-------------------------|--------------|----------|------------|--------------|----------|------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2007 | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2008 |
| Ertragsteuerforderungen | 13,2 | 33,5 | 46,7 | 7,8 | 26,6 | 34,4 |

Der wesentlichste Posten in den Ertragsteuerforderungen betrifft das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG)“ trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Fraport hat nach § 37 Abs. 5 KStG n.F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf

Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgt jeweils am 30. September eines jeden Jahres erstmalig im Jahr 2008.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2008 rund 36,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 30,5 Mio € (Vorjahr 33,5 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

(28) Latente Steueransprüche

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|-------------------------|------------|------------|
| Latente Steueransprüche | 7,2 | 30,4 |

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ (Tz. 17) enthalten.

(29) Vorräte

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|-------------|-------------|
| Grundstücke und Gebäude zum Verkauf | 24,9 | 27,7 |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 12,3 | 15,7 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 1,3 | 1,7 |
| Fertige Erzeugnisse | 0,1 | 0,1 |
| Geleistete Anzahlungen | 0,0 | 0,2 |
| | 38,6 | 45,4 |

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung der zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhof-Geländes wurden im Berichtsjahr 5,7 Mio € aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 2,8 Mio € ergaben sich durch fünf Grundstücksteilverkäufe.

Der Nettoveräußerungswert wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der DCF-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum von acht Jahren mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor berechnet.

Der in dem externen Gutachten ermittelte Ausgangsbodenwert entspricht vergleichbaren Gewerbelagen in Frankfurt am Main. Aufgrund der Lage des Verkaufsgrundstücks wurden ausgehend vom Ausgangsbodenwert Abschläge wegen einzuräumender Duldungsverpflichtungen, infolge Altlastenverdacht und Übergröße gebildet. Bei der Ermittlung des Nettoveräußerungswerts wurden die Erkenntnisse aus den im Berichtsjahr erfolgten Grundstücksverkäufen berücksichtigt.

Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke. Der Nettoveräußerungswert übersteigt den Buchwert. Abwertungen waren deshalb nicht erforderlich.

Innerhalb der nächsten zwölf Monate sind etwa 10 % des Buchwerts zum weiteren Verkauf vorgesehen.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilie angefallen. Die zur Veräußerung erbrachten Leistungen ergeben sich im Wesentlichen aus Personalaufwendungen der Fraport Immo.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafen-Betrieb.

(30) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--------------------------|------------|------------|
| Gegen fremde Unternehmen | 154,6 | 154,9 |

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 154,9 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos.

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|------------|------------|
| Buchwert | 154,6 | 154,9 |
| davon weder überfällig noch wertgemindert | 82,6 | 68,5 |
| davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert | | |
| < 30 Tage | 49,3 | 52,6 |
| 30–180 Tage | 12,1 | 11,9 |
| > 180 Tage | 2,8 | 1,3 |

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Es bestehen keine Risikokonzentrationen in Bezug auf die offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 4,9 Mio € (Vorjahr 4,5 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von 13,0 Mio € (Vorjahr 11,1 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---------------------------|-------------|-------------|
| Stand 1. Januar | 19,0 | 21,4 |
| Netto-Zuführungen | 4,7 | 0,7 |
| Inanspruchnahmen | 0,5 | 3,1 |
| Umgliederung gemäß IFRS 5 | -1,8 | 0,0 |
| Stand 31. Dezember | 21,4 | 19,0 |

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 3,7 Mio € (Vorjahr 1,7 Mio €), die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden, sowie umsatzmindernd gebuchte Einzelwertberichtigungen und Auflösungen von Einzelwertberichtigungen.

(31) Zahlungsmittel

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|------------|------------|
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | 651,3 | 1.154,8 |

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder. Der Anstieg der Zahlungsmittel resultiert insbesondere aus der Emission eines Schuldscheindarlehens von 720 Mio €.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 34,2 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

(32) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|------------|------------|
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | 165,6 | 0,0 |

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten im Vorjahr handelt es sich um Vermögenswerte der ICTS (165,3 Mio €) und der Airt International (0,3 Mio €), die jeweils dem Segment External Activities zugerechnet waren. Bezüglich der Veräußerungen vergleiche Tz. 2.

(33) Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|----------------------|----------------|----------------|
| Gezeichnetes Kapital | 914,6 | 916,1 |
| Kapitalrücklage | 565,2 | 573,1 |
| Gewinnrücklagen | 875,2 | 855,0 |
| Konzern-Bilanzgewinn | 105,3 | 105,6 |
| | 2.460,3 | 2.449,8 |

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr um 1,5 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Davon betreffen 1,0 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2001 und 2005 (MSOP 2001 und 2005) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 489 Tsd € geschaffen.

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

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 91.709.454 (im Vorjahr 91.561.272) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

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

| | Gezeichnetes Kapital Stück | Aktien im Umlauf Stück | Aktien in eigenem Bestand | | |
|--|----------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | | Stück | Betrag am Grundkapital in € | Anteil am Grundkapital in % |
| Stand 1.1.2008 | 91.561.272 | 91.456.593 | 104.679 | 1.046.790 | 0,114 |
| Mitarbeiterbeteiligungsprogramm: Kapitalerhöhung (30. Mai 2008) | 99.332 | 99.332 | – | – | – |
| Management-Stock-Options-Plan (MSOP): | | | | | |
| Kapitalerhöhungen MSOP 2001 | 4.150 | 4.150 | – | – | – |
| Kapitalerhöhungen MSOP 2005 | 44.700 | 44.700 | – | – | – |
| Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände | – | 7.984 | –7.984 | –79.840 | –0,009 |
| Stand 31.12.2008 | 91.709.454 | 91.612.759 | 96.695 | 966.950 | 0,105 |

| | Gezeichnetes Kapital Stück | Aktien im Umlauf Stück | Aktien in eigenem Bestand | | |
|--|----------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | | Stück | Betrag am Grundkapital in € | Anteil am Grundkapital in % |
| Stand 1.1.2007 | 91.478.347 | 91.368.619 | 109.728 | 1.097.280 | 0,120 |
| Mitarbeiterbeteiligungsprogramm: Kapitalerhöhung (29. Mai 2007) | 78.325 | 78.325 | – | – | – |
| Management-Stock-Options-Plan (MSOP): Kapitalerhöhungen 2007 | 4.600 | 4.600 | – | – | – |
| Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände | – | 5.049 | –5.049 | –50.490 | –0,006 |
| Stand 31.12.2007 | 91.561.272 | 91.456.593 | 104.679 | 1.046.790 | 0,114 |

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum seinerzeit aktuellen Wert von 46,00 € verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden 993.320 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

| | Anzahl Aktien | Wert je Aktie in € |
|--|------------------|-----------------------|
| Genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 2007 | 796.708 | 10,0 |
| Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | –99.332 | 10,0 |
| Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 2008 | 697.376 | 10,0 |

Zum 31. Dezember 2008 verbleibt ein genehmigtes Kapital von rund 7,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zweck der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und der von ihr ausgewählten verbundenen Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen MSOP 2001 hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2008 5,7 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2008 wurden Bezugsrechte des MSOP 2001 in Höhe von 0,1 Mio € (4.150 Optionen) und des MSOP 2005 in Höhe von 1,6 Mio € (44.700 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 und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien oder mittels Lieferung von Aktien durch Dritte erfüllt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des Aktienoptionsplans 2005 nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung erfüllt und das bedingte Kapital nicht zur Erfüllung von Aktienoptionen aus dem Aktienoptionsplan 2001 bereits ausgenutzt wurde oder zur Erfüllung des Aktienoptionsplans 2001 erforderlich ist.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 1.757.650 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 3,5 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (35,18 € Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 99.332). Des Weiteren resultiert die Veränderung aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 0,1 Mio € (4. Tranche MSOP 2001) und 1,2 Mio € (1. Tranche MSOP 2005) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Aktienoptionen ausgegebenen Aktien (insgesamt 4.150 bzw. 44.700 Aktien).

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,1 Mio € (12,35 € je Aktie).

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 3,1 Mio € (Vorjahr 2,8 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

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. Bei den Konsolidierungsmaßnahmen und übrigen Veränderungen des Geschäftsjahres handelt es sich insbesondere um die Entkonsolidierung der ICTS und den Teilverkauf der Anteile an LAP.

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt –1,3 Mio € (im Vorjahr –5,6 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 zulasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt –48,6 Mio € (im Vorjahr 12,7 Mio €) und die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt –5,5 Mio € (im Vorjahr 19,5 Mio €). Aufgrund der Neubewertung (Kaufpreisallokation) der Kapitalanteile an der LAP wurden im Vorjahr 2,0 Mio € in die Neubewertungsrücklage eingestellt. 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 € 1,15 je Aktie (Vorjahr 1,15 € je Aktie).

(34) Minderheitsanteile am Eigenkapital

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|-------------|-------------|
| Minderheitsanteile am Eigenkapital (ohne zurechenbaren Jahresüberschuss) | 28,0 | 53,0 |
| Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss | 5,0 | 7,2 |
| | 33,0 | 60,2 |

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Frankfurt-Hahn, Fraport Twin Star, FraCareS, Fraport Peru, FSG, Hahn Campus, Media und LAP.

(35) Lang- und kurzfristige Finanzschulden

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2007 | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2008 |
|--|--------------|--------------|----------------------|--------------|----------------|----------------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 367,8 | 830,6 | 1.198,4 | 555,5 | 1.685,3 | 2.240,8 |
| | 367,8 | 830,6 | 1.198,4 | 555,5 | 1.685,3 | 2.240,8 |

Es bestehen folgende **wesentliche Einzelkredite**:

| Laufzeit von/bis | Wäh- rung | Zinssatz in % | Stand 31.12.2007 in Mio € | Stand 31.12.2008 in Mio € |
|--------------------------------------|--------------|------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Festverzinsliche Kredite | | | | |
| 1998–2010 | in € | 4,83 | 35,8 | 35,8 |
| 1999–2028 | in € | 5,10 | 27,7 | 26,4 |
| 1999–2028 | in € | 4,15 | 27,7 | 26,4 |
| 1999–2011 | in € | 4,72 | 26,5 | 26,5 |
| 1999–2009 | in € | 4,61 | 25,6 | 25,6 |
| 1999–2009 | in € | 4,56 | 25,6 | 25,6 |
| 2004–2014 | in € | 4,21 | 50,0 | 50,0 |
| 2006–2016 | in € | 4,54 | 25,0 | 25,0 |
| 2006–2016 | in € | 4,59 | 25,0 | 25,0 |
| 2007–2019 | in € | 4,67 | 86,6 | 120,7 |
| 2008–2018 | in € | 4,52 | – | 30,0 |
| 2008–2018 | in € | 5,05 | – | 50,0 |
| 2008–2018 | in € | 4,50 | – | 30,0 |
| 2008–2015 ¹ | in € | 4,02 | – | 463,0 |
| 2008–2017 ¹ | in € | 4,09 | – | 257,0 |
| Variabel verzinsliche Kredite | | | | |
| 2006–2016 | in CHF | 3,26 | 44,0 | 49,1 |
| 2006–2016 | in € | 5,17 | 30,0 | 30,0 |
| 2007–2019 | in € | 5,64 | 23,6 | 33,6 |

¹ Schuldscheindarlehen

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Den festverzinslichen Krediten werden auch diejenigen variabel verzinslichen Kredite zugeordnet, bei denen der Zins durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften gefixt wurde.

(36) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2007 | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2008 |
|-------------------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|----------------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | |
| Gegenüber fremden Unternehmen | 245,6 | 34,7 | 280,3 | 196,2 | 38,3 | 234,5 |
| Gegenüber Celanese/Ticona | 195,9 | 330,9 | 526,8 | 197,6 | 154,6 | 352,2 |
| | 441,5 | 365,6 | 807,1 | 393,8 | 192,9 | 586,7 |

Die Verbindlichkeiten gegenüber fremden Unternehmen enthalten eine Finanzierungsleasing-Verbindlichkeit in Höhe von 8,2 Mio €.

(37) Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2007 | Restlaufzeit | | Gesamt 31.12.2008 |
|--|--------------|--------------|----------------------|--------------|--------------|----------------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 0,7 | – | 0,7 | 0,8 | – | 0,8 |
| Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen | 2,0 | 0,1 | 2,1 | 2,5 | – | 2,5 |
| Gegenüber assoziierten Unternehmen | 0,8 | – | 0,8 | 0,2 | – | 0,2 |
| Gegenüber Beteiligungen | 5,1 | – | 5,1 | 4,8 | – | 4,8 |
| Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen | – | 32,0 | 32,0 | – | 29,8 | 29,8 |
| Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten | 7,7 | 68,4 | 76,1 | 9,6 | 65,8 | 75,4 |
| Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen in Antalya | – | 332,0 | 332,0 | – | 307,2 | 307,2 |
| Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten | – | 0,6 | 0,6 | 1,6 | 80,2 | 81,8 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 59,4 | 18,6 | 78,0 | 44,1 | 31,8 | 75,9 |
| | 75,7 | 451,7 | 527,4 | 63,6 | 514,8 | 578,4 |

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

Von den Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen entfallen auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand 22,8 Mio € (Vorjahr 24,6 Mio €) und auf andere Zuschussgeber 7,0 Mio € (Vorjahr 7,3 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt sowie der Erweiterung des Flughafens Frankfurt-Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagengegenstände linear aufgelöst.

Bei den Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

Unter den sonstigen Verbindlichkeiten sind Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 320,7 Mio € (Vorjahr 346,7 Mio €) bilanziert (vergleiche Tz. 21 und 22). Hierin enthalten ist im Wesentlichen die Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit unseren Investments in das Flughafen-Betreiberprojekte in Antalya (vergleiche Tz. 21). Eine weitere Verbindlichkeit aus einem Finanzierungsleasing-Verhältnis wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen (vergleiche Tz. 36).

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt 31.12.2007 |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|----------------------|
| | < 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | |
| Leasingzahlungen | 50,6 | 110,9 | 415,9 | 577,4 |
| Abzinsungsbeträge | 2,7 | 20,5 | 207,5 | 230,7 |
| Barwerte | 47,9 | 90,4 | 208,4 | 346,7 |

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt 31.12.2008 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
| | < 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | |
| Leasingzahlungen | 3,8 | 148,0 | 398,7 | 550,5 |
| Abzinsungsbeträge | 0,7 | 23,6 | 194,9 | 219,2 |
| Barwerte | 3,1 | 124,4 | 203,8 | 331,3 |

Die Abzinsungsraten liegen wie im Vorjahr zwischen 3,9 % und 7,2 %. Die Laufzeit des längsten Vertrags endet 2024. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

Finanzierungsleasing-Verbindlichkeiten werden mit dem geringeren aus Barwert der Mindestleasingzahlungen und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands angesetzt. Aus diesem Grund entspricht der Barwert der zukünftigen Mindestleasingzahlungen nicht der Summe der bilanzierten Finanzierungsleasing-Verbindlichkeiten.

(38) Latente Steuerverpflichtungen

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Latente Steuerverpflichtungen | 89,6 | 97,4 |

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „temporary-concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 17 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

(39) Pensionsverpflichtungen

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden:

| in Mio € | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar | 25,5 | 29,9 | 29,1 | 27,6 |
| Zinsaufwand | 1,2 | 1,1 | 1,4 | 1,4 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 2,1 | 1,8 | 2,1 | 1,5 |
| Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Gezahlte Versorgungsleistungen | -1,2 | -1,3 | -1,8 | -1,5 |
| Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust | 2,3 | -2,4 | -3,2 | -1,8 |
| Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember | 29,9 | 29,1 | 27,6 | 27,3 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember | 10,0 | 10,6 | 11,6 | 12,4 |
| Saldierung | | | | |
| Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden | | | | |
| Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst: | | | | |
| Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen | 8,5 | 8,5 | 8,2 | 8,3 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | -10,0 | -10,6 | -11,6 | -12,4 |
| Überdeckung | -1,5 | -2,1 | -3,4 | -4,1 |
| Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen | 21,4 | 20,6 | 19,4 | 19,0 |
| Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld | 21,4 | 20,6 | 19,4 | 19,0 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge | | | | |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 2,1 | 1,8 | 2,1 | 1,5 |
| Zinsaufwand | 1,2 | 1,1 | 1,4 | 1,4 |
| Erwartete Erträge aus Planvermögen | 0,0 | -0,3 | -0,3 | -0,2 |
| Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung | 2,3 | -2,4 | -3,2 | -1,8 |
| (Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,2 |
| Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand | 5,6 | 0,2 | 0,1 | 1,2 |
| Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode | | | | |
| Nettoschuld zu Beginn des Jahres | 25,5 | 21,4 | 20,6 | 19,4 |
| Veränderung der Überdeckung | 1,5 | 0,7 | 1,3 | 0,7 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand | 5,6 | 0,2 | 0,1 | 1,2 |
| Gezahlte Versorgungsleistungen | -1,2 | -1,3 | -1,8 | -1,5 |
| Gezahlter Aktivwert Versicherung | -10,0 | -0,4 | -0,8 | -0,8 |
| Veränderungen Konzern – Umbuchung Antalya | 0,0 | -1,9 | 0,0 | 0,0 |
| Veränderungen Konzern – Zugang Twin Star | 0,0 | 1,9 | 0,0 | 0,0 |
| Nettoschuld am Ende des Jahres | 21,4 | 20,6 | 19,4 | 19,0 |
| Überleitung Entwicklung des Planvermögens | | | | |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 1. Januar | 0,0 | 9,9 | 10,6 | 11,6 |
| Erwartete Erträge aus Planvermögen | 0,0 | 0,3 | 0,3 | -0,2 |
| (Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen | -0,1 | 0,0 | -0,1 | 0,2 |
| Gezahlter Aktivwert Versicherung | 10,0 | 0,4 | 0,8 | 0,8 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember | 9,9 | 10,6 | 11,6 | 12,4 |

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 207 Anwartschaften (davon 42 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Der Barwert (PBO) der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,3 Mio €.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2008 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 27. November beziehungsweise 17. Dezember 2008 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Für leitende Angestellte (14 unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 1,7 Mio €. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 17. Dezember 2008 zugrunde.

Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 12,4 Mio € (Vorjahr 11,6 Mio €) angesetzt. Davon ist der auf die aktiven Vorstände entfallende Barwert der Pensionsverpflichtung (DBO) mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 2,54 %. Dieser Wert entspricht der aktuellen Verzinsung des Berichtsjahres.

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um +/-0,5 % bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 1,1 Mio € (5,5 %) beziehungsweise eine um 1,0 Mio € geringere Verpflichtung (6,5 %) auf.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2 %; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das gemäß § 38 ATV-K über dem tariflich festgesetzten Grenzwert liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Sanierungsgeld in 2009 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden, die mögliche Unterdeckungen ausgleichen sollen. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen in 2008 427,8 Mio €.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.7), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.27). Eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan erfordert nach IAS 19.29 jedoch genaue Angaben über den Anteil der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft an der Gesamtverpflichtung sowie den genauen Anteil am Gesamtvermögen der ZVK.

Sind nur unzureichende Informationen vorhanden und deckt eine Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.32 b), ist eine Bilanzierung wie bei einem beitragsorientierten Plan vorzunehmen.

Aus diesem Grund hat die Fraport AG den vorliegenden Plan als beitragsorientierten Plan behandelt.

(40) Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|----------------------------|--------------|----------|------------|--------------|----------|------------|
| | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2007 | ≤ 1 Jahr | > 1 Jahr | 31.12.2008 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 14,2 | 163,0 | 177,2 | 1,9 | 170,0 | 171,9 |

(41) Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert:

| in Mio € | 1.1.2008 | Verbrauch | Auflösung | Zugänge | Zinseffekt | 31.12.2008 |
|-------------------|----------|-----------|-----------|---------|------------|------------|
| Personal | 146,7 | -52,7 | -8,2 | 60,1 | 3,9 | 149,8 |
| davon langfristig | 74,6 | - | - | - | - | 69,1 |
| davon kurzfristig | 72,1 | - | - | - | - | 80,7 |

Das Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, des tariflichen Leistungsentgelts (ehemals LEA), weiterer Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG, Überstundenguthaben und Resturlaubsansprüche sowie für erwartete Abfindungszahlungen gebildet.

| in Mio € | 1.1.2008 | Verbrauch | Auflösung | Zugänge | Zinseffekt | Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen | 31.12.2008 |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|------------|---|--------------|
| Umwelt | 34,8 | -11,0 | 0,0 | 11,5 | 1,9 | 0,0 | 37,2 |
| Übrige | 140,0 | -60,1 | -17,1 | 40,3 | 0,0 | -0,2 | 102,9 |
| | 174,8 | -71,1 | -17,1 | 51,8 | 1,9 | -0,2 | 140,1 |
| davon langfristig | 61,6 | - | - | - | - | - | 31,9 |
| davon kurzfristig | 113,2 | - | - | - | - | - | 108,2 |

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen 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 11,3 Mio € (Vorjahr 42,2 Mio €) die in 2003 bei der Fraport AG gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms. Die zum Bilanzstichtag bestehende Rückstellung umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen.

Die übrigen Rückstellungen wurden wie im Vorjahr unter anderem für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie Schadenfälle gebildet.

(42) Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|------------|------------|
| Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | 70,8 | 0,0 |

Die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten im Vorjahr betreffen die ICTS (70,6 Mio €) und die AirlT International (0,2 Mio €).

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte, entsprechen die Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere, Finanzschulden und derivativen Finanzinstrumente wird auf Basis des Marktwerts inklusive aufgelaufener Stückzinsen stichtagsbezogen berechnet. Sie erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (unter anderem Black-Scholes) zugrunde gelegt.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften sowie an übrigen nicht börsennotierten Beteiligungen vorhanden. Es wurde angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht möglich ist. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag keine Veräußerungsabsicht vor.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und Ausleihungen an Beteiligungen entsprechen jeweils dem beizulegenden Zeitwert, weil sie einer marktüblichen variablen Verzinsung unterliegen. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Hier wird angenommen, dass der Barwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten haben überwiegend kurzfristige Laufzeiten. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den jeweiligen Buchwerten. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt. Dieser entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

| in Mio € | 2007 | 2008 |
|--------------------------------------|------|-------|
| Finanzielle Vermögenswerte | | |
| Loans and Receivables | -6,0 | 12,9 |
| Fair-Value-Option | 3,8 | -17,3 |
| Held for Trading | 0,4 | 0,0 |
| Available-for-sale | 11,2 | 13,9 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | |
| At Amortised Cost | 1,9 | -6,2 |
| Held for Trading | 1,4 | -8,1 |

Das Nettoergebnis setzt sich aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividenderträge der Kategorie „Fair-Value-Option“ und „Available-for-sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividenderträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt. Diese sind im Zinsergebnis enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Verluste aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Available-for-sale“ in Höhe von 33,7 Mio € (Vorjahr Gewinne in Höhe von 13,2 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Daneben wurden Währungskursgewinne in Höhe von 3,5 Mio € (Vorjahr: Verluste in Höhe von 2,0 Mio €) sowie die Zahlung aus der Bundesgarantie für Kapitalanlagen erfolgswirksam erfasst und im Nettoergebnis dieser Kategorie berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt der Fraport-Konzern insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen sowie Rohstoffpreisen. Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch 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. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten sowie zur Optimierung von Kreditkonditionen.

Währungskursrisiken bestehen im Fraport-Konzern vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-flow-Risiko zwischen den geplanten Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Diesem wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Rohstoffpreisisiken bestehen im Fraport-Konzern im Wesentlichen aus dem operativen Geschäft der Bodenverkehrsdienste. Preisänderungen, insbesondere beim Diesel, können nicht im Sinne einer natürlich geschlossenen Position an die Kunden weitergegeben werden. Daraus resultiert ein Cash-flow-Risiko, dem durch den Abschluss von Dieselswaps für zukünftig geplante Dieseleinkäufe entgegengetreten wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Fraport-Konzern 53 Zinsswaps, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden. Ferner wurden zu vier Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert ist in dem

Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren bestehen 38 Devisentermingeschäfte sowie zwölf Dieselswaps.

| in Mio € | Nominalvolumen | | Marktwert | | Kreditrisiko | |
|------------------------|----------------|------------------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 31.12.2007 | 31.12.2008 | 31.12.2007 | 31.12.2008 | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
| Zinsswaps | 584,6 | 1.438,7 | 13,3 | -78,1 | 13,9 | 0,0 |
| Dieselswaps | 0,0 | 26.520 mt ¹ | 0,0 | -3,7 | 0,0 | 0,0 |
| Devisentermingeschäfte | 3,6 | 9,04 | 0,04 | -0,02 | 0,04 | 0,00 |

¹ 26.520 mt entsprechen 30,8 Mio Liter

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 Währungsrisikomanagement-Richtlinie werden Derivate jedoch nur mit Banken erstklassiger Bonität abgeschlossen, sodass das Ausfall- beziehungsweise Kontrahentenrisiko damit minimiert wird.

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

| in Mio € | Sonstige Vermögenswerte | | Sonstige Verbindlichkeiten | |
|---|-------------------------|------------|----------------------------|------------|
| | 31.12.2007 | 31.12.2008 | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
| Zinsswaps – Cash-flow-Hedges | 12,7 | 0,0 | 0,4 | 70,9 |
| Zinsswaps – Trading | 1,2 | 0,0 | 0,2 | 7,2 |
| Dieselswaps | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,7 |
| Devisentermingeschäfte – Cash-flow-Hedges | 0,04 | 0,0 | 0,0 | 0,02 |

39 der bestehenden Zinsswaps sind bereits bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet. 14 Zinsswaps bestehen, um für einen Teil des zukünftigen Kapitalbedarfs das Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus diesen Positionen zu reduzieren.

Insgesamt werden 49 Zinsswaps und Forward-Zinsswaps, die Devisentermingeschäfte sowie die Dieselswaps nach den Regeln des IAS 39 als Cash-flow-Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in der Neubewertungsrücklage im Eigenkapital erfasst. Die Effektivität dieser Cash-flow-Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Vier Zinsswaps werden als „Held for trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash-flow-Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps

| Laufzeitbeginn | Laufzeitende | Nominalvolumen in Mio € | Marktwert inkl. Stückzinsen in Mio € |
|----------------|--------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 2004 | 2012 | 18 | -0,1 |
| 2005 | 2014 | 100 | -3,0 |
| 2006 | 2016 | 70 | -3,2 |
| 2007 | 2017 | 60 | -3,8 |
| 2007 | 2019 | 120,7 | -11,2 |
| 2008 | 2018 | 115 | -5,2 |
| 2009 | 2015 | 45 | -2,8 |
| 2009 | 2017 | 25 | -1,6 |
| 2009 | 2019 | 320 | -18,3 |
| 2010 | 2015 | 85 | -4,6 |
| 2010 | 2017 | 100 | -5,7 |
| 2010 | 2020 | 185 | -10,2 |
| 2011 | 2015 | 70 | -1,2 |
| | | 1.313,7 | -70,9 |

Devisentermingeschäfte

| Fälligkeit | Nominalvolumen in Mio € | Marktwert in Mio € |
|------------|-------------------------|--------------------|
| 2009 | 9,04 | -0,02 |

Dieselswaps

| Absicherungsjahr | Absicherungsvolumen in mt | Marktwert in Mio € |
|------------------|---------------------------|--------------------|
| 2009 | 8.760 | -1,6 |
| 2010 | 6.960 | -1,1 |
| 2011 | 7.200 | -0,9 |
| 2012 | 3.600 | -0,1 |
| | 26.520 | -3,7 |

Während des Geschäftsjahres wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 87,2 Mio € (Vorjahr Gewinne in Höhe von 12,9 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden netto 2,2 Mio € Gewinne (Vorjahr 0,1 Mio € Gewinne) in das Finanzergebnis transferiert.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

(44) Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird in den vier Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities abgebildet.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Properties sowie Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation ist der Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ zugeordnet, der den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie den Flughafen-Ausbau umfasst. Ferner ist diesem Segment der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ zugeordnet, in welchem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt zusammengefasst sind. Das Segment Retail & Properties besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst, sowie aus den internen Servicebereichen „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ und „Immobilien- und Facility Management“.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Das 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.

Die Segment-Berichterstattung nach IAS 14 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand.

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 ausüben, 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. Die entsprechenden 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 gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand unserer Struktur eindeutig auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise 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 die Volksrepublik China.

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

Der Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf das Sachanlagevermögen sowie auf als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien von insgesamt 28,0 Mio €. Die Wertminderungen des Sachanlagevermögens in Höhe von 22,9 Mio € betreffen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH und belasten das Segment External Activities. Die Wertminderungen auf als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien belasten das Segment Retail & Properties in Höhe von 5,1 Mio €.

Im Segment-Vermögen Retail & Properties sind Vorratsimmobilien in Höhe von 27,7 Mio € (im Vorjahr 24,9 Mio €) enthalten.

Aufgrund der wesentlichen Effekte aus der Entkonsolidierung unserer Sicherheitstochter ICTS Europe (Teilkonzern) zum 1. April 2008 sowie der erstmaligen Vollkonsolidierung unserer Beteiligung Lima Airport Partners S. R. L. (LAP) zum 1. August 2007 wurden von uns die Auswirkungen auf Umsatzerlöse, EBITDA und EBIT auf das Segment External Activities in den folgenden Tabellen dargestellt:

ICTS Europe

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung |
|--------------|-------|------|-------------|
| Umsatzerlöse | 314,6 | 67,3 | -247,3 |
| EBITDA | 8,4 | 1,5 | -6,9 |
| EBIT | 5,8 | 0,9 | -4,9 |

LAP

| in Mio € | 2007 | 2008 | Veränderung |
|--------------|------|------|-------------|
| Umsatzerlöse | 39,6 | 93,2 | 53,6 |
| EBITDA | 10,4 | 25,5 | 15,1 |
| EBIT | 7,4 | 19,3 | 11,9 |

Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

(45) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 468,0 Mio € resultiert mit 603,7 Mio € (im Vorjahr 624,1 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 43,9 Mio € (im Vorjahr 28,0 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 91,8 Mio € (im Vorjahr 117,5 Mio €) für Ertragsteuern. Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit war insgesamt um 10,6 Mio € geringer als im Vorjahr.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in Investment in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind gegenüber dem Vorjahr um 112,5 Mio € deutlich angestiegen.

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Investitionsausgaben im Zusammenhang mit der Konzession zum Terminalbetrieb beziehungsweise Flughafen-Betrieb an den Flughäfen Antalya, Lima, Varna und Burgas.

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden wie im Vorjahr am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterung der Terminals getätigt. In den Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen wurde unter anderem die Zahlung an Celanese AG/Ticono GmbH in Höhe von 200 Mio € ausgewiesen.

Die Investitionen in Beteiligungen at equity stehen im Zusammenhang mit dem Engagement in Xi'an/China.

Die Investitionen in andere Finanzanlagen betreffen insbesondere den Flughafen Delhi in Indien.

Bei dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen handelt es sich um den Verkauf der Unternehmensgruppe ICTS.

Die Erlöse aus Finanzanlagenabgängen beinhalten insbesondere den Verkauf von Anteilen an einem Währungsfonds und Wertpapieren.

Bei den Erlösen aus Anlagenabgängen wurden im Vorjahr unter anderem die vorausgezählten Mieteinnahmen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center von 57,6 Mio € ausgewiesen.

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Finanzierungstätigkeit weist insgesamt einen Mittelzufluss von 957,6 Mio € aus. Der Mittelzufluss resultiert in Höhe von 720,0 Mio € aus der Emission eines Schuldscheindarlehnens sowie der Neuaufnahme von Bankkrediten.

Die Veränderung der kurzfristigen Schulden betrifft insbesondere die Aufnahme neuer Termingelder.

Angaben zum Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen

| in Mio € | 2008 |
|--|--------------|
| Zahlungsmittel | 38,3 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 62,9 |
| Langfristige Vermögenswerte | 10,2 |
| Goodwill | 53,7 |
| Kurzfristige Schulden | -62,2 |
| Langfristige Schulden | -3,8 |
| Veräußerungsgewinn | 0,9 |
| Veräußerungspreis (vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen) | 100,0 |
| Abzüglich veräußerter Zahlungsmittel | -38,3 |
| Mittelzufluss aus dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen | 61,7 |

Finanzmittelbestand

Der deutliche Anstieg des Finanzmittelbestands um 497,7 Mio € ist im Wesentlichen auf die zugeflossenen Mittel aus dem Schuldscheindarlehen zurückzuführen. Der Finanzmittelbestand besteht aus Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks. Es handelt sich jeweils um kurzfristige Bilanzpositionen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 34,2 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

Sonstige Angaben

(46) Haftungsverhältnisse

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| Bürgschaften | 5,2 | 5,1 |
| Gewährleistungsverträge | 203,4 | 209,7 |
| davon Vertragserfüllungsgarantien | 151,4 | 148,0 |
| Sonstige | 13,5 | 16,1 |
| | 222,1 | 230,9 |

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 28,7 Mio € (40,0 Mio US\$) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiergeber in Höhe von 13,7 Mio € (19,0 Mio US\$) besteht.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi in Höhe von 44,2 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die bestehende Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt zum Bilanzstichtag 10,2 Mio € (13,4 Mio US\$).

Im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb am Flughafen Antalya hat die Fraport AG für die Beteiligung Antalya Betriebsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen vertragliche Finanzierungsvereinbarungen, welche die Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossen hat. Für den Fraport-Konzern sind hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 60,5 Mio € entstanden.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo AG an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo AG in Höhe von 13,5 Mio €.

(47) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---|--------------|----------------|
| Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 566,4 | 565,9 |
| Bestellungen für Energiebezug | 306,9 | 768,7 |
| | 873,3 | 1.334,6 |

Operating Leases

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Miet- und Leasingverträge | | |
| bis zu einem Jahr | 29,9 | 29,4 |
| länger als ein und bis zu fünf Jahren | 82,6 | 78,8 |
| länger als fünf Jahre | 394,2 | 379,6 |
| | 506,7 | 487,8 |

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.

Der überwiegende Teil der künftigen Leasingzahlungen stellt Zahlungsverpflichtungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, (Laufzeit bis 2014) sowie Lima, Peru, (Mindestlaufzeit bis 2031) dar.

Des Weiteren handelt es sich bei den abgeschlossenen Miet- und Leasingverträgen um Gebäudemietverträge sowie um Leasing von Anlagen und Geräten. Die Leasingverträge für die Anlagen und Geräte enden grundsätzlich 2010. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

Sonstige Verpflichtungen

Neben den Mindestkonzessionszahlungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere, betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für Flughafen-Infrastruktur vereinbart. Für die Flughäfen in Burgas und Varna besteht eine Mindestinvestitionsverpflichtung in Höhe von 54,7 Mio €.

Des Weiteren existieren zum Bilanzstichtag Verpflichtungen in Höhe von 93,4 Mio €. Diese bestehen im Wesentlichen aus einer Kapitaleinzahlungsverpflichtung zur Finanzierung der Investitionen am indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport sowie aus einem Vertrag über die Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau.

(48) Stock Options

Management-Stock-Options-Plan 2001

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

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckte sich auf den Zeitraum bis zum 31. August 2005 und wurde in jährlichen Tranchen von nicht mehr als 25,0 % des Gesamtvolumens ausgegeben. Die Ausgabe bedurfte der Zustimmung des Aufsichtsrats beziehungsweise des Vorstands. Jedes Bezugsrecht berechtigt zum Bezug einer Stückaktie mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 10,00 €.

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

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

Die Voraussetzungen zur Ausübung der verbliebenen letzten Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Im laufenden Geschäftsjahr wurden 4.150 Aktienoptionen ausgeübt, sodass aktuell noch 4.200 Aktienoptionen der 4. Tranche MSOP 2001 bestehen, was rund 2 % der gesamten Optionen entspricht.

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, haben sich Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 entschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt wird für alle Berechtigten während des Fraport-MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben.

Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden. Voraussetzung für die Teilnahme am MSOP ist die Eigeninvestition in Aktien durch die berechtigten Mitarbeiter (Sperrdepot).

Die Bezugsrechte können gemäß dem oben genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital, aus eigenen Aktien sowie durch Barausgleich bedient werden.

Die Bezugsrechte für das MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen des MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“), den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

Die Voraussetzungen zur Ausübung der 1. Tranche des MSOP 2005 waren im Geschäftsjahr 2008 erstmalig erfüllt. Es wurden 44.700 Aktienoptionen im laufenden Geschäftsjahr ausgeübt, sodass aktuell noch 141.300 Aktienoptionen der 1. Tranche des MSOP 2005 bestehen, was rund 71,3 % der gesamten Optionen entspricht.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2008 249.950 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 33.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte

| | Gesamt | gewichteter Durchschnittsausübungspreis | Vorstand | Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen | Führungskräfte der Fraport AG |
|--|----------------|---|----------------|---|-------------------------------|
| Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 1.1.2008 | 611.000 | 63,34 | 167.000 | 78.750 | 365.250 |
| Ausgegeben in 2008 | 249.950 | 42,78 | 67.000 | 45.100 | 137.850 |
| Ausgeübt in 2008 | -48.850 | 34,81 | 0 | -10.000 | -38.850 |
| Verfallen in 2008 | -41.400 | 51,17 | 0 | -22.500 | -18.900 |
| Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2008 | 770.700 | 56,84 | 234.000 | 91.350 | 445.350 |

Von den ausstehenden Optionen sind 145.500 (Vorjahr 8.350) ausübbar, wovon 4.200 die 4. Tranche des MSOP 2001 und 141.300 die 1. Tranche des MSOP 2005 betreffen. Der gewichtete Durchschnittsaktienkurs des Geschäftsjahres belief sich auf 41,14 € (Vorjahr 53,70 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2008 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| | Ausgabezeitpunkt | Ende Sperrfrist | Ende Ausübungszeitraum | Ausübungshürde in € | Ausübungspreis in € | Beizulegender Zeitwert ² in € |
|-------------------|------------------|-----------------|------------------------|---------------------|---------------------|--|
| MSOP 2001: | | | | | | |
| Tranche 2001 | 11. Juni 2001 | 11. Juni 2003 | 11. Juni 2006 | 36,28 | 31,55 | 5,95 |
| Tranche 2002 | 15. Mai 2002 | 15. Mai 2004 | 15. Mai 2007 | 29,49 | 25,64 | 4,22 |
| Tranche 2003 | 16. Mai 2003 | 16. Mai 2005 | 16. Mai 2008 | 21,49 | 18,69 | 5,82 |
| Tranche 2004 | 16. April 2004 | 16. April 2006 | 16. April 2009 | 26,57 | 23,10 | 6,20 |
| MSOP 2005: | | | | | | |
| Tranche 2005 | 6. Juni 2005 | 6. Juni 2008 | 25. März 2010 | 39,49 | 32,91 ¹ | 10,96 |
| Tranche 2006 | 18. April 2006 | 18. April 2009 | 26. März 2011 | 75,60 | 63,00 ¹ | 19,27 |
| Tranche 2007 | 17. April 2007 | 17. April 2010 | 24. März 2012 | 66,12 | 55,10 ¹ | 18,42 |
| Tranche 2008 | 3. Juni 2008 | 3. Juni 2011 | 3. Juni 2013 | 54,30 | 45,25 ¹ | 13,40 |

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel

² Zum Ausgabezeitpunkt

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 3,1 Mio € (Vorjahr 2,8 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktien-Optionen basiert auf dem Fair Value je Option einer Tranche. Zur Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie und den Kurs des MSOP-Baskets durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des Schlusskurses der Fraport-Aktie um mindestens 20 % gegenüber dem ursprünglichen Ausübungspreis abzubilden.

Die Berechnung der Out- oder Under-Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Index erfolgt auf Total Shareholder Return-Basis, das heißt, auf Grundlage der jeweiligen Kursentwicklung unter Berücksichtigung von Bardividenden, Bezugsrechten, Kapitalanpassung und anderen Sonderrechten. Außerdem werden in der Monte-Carlo-Simulation die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung unter Berücksichtigung der Blocked Periods und das sogenannte frühzeitige Ausübungsverfahren der Berechtigten berücksichtigt.

Der Fair Value aller im Geschäftsjahr 2008 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet:

Zinssatz

Zum Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Dividenden

In der Monte-Carlo-Simulation wird mit diskreten Dividenden gerechnet. Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Volatilitäten und Korrelationen

Im Sinne einer objektivierbaren Vorgehensweise werden als Volatilitäten und Korrelationen die historischen Volatilitäten und historischen Korrelationen herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen Xetra-Schlusskursen für die Fraport-Aktie und täglichen Kursen für den Index MSOP-Basket. Die Kurshistorie des Indexes wurde mit der jeweils aktuellen Gewichtung des Indexes per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilitäten und Korrelationen wird die Restlaufzeit der Optionen zugrunde gelegt.

Die Fair Values zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

| | Ausgabezeitpunkt | Fair Value in € | Schlusskurs in € |
|-------------------|------------------|-----------------|------------------|
| MSOP 2001: | | | |
| Tranche 2004 | 16. April 2004 | 6,20 | 23,50 |
| MSOP 2005: | | | |
| Tranche 2005 | 6. Juni 2005 | 10,96 | 33,00 |
| Tranche 2006 | 18. April 2006 | 19,27 | 58,15 |
| Tranche 2007 | 17. April 2007 | 18,42 | 55,92 |
| Tranche 2008 | 3. Juni 2008 | 13,40 | 43,40 |

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

| | Ausgabezeitpunkt | Volatilität Fraport | Volatilität MSOP-Basket | Korrelation Fraport-/MSOP-Basket |
|-------------------|------------------|---------------------|-------------------------|----------------------------------|
| MSOP 2001: | | | | |
| Tranche 2004 | 16. April 2004 | 43,06 % | n. a. | n. a. |
| MSOP 2005: | | | | |
| Tranche 2005 | 6. Juni 2005 | 34,04 % | 22,55 % | 0,2880 |
| Tranche 2006 | 18. April 2006 | 32,34 % | 20,78 % | 0,2925 |
| Tranche 2007 | 17. April 2007 | 29,69 % | 21,18 % | 0,3095 |
| Tranche 2008 | 3. Juni 2008 | 27,69 % | 15,03 % | 0,4215 |

Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2001 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,31 %.

Für die Bewertung der 1. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,57 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2006 0,86 € und für 2007 0,94 € zugrunde gelegt.

Für die Bewertung der 2. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,65 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.

Für die Bewertung der 3. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,06 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2008 1,16 € und für 2009 1,17 €.

Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,25 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2009 1,14 € und für 2010 1,15 €.

Für die folgenden Jahre wird eine Steigerung um 0,01 € pro Jahr angenommen.

(49) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 51,73 %. Davon entfallen auf das Land Hessen 31,57 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,16 %.

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

Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2008 angepasst, daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung/-unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen. Der an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Abschlussstichtag angepasste Stimmrechtsanteil ist den Aktionären wie folgt zuzuordnen: Julius Bär Holding AG 10,35 %, Deutsche Lufthansa AG 9,94 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. 3,02 %, Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %, Morgan Stanley 2,96 % sowie The Capital Groups Companies, Inc. 1,89 %.

(50) Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Währungskursen, Zinssätzen und anderen Preisen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Risiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Cash flow des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, für Handels- oder andere Zwecke kommen sie nicht zum Einsatz. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die aktualisierten Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt eine aktualisierte Berichterstattung für alle wesentlichen Finanzrisikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Gesamtvorstand sowie im monatlich zwischen dem Treasury und dem Finanzvorstand stattfindenden Treasury Committee Meeting (TCM).

Fraport hat interne Richtlinien erlassen, welche die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controllings der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und regelmäßige Überprüfung von deren Bonität entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass überwiegend Anlagen bei Kontrahenten mit einem externen Rating von A- oder besser gehalten werden.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben (s. Tz. 25 für das Kreditrisiko der Finanzinstrumente der Kategorie „Fair value option“). Das Kreditrisiko aus den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens besteht in der Höhe, die keine Eigenkapitalinstrumente darstellen. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die Wertpapiere wie folgt:

| in Mio € | 31.12.2008 |
|-------------------------|------------|
| Eigenkapitalinstrumente | 46,2 |
| Fremdkapitalinstrumente | 183,6 |

Die Wertpapiere, die Fremdkapitalinstrumente darstellen, weisen folgende langfristigen Emittentenratings (Fitch) auf:

| in Mio € | 31.12.2008 |
|----------|------------|
| AAA | 135,1 |
| A+ | 47,6 |
| N/A | 0,9 |
| | 183,6 |

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende kurzfristige Emittentenratings (S&P):

| in Mio € | 31.12.2008 |
|---------------|------------|
| A-1 | 1.115,8 |
| A-2 | 4,3 |
| A-3 | 1,7 |
| N/A | 1,2 |
| P-2 (Moody's) | 31,8 |
| | 1.154,8 |

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen.

Der operative Cash flow, die vorhandenen liquiden Mittel sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Die liquiden Mittel umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der deutschen Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2008 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

| in Mio € | Summe | 2009 | | 2010 | | 2011–2015 | | 2016–2020 | | 2021 ff. | |
|--|---------|------|---------|------|---------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung |
| Originäre Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Finanzschulden | 2.841,9 | 80,5 | 543,1 | 67,3 | 66,0 | 305,0 | 759,1 | 79,1 | 825,8 | 69,5 | 46,5 |
| Finanzierungsleasing | 550,5 | 0,7 | 3,1 | 2,9 | 34,8 | 43,1 | 140,4 | 81,1 | 94,7 | 91,4 | 58,3 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 558,1 | 6,2 | 389,1 | 2,6 | 147,4 | 0,5 | 42,3 | – | – | – | – |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Zinsswaps | 103,9 | 4,6 | – | 8,7 | – | 55,9 | – | 34,7 | – | 1,7 | – |
| Dieselswaps | 6,9 | – | 2,2 | – | 1,9 | – | 2,8 | – | – | – | – |
| Devisentermingeschäfte | | | | | | | | | | | |
| Zahlungseingang | 9,04 | – | 9,04 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Zahlungsausgang | 9,04 | – | 9,04 | – | – | – | – | – | – | – | – |

Zum 31. Dezember 2007 hat sich das Liquiditätsprofil wie folgt dargestellt:

| in Mio € | Summe | 2008 | | 2009 | | 2010–2014 | | 2015–2019 | | 2020 ff. | |
|--|---------|------|---------|------|---------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung |
| Originäre Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Finanzschulden | 1.554,8 | 52,3 | 357,0 | 37,5 | 74,7 | 177,0 | 315,2 | 74,0 | 394,6 | 9,0 | 63,5 |
| Finanzierungsleasing | 578,3 | 2,7 | 48,0 | 0,4 | 2,4 | 42,2 | 135,8 | 79,5 | 96,5 | 106,0 | 64,8 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 832,6 | 18,6 | 426,3 | 10,8 | 215,4 | 5,2 | 156,3 | – | – | – | – |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Zinssicherung | 0,3 | 0,03 | – | 0,03 | – | 0,17 | – | 0,09 | – | – | – |
| Devisentermingeschäfte | | | | | | | | | | | |
| Zahlungseingang | 2,4 | – | 1,3 | – | 1,1 | – | – | – | – | – | – |
| Zahlungsausgang | 2,4 | – | 1,3 | – | 1,1 | – | – | – | – | – | – |

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen waren. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurde das aktuelle Zinsfixing für die Restlaufzeit unterstellt. Für die Nettozahlungen im Zusammenhang mit in der Zukunft startenden derivativen Finanzinstrumenten wurde das Fixing des vereinbarten variablen Zinssatzes am Bilanzstichtag verwendet.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Aktiv gesteuert werden

ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar und TRY sowie zwischen US-Dollar und PEN. Primär entstehen Transaktionsrisiken im operativen Geschäft, wenn den Einzahlungen aus Umsatzerlösen keine währungskongruenten Auszahlungen gegenüberstehen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und zum Teil durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in enger Abstimmung mit dem Treasury der Fraport AG. Im Wesentlichen erfolgt die Absicherung durch den Einsatz von Devisentermingeschäften.

Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des Kurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich

einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

| Risiko in Mio € | 31.12.2007 | | 31.12.2008 | |
|-----------------|------------|---------|------------|---------|
| | Gewinn | Verlust | Gewinn | Verlust |
| EUR/USD | 0,19 | 0,18 | 0,09 | 0,07 |
| USD/PEN | 0,20 | 0,20 | 1,63 | 1,77 |
| EUR/TRY | 0,30 | 0,30 | 0,00 | 0,00 |
| USD/TRY | 0,60 | 0,60 | 1,22 | 1,53 |

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird so weit wie möglich durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern hält eine Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, aus denen Zinsänderungsrisiken resultieren. Grundsätzlich wird das Ziel der fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Zins- und Währungsausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahres-Swapsatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Darüber hinaus resultieren Zinsrisiken aus den zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Demzufolge resultieren aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im

Rahmen eines Cash-flow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: EUR –2,25 Prozentpunkte; USD –4,75 Prozentpunkte; TRY –4,50 Prozentpunkte; CHF, PEN –2,50 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash-flow-Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2008 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 8,4 Mio € (Vorjahr 16,6 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 8,4 Mio € verbessert (verschlechtert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 9,5 Mio € (Vorjahr 5,1 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von –1,1 Mio € (Vorjahr 11,5 Mio €).

| in Mio € | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|--|------------|------------|
| Zinssensitivität in Mio € | 16,6 | 8,4 |
| davon aus derivativen Finanzinstrumenten | 5,1 | 9,5 |
| davon aus originären Finanzinstrumenten | 11,5 | –1,1 |

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 153,3 Mio € (Vorjahr 58,5 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 153,3 Mio € höher (niedriger).

Sonstige Preisrisiken

Des Weiteren hat der Fraport-Konzern diverse strukturierte Finanzanlagen sowie Dieselswaps im Bestand. Als Risikovariablen spielen unter anderem Aktienkurse, Commodity-Preise sowie diverse Indizes eine Rolle. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwerts der Finanzinstrumente und hat keinen Einfluss auf den

Cash flow. Zur Quantifizierung der sonstigen Preisrisiken werden ebenfalls Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert der Bewertungen im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung.

Ausgehend von den Beständen in der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2008 und den getroffenen Annahmen, resultiert eine ergebnisbezogene Sensitivität von 1,3 Mio €. Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich aus einer veränderten Marktbewertung der Finanzinstrumente hypothetisch um diesen Betrag verbessert oder verschlechtert (Vorjahr 3,6 Mio €).

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 15,1 Mio €. Unter Verwendung der getroffenen Annahmen hätte sich durch eine veränderte Marktbewertung der Finanzanlagen und Dieselswaps das Eigenkapital entsprechend um 15,1 Mio € erhöht oder vermindert (Vorjahr 7,1 Mio €).

Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem hohen anstehenden Investitionsbedarf überwacht das Unternehmen die Entwicklung der Verschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Verschuldung beziehungsweise zum Zinsaufwand setzen. Solange diese Kennzahlen nicht unterschritten werden, besteht aus heutiger Sicht ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Net Debt =

- kurzfristige Finanzverbindlichkeiten
- + langfristige Finanzverbindlichkeiten
- liquide Mittel
- kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

EBITDA =

Ergebnis der Betriebstätigkeit vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

Interest Expense =

Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

| Kennzahlen | Korridor | 31.12.2007 | 31.12.2008 |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| Net Debt/EBITDA | max. 4–6 x | 0,5 | 1,4 |
| EBITDA/Interest Expense | min. 3–4 x | 7,6 | 4,1 |

(51) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahestehenden 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 wird definiert als die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Dies wird angenommen, wenn ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen diese Möglichkeit besitzt.

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags, ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ihre Anteile an der Fraport AG am 19. März 2007 vollständig verkauft. Im Vorjahr wurden die Transaktionen mit der Bundesrepublik Deutschland und deren Mehrheitsbeteiligungen bis zum Verkaufszeitpunkt in den Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Personen abgebildet.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

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.

Alle Transaktionen zwischen den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an die Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Auf dieser Grundlage wird zurzeit eine Preisprüfung durch die Behörden des Bundes durchgeführt.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

| in Mio € | Mehrheitsanteilseigner | | | | | Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht werden |
|--|----------------------------|-------------|---|--------------------------|-------------------------|--|
| | Bundesrepublik Deutschland | Land Hessen | Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH | Gemeinschaftsunternehmen | Assoziierte Unternehmen | |
| Umsatzerlöse | | | | | | |
| 2007 | 38,2 | 0,1 | 0,1 | 2,1 | 3,6 | 8,0 |
| 2008 | – | 1,7 | 0,1 | 3,3 | 3,8 | 7,5 |
| Bezogene Lieferungen und Leistungen | | | | | | |
| 2007 | – | 1,0 | 3,8 | 6,7 | 28,6 | 74,1 |
| 2008 | – | 2,4 | 9,8 | 7,5 | 28,8 | 64,5 |
| Zinsen | | | | | | |
| 2007 | – | 0,3 | – | 0,1 | – | –3,6 |
| 2008 | – | 0,2 | – | –0,1 | – | – |
| Forderungen | | | | | | |
| 2007 | 5,6 | – | – | – | 1,9 | 1,0 |
| 2008 | – | 0,3 | – | 0,3 | 1,1 | 0,1 |
| Verbindlichkeiten | | | | | | |
| 2007 | – | – | – | 2,1 | 0,8 | 54,6 |
| 2008 | – | – | – | 2,5 | 0,2 | 8,8 |
| Finanzverbindlichkeiten | | | | | | |
| 2007 | – | – | – | – | – | 80,4 |
| 2008 | – | – | – | – | – | – |

Den Führungskräften der Ebene zwei (Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigte) wurden insgesamt Bezüge von 1.289 Tsd € (im Vorjahr 1.109 Tsd €) gewährt.

Im Geschäftsjahr war mit einem Aufsichtsratsmitglied ein Beratervertrag abgeschlossen. Das abgerechnete Honorar betrug 7 Tsd €.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vergleiche Tz. 54, 55 und 56.

(52) 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 unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebssicherem Zustand zu halten, 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 und zwischenzeitlich fortgeschriebenen 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 Main vorgenommen. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Bescheiden vom 26. April 2001, 24. September 2001, 25. November 2002, 5. August 2005 und 5. April 2006 dahingehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz auferlegt wurden.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurde der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit dem Bau der Landebahn Nordwest als zentraler Maßnahme zugelassen. Weitere Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und Betriebsbeschränkungen gelten ab Winterflugplan 2009/10 sowie dem Zeitpunkt der kapazitätswirksamen Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „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 a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt (seit 1. Januar 2008) –, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2008 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 20. Dezember 2007 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und zum 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt. Darüber hinaus erfolgte eine unterjährige Ergänzung zum 1. Juli 2008, die am 31. Juli 2008 in den NfL veröffentlicht wurde. Ergänzend wurde ab 1. Juli 2008 die Einführung der PRM-Umlage in die Entgeltordnung aufgenommen. Die PRM-Umlage ist kein Bestandteil der Flughafen-entgelte, sondern eine separate Umlage, die nach EU-VO Nr. 1107/2006 erhoben wird. Die Flughafen-entgelte machten im Berichtsjahr 31,3 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für zentrale Bodenverkehrs-dienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrs-dienstentgelte. 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 Bodenverkehrs-dienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Airlines vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2008 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 20,7 % und auf Infrastrukturentgelte 12,7 %.

Über die Verkehrs-entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 35,3 % 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.

Dem Geschäftsbetrieb des Flughafens Frankfurt-Hahn liegt eine Entgeltordnung vom 1. Juni 2006 zugrunde. Die Genehmigung der Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte (Flughafen-entgelte) wurde gemäß § 43a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz – Referat Luftverkehr – erteilt.

Die Flughafen-entgelte machten im Geschäftsjahr 22,8 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrs-entgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (16,8 %).

Außerhalb der Verkehrs-entgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 60,4 % erwirtschaftet.

Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.

Im April 2007 erhielt das Konsortium an dem die Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafen-Behörde DHMI unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 managen die Fraport AG und die IC Yatirim Holding A. S. gemeinsam das bisher von der Fraport AG geführte internationale Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP-Terminal. Im September 2009 übernimmt das Fraport-Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Holding und Celebi Holding betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals und die Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft bis zum Jahresende 2024. Über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt die neue Betriebsgesellschaft eine Gesamtkonzession in Höhe von netto 2,01 Mrd €.

Die Betreibergesellschaft ist 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 verpflichtet sich die Gesellschaft als Mieter der Terminalanlagen weiterhin, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat die Betreibergesellschaft sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat die Gesellschaft zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,3 Mio € zugunsten der DHMI hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der von Fraport AG durch eine Unternehmensgarantie gegenüber der Bank besicherte Anteil beträgt 35,6 Mio €. Durch Rückhaftung in Form einer Unternehmensgarantie von IC Ictas Insaat (Konsortialpartner) in Höhe von 11,4 Mio € verringert sich die Haftungssumme der Fraport AG auf 24,2 Mio €.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD und die Republik Bulgarien, vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über Betrieb und Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag räumt dem Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden Infrastruktur ein und verpflichtet ihn im Gegenzug diverse Flughafen-Dienstleistungen sowie die Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen sowie den Regelungen des Konzessionsvertrags zu erbringen. Darüber hinaus bestehen Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (performance bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB- oder besser, in den ersten zehn Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Fraport Twin Star erwirtschaftet neben den regulierten Passagier-, Lande- und Parkgebühren Umsätze aus nicht regulierten Bodenverkehrsdienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten. Im Gegenzug dafür zahlt die Gesellschaft eine jährliche

Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €) adjustiert um die Entwicklung der Inflationsraten an den bulgarischen Staat.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat Fraport Twin Star nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet.

Lima Airport Partners S. R. L.

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP und der Staat Peru, vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über Betrieb und Ausbau, Erhaltung und Nutzung des Internationalen Flughafens Jorge Chavez in Lima (Peru).

Der Gesellschaft wurde die BOT-Konzession über 30 Jahre gewährt. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 110 Mio US\$ zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 110 Mio US\$ ist mittlerweile investiert worden.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben den regulierten Passagier- und Landeentgelten weitere Umsätze aus nicht regulierten Dienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten.

Die Konzessionsabgabe ist der höhere von zwei Beträgen: Entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US\$ p. a., inflationiert mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Landeentgelte und 20 % der internationalen Passagierentgelte (TUUA). Weiterhin wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig.

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

Am 12. Dezember 2008 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite des Unternehmens dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

Dem Corporate Governance Kodex wird mit folgender Abweichung entsprochen:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.“

(54) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts:

Vergütungsbericht

Für die Festlegung des Vergütungssystems für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente ist der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet auf Grundlage einer Beschlussempfehlung des Präsidialausschusses.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt (Fixum) und Sachbezüge,
- wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über den oben genannten Zeitraum ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen. Bei Herrn Dr. Zieschang ist bei Überschreitung des Umsatzes beziehungsweise des Jahresergebnisses die Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung auf jeweils 25 % der Tantiemen begrenzt.

Auf 50 % der bei Zielerreichung vereinbarten Tantieme erhalten die Vorstandsmitglieder Abschlagszahlungen in monatlichen

Teilbeträgen. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig.

Ein Teil der Tantiemezahlung erfolgt in Form von Aktien. Bei den Herren Prof. Dr. Bender und Mai berechnet sich der Aktienanteil aus jeweils 10 % des Grundgehalts und der Tantieme. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat. Die Auszahlung erfolgt am darauffolgenden Tag.

Die Herren Dr. Schulte und Dr. Zieschang erhalten einen Aktienanteil von 30 % der innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig werdenden Tantiemezahlungen. Diese Aktien unterliegen zur Hälfte einer vertraglich festgelegten Sperrfrist von zwölf Monaten und mit der anderen Hälfte einer Sperrfrist von 24 Monaten nach Auszahlung.

Die Sperrfristen enden mit Ablauf des Dienstvertrags, sofern dieser nicht verlängert wird. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährt (vergleiche Tz. 48).

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des Fixgehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden.

Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandsmitglieds, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Prof. Dr. Bender 90 % seines Fixgehalts. Zum 31. Dezember 2008 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt bei Herrn Prof. Dr. Bender 75 % der zuvor genannten prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2008 einen prozentualen Anspruch von 47,0 % der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage in Höhe von 95,45 % seines Fixgehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2008 beträgt 49 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des Fixgehalts. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2008 einen prozentualen Anspruch von 31,5 % seines Fixgehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit

beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte, Herrn Dr. Zieschang und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen Fixgehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmte sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen Fraport mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Prof. Dr. Bender und Herrn Dr. Zieschang für ihre Tätigkeit als Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf ihre Tantiemezahlungen 2008 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2008

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

| Vergütung des Vorstands 2008 | Fixum in Tsd € | Sach- und sonstige Bezüge in Tsd € | Tantieme 2008 in Tsd € | Tantieme Rückstellungsveränderung in Tsd € | Insgesamt in Tsd € |
|--|----------------|------------------------------------|------------------------|--|--------------------|
| Prof. Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender | 350,0 | 63,9 | 504,0 | -0,3 | 917,6 |
| Dr. Stefan Schulte, Stellvertretender Vorsitzender | 330,0 | 39,4 | 475,2 | -11,0 | 833,6 |
| Herbert Mai | 230,0 | 37,5 | 331,2 | 0,3 | 599,0 |
| Dr. Matthias Zieschang | 275,0 | 43,9 | 343,8 | -0,2 | 662,5 |
| Insgesamt | 1.185,0 | 184,7 | 1.654,2 | -11,2 | 3.012,7 |

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2008 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2008. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2007 gebildeten Rückstellungen, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2008 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2009. Der ehemalige Vorstand Prof. Manfred Schölch hat im Vergütungsjahr 2008 eine Tantieme, die im Vorjahr bereits zurückgestellt wurde, in Höhe von 128 Tsd € ausgezahlt bekommen.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

| | MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück | MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück | MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück | MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück | Bestand gesamt Stück | Aufwand in 2008 in Tsd € |
|---|---|---|---|---|----------------------------|--------------------------------|
| Prof. Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 80.000 | 319,0 |
| Dr. Stefan Schulte, Stellvertretender Vorsitzender | 15.000 | 15.000 | 17.000 | 17.000 | 64.000 | 256,6 |
| Herbert Mai | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 60.000 | 239,3 |
| Dr. Matthias Zieschang | 0 | 0 | 15.000 | 15.000 | 30.000 | 129,7 |
| Insgesamt | 50.000 | 50.000 | 67.000 | 67.000 | 234.000 | 944,6 |

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 1., 2., 3. und 4. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 20.318,8 Tsd €. Davon entfallen 11.961,8 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2008 1.275,5 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2008 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15 a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2008

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 Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro volles Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (vgl. Tz. 56).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2008 insgesamt mit 511,7 Tsd € (Vorjahr 520,3 Tsd €) vergütet.

Vergütung des Beraterkreises 2008

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet.

Im Geschäftsjahr 2008 beträgt die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 120 Tsd € (Vorjahr: 122,5 Tsd €).

(55) Vorstand

Mitgliedschaften des Vorstands in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender

Prof. Dr. Wilhelm Bender

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 9. Juli 2008)
- Lufthansa CityLine GmbH (bis 30. September 2008)
- Lufthansa Cargo AG (ab 1. Oktober 2008)
- SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG
- Thyssen Krupp Services AG
- MTU Aero Engines Holding AG (ab 30. April 2008)
- Live Holding AG (ab 4. Juni 2008)
- FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region

Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Stefan Schulte

Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DELVAG Luftversicherungs AG
- DELVAG Rückversicherungs AG

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Frankfurter Sparkasse

Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (bis 14. Juni 2007)

– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

– MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

Vorstand Controlling und Finanzen

Dr. Matthias Zieschang

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– ICTS Europe Holdings B. V. (bis 31. März 2008)

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Fraport IC Antalya Airport Terminal Management

– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services

Mitglied des Aufsichtsrats:

– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (seit 9. Juli 2008)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (seit 9. Juli 2008)

(56) Aufsichtsrat

Mitgliedschaften des Aufsichtsrats in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender

Karlheinz Weimar

Hessischer Finanzminister

Mitglied des Landtags

(Bezüge 2008: 38.150 €; 2007: 38.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Flughafen GmbH Kassel, Calden

Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Verwaltungsrat:

– InvestitionsBank Hessen AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH

– Future Capital AG, Hessen Life Sciences Chemie

– HA Hessen Agentur GmbH

– Messe Frankfurt GmbH

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:

– Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold Schaub

Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen

(Bezüge 2008: 33.050 €; 2007: 35.450 €)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender:

– LSG Lufthansa Service Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

– LSG Sky Chefs Deutschland GmbH (ab 3. September 2008)

Ismail Aydin

Betriebsratsmitglied (ab 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 13.737,50 €)

Dr. Manfred Bischoff

Aufsichtsratsvorsitzender Daimler AG

(Bezüge 2008: 21.550 €; 2007: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

– Daimler AG

– SMS GmbH (ab 24. April 2008)

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

– Royal KPN N. V.

– Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited

– Unicredit S. p. a.

– Voith AG

– SMS GmbH (bis 23. April 2008)

Jörg-Uwe Hahn

Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa

Mitglied des Landtags

(Bezüge 2008: 32.250 €; 2007: 32.650 €)

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender:

– K. L. Schmidt Consulting & Projektbau AG

(ab 29. November 2008)

Mitglied im Aufsichtsrat:

– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

– TaunusFilm GmbH

– K. L. Schmidt Consulting & Projektbau AG

(ab 28. November 2008/bis 29. November 2008)

Mitglied im Rundfunkrat:

– Hessischer Rundfunk

Dr. Joachim v. Harbou

(bis 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 12.937,50 €; 2007: 33.050 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- CM Treuhand AG (ab 25. Juni 2008)

Mitglied des Aufsichtsrats:

- Nestlé Deutschland AG
- Daimler Chrysler Bank AG
- Agrarius AG
- Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (bis 31. Dezember 2007)

Vorsitzender des Beirats:

- A_NET Digital Media GmbH

Mitglied im Beirat:

- IVG Immobilien AG (bis 31. Dezember 2007)
- Eintracht Frankfurt Fußball AG (bis 31. Dezember 2007)

Jörg Hennerkes

Staatssekretär a. D. (bis 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 9.012,50 €; 2007: 20.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 23. April 2008)

Mitglied des Aufsichtsrats:

- Deutsche Bahn AG (bis 31. Januar 2008)

Helmut Hofmann

Betriebsratsmitglied (bis 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 9.812,50 €; 2007: 24.750 €)

Erdal Kina

Betriebsratsmitglied (ab 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 14.137,50 €)

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2008: 27.150 €; 2007: 26.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- MANIA Technologie AG (bis 24. Juni 2008)
- ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
- REA Mobile AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- IQB Career Services AG

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG

(Bezüge 2008: 17.400 €; 2007: 16.600 €)

Mitglied des Aufsichtsrats:

- BMW AG
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- Eurowings Luftverkehrs AG
- Lufthansa Service Holding AG (bis 30. September 2008)
- Lufthansa Technik AG
- Lufthansa Cargo AG (bis 30. September 2008)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Swiss International Air Lines AG

Member of the Supervisory Board:

- HEICO Corporation, Miami, Florida

Zafer Memisoglu

Betriebsratsmitglied (bis 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 9.012,50 €; 2007: 24.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG

Klaus-Peter Müller

Aufsichtsratsvorsitzender Commerzbank AG (ab 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 10.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- Commerzbank AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Fresenius SE
- Linde AG
- Steigenberger Hotels AG

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Assicurazioni Generali S. p. A.
- KfW Kreditanstalt für Wiederaufbau
- Liquiditäts-Konsortialbank GmbH

Member of the Board of Directors:

- Parker Hannifin Corporation

Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater (ab 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 14.537,50 €)

Matthias von Randow

Bevollmächtigter des Vorstands für Politik und Verkehrsrechte bei Air Berlin (ab 28. Mai 2008)
(Bezüge 2008: 12.937,50 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Deutsche Bahn AG (bis 19. November 2008)
- DB Mobility AG (bis 19. November 2008)

Adelheid Riedel-Ciesla

Gewerkschaftsvertreterin ver.di (bis 28. Mai 2008)
(Bezüge 2008: 9.412,50 €; 2007: 22.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Lufthansa Systems Group GmbH

Gabriele Rieken

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2008: 24.350 €; 2007: 23.150 €)

Harald Rose

Gewerkschaftsvertreter ver.di (bis 28. Mai 2008)
(Bezüge 2008: 8.612,50 €; 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:

- FraSec Fraport Security Services GmbH

Petra Rossbrey

Generalbevollmächtigte Finanzen und Administration der GCS
(Bezüge 2008: 23.550 €; 2007: 23.950 €)

Mitglied im Beirat:

- Energy Air

Dr. h. c. Petra Roth

Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main
(Bezüge 2008: 23.150 €; 2007: 23.550 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- Frankfurter Aufbau AG (Konzern-Mandat)
- Mainova AG
- ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- Messe Frankfurt GmbH
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (Konzern-Mandat)

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- Gas-Union GmbH
- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH (ab 17. Juni 2008)
- FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
- The Forsythe Company gGmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

- Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied in der Trägerkommission:

- Nassauische Sparkasse

Mitglied im Beirat:

- E.ON Ruhrgas AG
- THÜGA AG

Hans-Jürgen Schmidt

Stellvertretender Landesvorsitzender
komba gewerkschaft Hessen
Vorsitzender komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main
Betriebsratsmitglied
(ab 28. Mai 2008)
(Bezüge 2008: 14.537,50 €)

Werner Schmidt

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2008: 23.150 €; 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)
- komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- SMW Abwasser GmbH

Mitglied in der Verbandsversammlung:

- Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Lutz Sikorski

Stadtrat der Stadt Frankfurt am Main

(ab 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 14.137,50 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- traffiQ
- RTW Planungsgesellschaft mbH i. Gr.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Messe Frankfurt GmbH
- ivm GmbH
- Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH
- Sportpark Stadion Frankfurt Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- FAAG (Frankfurter Aufbau AG)

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2008: 25.150 €; 2007: 23.950 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

Mitglied in Aufsichtsräten

(Bezüge 2008: 28.325 €; 2007: 23.950 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- DWS Investment GmbH
- Evonik Industries AG (ab 3. Dezember 2007)

Achim Vandreike

Bürgermeister der Stadt Frankfurt am Main a. D.

(bis 28. Mai 2008)

(Bezüge 2008: 9.412,50 €; 2007: 25.950 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- Eintracht Frankfurt Fußball AG
- Wolfgang Steubig AG (ab 8. Februar 2008)

Peter Wichtel

Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2008: 31.450 €; 2007: 32.250 €)

Mitglied im Vorstand:

- Unfallkasse Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

- operational services GmbH & Co. KG

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 Mitarbei- terzahl |
|--|-----------------------------|-----------------|---------------------|------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|--|
| Tochterunternehmen | | | | | | | | |
| Deutschland | | | | | | | | |
| Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH | AAV | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 829 | 641 | 2.437 | 12 |
| | | | 2007 | 100,00 | 612 | 467 | 2.016 | 11 |
| Airport Cater Service GmbH | ACS | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 26 | 0 | 18.229 | 135 |
| | | | 2007 | 100,00 | 26 | 0 | 18.165 | 136 |
| AirIT Services AG | AirIT Hahn | Lautzenhausen | 2008 | 100,00 | 1.010 | 148 | 2.630 | 12 |
| | | | 2007 | 100,00 | 862 | 82 | 2.291 | 10 |
| APS Airport Personal Services GmbH | APS | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 1.351 | 801 | 49.127 | 1.697 |
| | | | 2007 | 100,00 | 1.462 | 912 | 44.107 | 1.568 |
| Energy Air GmbH | Energy Air | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 1.539 | 923 | 93.505 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 3.229 | 3.166 | 82.041 | 0 |
| Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH | Flughafen Frankfurt-Hahn | Lautzenhausen | 2008 ¹ | 65,00 | 74.465 | -16.945 | 45.384 | 341 |
| | | | 2007 ¹ | 65,00 | 75.499 | -15.762 | 41.296 | 335 |
| FraCareServices GmbH | FraCareS | Frankfurt a. M. | 2008 | 51,00 | 1.066 | 79 | 12.029 | 159 |
| | | | 2007 | 51,00 | 26 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport Cargo Services GmbH | FCS | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 15.994 | 1.441 | 54.369 | 232 |
| | | | 2007 | 100,00 | 16.553 | 3.466 | 57.987 | 217 |
| Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG | Fraport Immo | Flörsheim a. M. | 2008 ^{1,2} | 100,00 | 11.631 | 2.933 | 1.659 | 9 |
| | | | 2007 ^{1,2} | 100,00 | 13.828 | 2.303 | 1.648 | 7 |
| Fraport Objekt Mönchhof GmbH | Fraport OGM | Flörsheim a. M. | 2008 | 100,00 | 19 | -1 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 20 | -1 | 2 | 0 |
| Fraport Objekte 162 163 GmbH | Fraport OG 162 | Flörsheim a. M. | 2008 | 100,00 | 19 | -1 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 20 | -1 | 2 | 0 |
| Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG | Fraport Mönchhof | Flörsheim a. M. | 2008 ² | 100,00 | 4.532 | 1.898 | 12.880 | 0 |
| | | | 2007 ² | 100,00 | 3.013 | -585 | 7.337 | 0 |
| Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG | Fraport 162 163 | Flörsheim a. M. | 2008 ² | 100,00 | 6.005 | 1.688 | 7.357 | 0 |
| | | | 2007 ² | 100,00 | 8.663 | 1.838 | 7.357 | 0 |
| Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH | Fraport RE | Flörsheim a. M. | 2008 | 100,00 | 14 | -1 | 4 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 15 | 0 | 3 | 0 |
| Fraport Sicherheit Projekt GmbH | Fraport Sicherheit | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 25 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport Security Services GmbH | FraSec | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 7.391 | 2.273 | 111.266 | 3.617 |
| | | | 2007 | 100,00 | 12.878 | 7.759 | 95.870 | 3.176 |
| FSG Flughafen-Service GmbH | FSG | Frankfurt a. M. | 2008 ³ | 33,33 | 218 | 143 | 4.547 | 0 |
| | | | 2007 ³ | 33,33 | 169 | 94 | 4.051 | 0 |
| GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG | GCS | Frankfurt a. M. | 2008 ² | 40,00 | 2.555 | 1.400 | 26.047 | 617 |
| | | | 2007 ² | 40,00 | 2.427 | 1.389 | 24.474 | 621 |
| Hahn Campus Management GmbH | Hahn Campus | Lautzenhausen | 2008 | 65,00 | 27 | 5 | 291 | 4 |
| | | | 2007 | 65,00 | 22 | -2 | 392 | 7 |
| Media Frankfurt GmbH | Media | Frankfurt a. M. | 2008 | 51,00 | 2.954 | 2.442 | 26.871 | 33 |
| | | | 2007 | 51,00 | 2.692 | 2.181 | 26.276 | 30 |
| VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH | VCS | Frankfurt a. M. | 2008 | 100,00 | 34 | 1 | 130 | 1 |
| | | | 2007 | 100,00 | 33 | 2 | 307 | 1 |

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

| | | | Sitz | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital in Tsd € | Ergebnis nach Steuern in Tsd € | Umsatzerlöse in Tsd € | Durchschnittliche Mitarbeiterzahl |
|---|----------------------|---------------|---------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Übriges Europa | | | | | | | | |
| Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen | Hellas | Griechenland | 2008 | 100,00 | 94 | -11 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 114 | -8 | 0 | 0 |
| Fraport Ground Services Austria GmbH | FGS Austria | Österreich | 2008 | 100,00 | 1.663 | 713 | 14.663 | 237 |
| | | | 2007 | 100,00 | 950 | 369 | 14.590 | 225 |
| Fraport Malta Ltd. | Fraport Malta | Malta | 2008 | 100,00 | 40.492 | 1.965 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 31.767 | 1.365 | 0 | 0 |
| Fraport Malta Business Services Ltd. | Malta Business | Malta | 2008 | 100,00 | 38.391 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 25.581 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport Twin Star Management AD, Varna | Fraport Twin Star | Bulgarien | 2008 | 60,00 | 19.151 | 8.256 | 40.648 | 1.218 |
| | | | 2007 | 60,00 | 10.895 | 8.649 | 41.317 | 1.604 |
| ICTS Europe Holdings B. V., Amstelveen | ICTS | Niederlande | 2008 ⁴ | 100,00 | 45.384 | 306 | 69.165 | 2.336 |
| | | | 2007 | 100,00 | 45.420 | 72.624 | 320.160 | 10.213 |
| Amerika | | | | | | | | |
| Air-Transport IT Services, Inc., Orlando | Air-Transport IT | USA | 2008 ⁵ | 100,00 | 2.123 | 500 | 8.250 | 59 |
| | | | 2007 ⁵ | 100,00 | 1.521 | 218 | 9.863 | 49 |
| Alterra Lima Holdings, Ltd., Cayman Islands | Alterra | CYM | 2008 | 100,00 | 26.128 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 24.701 | 0 | 0 | 0 |
| Decision Support Technologies, Inc., Florida | DST | USA | 2008 ^{5,6} | 100,00 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 ^{5,6} | 100,00 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport Peru S. A. C., Lima | Fraport Peru | Peru | 2008 | 99,99 | 251 | 175 | 1.236 | 5 |
| | | | 2007 | 99,99 | 294 | 283 | 1.322 | 5 |
| Lima Airport Partners S. R. L., Lima | LAP | Peru | 2008 | 70,01 | 59.805 | 8.980 | 93.201 | 468 |
| | | | 2007 | 100,00 | 47.567 | 1.696 | 88.504 | 414 |
| Asien | | | | | | | | |
| Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul | Antalya | Türkei | 2008 | 100,00 | 49.788 | 12.898 | 0 | 5 |
| | | | 2007 | 100,00 | 48.082 | 2.507 | 45.764 | 135 |
| Fraport Asia Ltd. | Fraport Asia | China | 2008 | 100,00 | 51.772 | 54 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 100,00 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport (Philippines) Services Inc., Manila | Fraport Philippines | Philippinen | 2008 ⁶ | 99,99 | -2.867 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 ⁶ | 99,99 | -3.113 | 0 | 0 | 0 |
| Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad | Fraport Saudi Arabia | Saudi-Arabien | 2008 ⁷ | 100,00 | 4.077 | 3.057 | 7.262 | 5 |

Wesentliche Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

| | | | Sitz | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital in Tsd € | Ergebnis nach Steuern in Tsd € | Umsatzerlöse in Tsd € | Durchschnittliche Mitarbeiterzahl |
|--|---------------------------|------------------|--------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Gemeinschaftsunternehmen | | | | | | | | |
| Deutschland | | | | | | | | |
| AirIT International GmbH | AirIT International | Frankfurt a. M. | 2008 ⁸ | 50,00 | 277 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 50,00 | 227 | 0 | 0 | 0 |
| AirITSystems Hannover GmbH | AirIT Hannover | Hannover | 2008 | 50,00 | 3.266 | 1.158 | 19.394 | 100 |
| | | | 2007 | 50,00 | 3.073 | 947 | 15.989 | 87 |
| Medical Airport Service GmbH | MAS | Kelsterbach | 2008 | 50,00 | 2.898 | 1.093 | 9.926 | 101 |
| | | | 2007 | 50,00 | 2.144 | 668 | 7.800 | 91 |
| Multi Park II Mönchhof GmbH | Multi Park II Mönchhof | Walldorf (Baden) | 2008 ⁷ | 50,00 | 20 | -4 | 0 | 0 |
| | | | | | | | | |
| N*ICE Aircraft Services & Support GmbH | N*ICE | Frankfurt a. M. | 2008 | 52,00 | 13.118 | 1.753 | 13.994 | 11 |
| | | | 2007 | 52,00 | 12.031 | 1.551 | 11.015 | 12 |
| Terminal for Kids gGmbH | Terminal for Kids | Frankfurt a. M. | 2008 | 50,00 | 592 | 292 | 1.258 | 12 |
| | | | 2007 | 50,00 | 300 | 261 | 1.007 | 12 |
| Asien | | | | | | | | |
| Fraport IC Ictas Havalimani Isletme A. S., Antalya | Antalya Finanzierungsges. | Türkei | 2008 ⁹ | 34,00 | 23.315 | 0 | 0 | 0 |
| | | | 2007 ⁹ | 34,00 | 24.118 | 2 | 29 | 0 |
| Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği A. S., Antalya | Antalya Betriebsges. | Türkei | 2008 ⁹ | 34,00 | -120.776 | -83.138 | 79.341 | 614 |
| | | | 2007 ⁹ | 34,00 | -12.103 | -34.616 | 19.013 | 180 |
| Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri A. S., Antalya | ICF Ground Handling | Türkei | 2008 ⁷ | 50,00 | 373 | -129 | 0 | 1 |
| | | | | | | | | |
| Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong | Pantares Tradeport | China | 2008 | 50,00 | 2.407 | -860 | 0 | 0 |
| | | | 2007 | 50,00 | 2.037 | -490 | 0 | 0 |
| Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd., Schanghai | Schanghai | China | 2008 | 50,00 | 231 | 5 | 113 | 0 |
| | | | 2007 | 50,00 | 202 | 3 | 121 | 0 |
| Assoziierte Unternehmen | | | | | | | | |
| Deutschland | | | | | | | | |
| Airmail Center Frankfurt GmbH | ACF | Frankfurt a. M. | 2008 | 40,00 | 2.429 | 346 | 16.495 | 26 |
| | | | 2007 | 40,00 | 2.084 | 27 | 16.348 | 26 |
| ASG Airport Service Gesellschaft mbH | ASG | Frankfurt a. M. | 2008 | 49,00 | 1.626 | 1.548 | 35.281 | 906 |
| | | | 2007 | 49,00 | 1.736 | 1.650 | 37.148 | 832 |
| European Center for Aviation Development – ECAD GmbH | ECAD | Darmstadt | 2008 | 25,00 | 43 | 4 | 818 | 10 |
| | | | 2007 | 25,00 | 48 | 3 | 441 | 13 |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH | Flughafen Hannover | Hannover | 2008 | 30,00 | 149.992 | 6.884 | 150.402 | 1.324 |
| | | | 2007 | 30,00 | 149.652 | 10.597 | 140.171 | 1.320 |
| Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH | Gateway Gardens | Frankfurt a. M. | 2008 | 25,00 | -4.014 | -3.986 | 810 | 0 |
| | | | 2007 | 25,00 | -27 | -647 | 9.448 | 0 |
| ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH | ZIV | Darmstadt | 2008 ¹⁰ | 32,50 | 106 | 17 | 1.501 | 19 |
| | | | 2007 | 32,50 | 88 | 25 | 1.971 | 18 |
| Asien | | | | | | | | |
| Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong | Tradeport Hong Kong | China | 2008 | 18,75 | -15.020 | -2.167 | 3.251 | 58 |
| | | | 2007 | 18,75 | -11.959 | -1.207 | 5.073 | 55 |
| Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. | Xi'an | China | 2008 ⁷ | 24,50 | 206.165 | -837 | 20.592 | 1.709 |

¹ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme

² Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)

³ Ab 17. November 2008 verbundenes Unternehmen, bis 17. November 2008 Gemeinschaftsunternehmen

⁴ Konsolidierter Abschluss der ICTS; Angaben in 2008 bis zur Entkonsolidierung am 1. April 2008

⁵ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST

⁶ Gesellschaft inaktiv

⁷ Neugründung in 2008

⁸ Entkonsolidierung am 1. Juli 2008

⁹ Anteil am gezeichneten Kapital 51,0 %, am Gesamtkapital 34,0 %

¹⁰ Untestierter Jahresabschluss 2008

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des

Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2009

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Prof. Dr. Bender



Dr. Schulte



Mai



Dr. Zieschang

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, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss und den Konzern-Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzern-Abschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. 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 Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzern-Abschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzern-Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzern-Abschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2009

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
(vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)

Wagenseil
Wirtschaftsprüfer

Kunz
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2008 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen, einer Sondersitzung und einer konstituierenden Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung am 28. Mai 2008 zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Sitzungen teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Frankfurter Flughafen, war Gegenstand regelmäßiger Erörterungen im Aufsichtsrat, wobei im zweiten Halbjahr die Auswirkungen der sich abzeichnenden Finanz- und Wirtschaftskrise eine zunehmende Rolle spielten.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- Gegenstand fortlaufender Berichte waren insbesondere die Herausforderungen im Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste und die sich daraus ergebenden Handlungsalternativen. Auch die Situation in der Fluggastkontrolle wurde vertieft betrachtet.
- Der Fortgang der gerichtlichen Eilverfahren im Anschluss an den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses am 18. Dezember 2007 bezüglich des geplanten Ausbaus des Start- und Landbahnsystems und des Baus eines dritten Terminals in Frankfurt stand ebenso im Fokus der Aufmerksamkeit des Aufsichtsrats wie die Planungen zur Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals.
- In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat Mitte des Jahres der Aufnahme von Schuldscheinanleihen und Krediten, über die im Wirtschaftsplan 2008 enthaltene Mitelaufnahme hinaus, zu.

- Im Rahmen einer Sondersitzung am 30. Oktober 2008 nahm der Aufsichtsrat zudem eine Bewertung der Auswirkungen des kurz zuvor zwischen SPD und GRÜNEN geschlossenen Koalitionsvertrags auf den Ausbau des Frankfurter Flughafens vor.
- Bezüglich der Verpflichtung aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Durchführung von Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen stimmte der Aufsichtsrat einem Gestattungsvertrag mit dem Land Hessen, vertreten durch den Landesbetrieb Hessen-Forst, zu. Höchst vorsorglich nahmen die Vertreter des Landes Hessen im Aufsichtsrat weder an der Beratung noch an der Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt teil, um bereits dem Anschein eines Interessenkonflikts bei der Behandlung des Themas im Aufsichtsrat entgegenzuwirken.
- In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns genehmigte der Aufsichtsrat zunächst den Abschluss von Management-Service-Verträgen für zwei Flughäfen in Saudi-Arabien und den Einstieg in den türkischen Ground-Handling-Markt. Im weiteren Verlauf des Jahres stimmte er zudem einem weiteren Anteilerwerb in Antalya und der Beteiligung an einem BOT-Projekt am Flughafen Bodrum zu.
- Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat die prozessualen sowie die außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminals 3 am Flughafen Manila zu erreichen.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen Fällen wurden Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse.

Die Schwerpunkte der Beratungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses lagen auch im Geschäftsjahr 2008 auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von fünf Sitzungen befasste sich der Ausschuss insbesondere mit der Ausweitung des Engagements in der Türkei, aber turnusgemäß auch mit den übrigen Beteiligungen weltweit. Ferner begleitete er die Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2009 Stellung.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum siebenmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, dem Vorschlag zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe und dem Risikomanagement. Er bereitete den Wechsel des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2008 vor und überprüfte dabei auch – wie vom Deutschen Corporate Governance Kodex gefordert – dessen erforderliche Unabhängigkeit. Ferner diskutierte er die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2009 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2009 (Aufstellung nach IFRS). Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management.

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste sich der Personalausschuss in seinen vier Sitzungen unter anderem mit der Personalsituation im Konzern, der Situation im Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste, der Neuausrichtung des Sicherheitsbereichs, der Anwendung des Altersteilzeitgesetzes, dem Gesundheitsmanagement sowie der Human-Resources- und Führungskräfteentwicklung im Konzern.

Der Präsidialausschuss trat im Berichtszeitraum viermal zusammen. Er behandelte zuvörderst die im Geschäftsjahr 2008 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und legte die leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile fest.

Der zur Vorbereitung der Neuwahlen der Anteilseignervertreter gebildete Nominierungsausschuss, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist, trat einmal zusammen, um dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen.

Eine Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2008 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Am 6. Juni 2008 veröffentlichte die Regierungskommission eine neue Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex. Im Anschluss beschloss der Aufsichtsrat die neuen Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Kodex entsprechend anzupassen.

Die nach § 161 AktG erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex für 2008 wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 12. Dezember 2008 abgegeben.

Es wurden und werden künftig alle Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit einer Ausnahme erfüllt: Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.

Im Rahmen der Effizienzüberprüfung seiner Tätigkeit in der Dezember-Sitzung beschloss der Aufsichtsrat, diese im Rahmen eines strukturierten Vorgehens mit externer Begleitung zu vertiefen.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich auf den Seiten 130 bis 134. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind auch im Internet unter www.fraport.de abrufbar.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2008 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Den Prüfauftrag hatte der Aufsichtsrat am 17. Juli 2008 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 28. Mai 2008 erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), so wie in der EU anzuwenden, aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Abschlusses nach deutschem Recht. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungssystem besteht, welches es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

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 KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft 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 1,15 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

Der Vorstand hat im Lagebericht und im Anhang der Gesellschaft und des Konzerns Angaben gemäß § 289 Abs. 4 sowie § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch gemacht, insbesondere über die Regelungen zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und die Änderung der diesbezüglichen Satzungsbestimmungen sowie die Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Durch das bestehende genehmigte Kapital soll die Gesellschaft in die Lage versetzt werden, gegen Bareinlage Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und mit ihr verbundene Unternehmen ausgeben zu können; weitere Möglichkeiten zur Ausgabe unter Bezugsrechtsausschluss bestehen nicht. Die bestehende Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien ermöglicht der Gesellschaft die Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport Management Stock Option Plans; auch hier bestehen keine weiteren Möglichkeiten zum Ausschluss des Bezugsrechts. Wie die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien, dient auch das bestehende bedingte Kapital ausschließlich der Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport Management Stock Option Plans. Es handelt sich bei den im Lagebericht und Anhang aufgeführten Sachverhalten um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

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 ist:

„Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen 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 hinsichtlich der 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.

Personalia

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 28. Mai 2008 endete turnusgemäß die Amtszeit aller Aufsichtsratsmitglieder.

Bereits im Vorfeld der Hauptversammlung wurden entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes folgende Arbeitnehmervertreter erstmalig oder erneut in den Aufsichtsrat gewählt:

Herr Ismail Aydin, Herr Erdal Kina, Herr Arno Prangenberg, Frau Gabriele Rieken, Frau Petra Rossbrey, Herr Gerold Schaub, Herr Hans-Jürgen Schmidt, Herr Werner Schmidt, Herr Edgar Stejskal und Herr Peter Wichtel.

Im Rahmen der Hauptversammlung wurden zudem folgende Anteilseignervertreter erstmalig oder erneut in den Aufsichtsrat gewählt:

Herr Dr. Manfred Bischoff, Herr Jörg-Uwe Hahn, Herr Lothar Klemm, Herr Wolfgang Mayrhuber, Herr Klaus-Peter Müller, Herr Matthias von Randow, Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth, Herr Stadtrat Lutz Sikorski, Herr Christian Strenger und Herr Staatsminister Karlheinz Weimar.

In seiner konstituierenden Sitzung am 28. Mai 2008 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Staatsminister Weimar zum Vorsitzenden und Herrn Gerold Schaub zu seinem Stellvertreter.

Mit Blick auf das – trotz eines zunehmend schwierigen Umfelds – erfolgreiche Geschäftsjahr 2008 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement im Interesse des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 20. März 2009

Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Corporate Governance-Bericht

Über die Corporate Governance bei der Fraport AG berichtet der Vorstand – zugleich für den Aufsichtsrat – gemäß Ziffer 3.10. des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) wie folgt:

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begleiten daher die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und haben auch im Jahr 2008 unseren eigenen Fraport-Kodex den neuen Vorgaben des Deutschen Corporate Governance-Kodex angepasst.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben in ihrer Sitzung am 12. Dezember 2008 gem. § 161 AktG erklärt, dass den **Empfehlungen** der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit der nachfolgenden Abweichung entsprochen wurde und zukünftig entsprochen wird:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Ziff. 5.4.6 Abs. 2 DCGK).“

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung weiterhin ausschließlich eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Darüber hinaus erhalten sie eine Vergütung für die Tätigkeit in einem Ausschuss. Der Aufsichtsrat hält dies bis auf Weiteres für sachgerecht.

Diese Entsprechenserklärung wurde den Aktionären sodann auf der Website der Gesellschaft dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex

Von den im Deutschen Corporate Governance-Kodex aufgeführten **Anregungen** erfüllt Fraport die folgenden nicht:

- Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziff. 2.3.4 DCGK).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen hat sich Fraport auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2008 beschränkt.

- Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters während der Hauptversammlung (Ziff. 2.3.3 Satz 2 DCGK).

Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2008 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit dafür, dass der Stimmrechtsvertreter für Aktionäre erreichbar war, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben.

- Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziff. 5.1.2 Abs. 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Das Unternehmen dokumentiert auf diesem Weg seine Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für fünf Jahre nach wie vor gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

- Wahl beziehungsweise Neuwahl von Aufsichtsratsmitgliedern zu unterschiedlichen Terminen und für unterschiedliche Amtsperioden (Ziff. 5.4.6 Abs. 2 DCGK in der Fassung vom 14. Juni 2007).

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 28. Mai 2008 wurden sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner für eine einheitliche Amtsperiode gewählt, weil wir dies für die Arbeitsorganisation im Aufsichtsrat für sachgerecht halten. Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex hat diese Anregung am 6. Juni 2008 ersatzlos gestrichen.

- Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile der erfolgsorientierten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziff. 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 DCGK).

Wie bereits ausgeführt, sieht § 12 der Satzung ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Für die Festlegung des Vergütungssystems für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente ist der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet auf Grundlage einer Beschlussempfehlung des Präsidialausschusses.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt (Fixum) und Sachbezüge,
- wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über den oben genannten Zeitraum ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen. Bei Herrn Dr. Zieschang ist bei Überschreitung des Umsatzes beziehungsweise des Jahresergebnisses die Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung auf jeweils 25 % der Tantiemen begrenzt.

Auf 50 % der bei Zielerreichung vereinbarten Tantieme erhalten die Vorstandsmitglieder Abschlagszahlungen in monatlichen Teilbeträgen. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig.

Ein Teil der Tantiemezahlung erfolgt in Form von Aktien. Bei den Herren Prof. Dr. Bender und Mai berechnet sich der Aktienanteil aus jeweils 10 % des Grundgehalts und der Tantieme. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat. Die Auszahlung erfolgt am darauffolgenden Tag.

Die Herren Dr. Schulte und Dr. Zieschang erhalten einen Aktienanteil von 30 % der innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig werdenden Tantiemezahlungen. Diese Aktien unterliegen zur Hälfte einer vertraglich festgelegten Sperrfrist von zwölf Monaten und mit der anderen Hälfte einer Sperrfrist von 24 Monaten nach Auszahlung.

Die Sperrfristen enden mit Ablauf des Dienstvertrags, sofern dieser nicht verlängert wird. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährt.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet,

als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des Fixgehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindexes für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandsmitglieds, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2 % bis auf maximal 75 % steigt.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Prof. Dr. Bender 90 % seines Fixgehalts. Zum 31. Dezember 2008 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt bei Herrn Prof. Dr. Bender 75 % der zuvor genannten prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2008 einen prozentualen Anspruch von 47 % der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage in Höhe von 95,45 % seines Fixgehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2008 beträgt 49 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des Fixgehalts. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2008 einen prozentualen Anspruch von 31,5 % seines Fixgehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte, Herrn Dr. Zieschang und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen Fixgehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmte sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen Fraport mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Prof. Dr. Bender und Herrn Dr. Zieschang für ihre Tätigkeit als Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf ihre Tantiemezahlungen 2008 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2008

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

Fixe Bezüge und Tantiemen sowie Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen

| Vergütung des Vorstands 2008 | Fixum in Tsd € | Sach- und sonstige Bezüge in Tsd € | Tantieme 2008 in Tsd € | Tantieme Rückstellungsveränderung in Tsd € | Insgesamt in Tsd € |
|--|----------------|------------------------------------|------------------------|--|--------------------|
| Prof. Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender | 350,0 | 63,9 | 504,0 | -0,3 | 917,6 |
| Dr. Stefan Schulte, Stellvertretender Vorsitzender | 330,0 | 39,4 | 475,2 | -11,0 | 833,6 |
| Herbert Mai | 230,0 | 37,5 | 331,2 | 0,3 | 599,0 |
| Dr. Matthias Zieschang | 275,0 | 43,9 | 343,8 | -0,2 | 662,5 |
| Insgesamt | 1.185,0 | 184,7 | 1.654,2 | -11,2 | 3.012,7 |

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2008 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2008. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2007 gebildeten Rückstellungen, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2008 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2009. Der ehemalige Vorstand Prof. Manfred Schölch hat im Vergütungsjahr 2008 eine Tantieme, die im Vorjahr bereits zurückgestellt wurde, in Höhe von 128 Tsd € ausgezahlt bekommen.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

| | MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück | MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück | MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück | MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück | Insgesamt Stück | Aufwand in 2008 in Tsd € |
|---|---|---|---|---|--------------------|--------------------------------|
| Prof. Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 80.000 | 319,0 |
| Dr. Stefan Schulte, Stellvertretender Vorsitzender | 15.000 | 15.000 | 17.000 | 17.000 | 64.000 | 256,6 |
| Herbert Mai | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 60.000 | 239,3 |
| Dr. Matthias Zieschang | 0 | 0 | 15.000 | 15.000 | 30.000 | 129,7 |
| Insgesamt | 50.000 | 50.000 | 67.000 | 67.000 | 234.000 | 944,6 |

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 1., 2., 3. und 4. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2008 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind. Es ist zu erwarten, dass künftig auch für die Bilanzierung im Einzelabschluss Aktienoptionen als Personalaufwand zu erfassen sind. Im Konzern-Abschluss nach IFRS ist dies bereits erfolgt und führte zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Prof. Dr. Wilhelm Bender 319,0 Tsd €, Dr. Stefan Schulte 256,6 Tsd €, Herbert Mai 239,3 Tsd € und Dr. Matthias Zieschang 129,7 Tsd. €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 20.318,8 Tsd €. Davon entfallen 11.961,8 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2008 1.275,5 Tsd €.

Für die Mitglieder des Vorstands wurden im Geschäftsjahr 2008 folgende Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen vorgenommen: Prof. Dr. Wilhelm Bender 168,1 Tsd €, Dr. Matthias Zieschang 98,0 Tsd €, Herbert Mai 97,0 Tsd € sowie für Herrn Dr. Stefan Schulte 83,9 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2008 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15 a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2008

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 Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro volles Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2008 insgesamt mit 511,7 Tsd € vergütet.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 2008 im Einzelnen:

| Aufsichtsratsmitglied | Bezüge 2008 in € |
|--|------------------|
| Staatsminister Karlheinz Weimar | 38.150,00 |
| Gerold Schaub | 33.050,00 |
| Ismail Aydin ² | 13.737,50 |
| Dr. Manfred Bischoff | 21.550,00 |
| Staatsminister Jörg-Uwe Hahn | 32.250,00 |
| Dr. Joachim v. Harbou ¹ | 12.937,50 |
| Jörg Hennerkes ¹ | 9.012,50 |
| Helmut Hofmann ¹ | 9.812,50 |
| Erdal Kina ² | 14.137,50 |
| Lothar Klemm | 27.150,00 |
| Wolfgang Mayrhuber | 17.400,00 |
| Zafer Memisoglu ¹ | 9.012,50 |
| Klaus-Peter Müller ² | 10.750,00 |
| Arno Prangenberg ² | 14.537,50 |
| Matthias von Randow ² | 12.937,50 |
| Adelheid Riedel-Ciesla ¹ | 9.412,50 |
| Gabriele Rieken | 24.350,00 |
| Harald Rose ¹ | 8.612,50 |
| Petra Rossbrey | 23.550,00 |
| Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth | 23.150,00 |
| Hans-Jürgen Schmidt ² | 14.537,50 |
| Werner Schmidt | 23.150,00 |
| Lutz Sikorski ² | 14.137,50 |
| Edgar Stejskal | 25.150,00 |
| Christian Strenger | 28.325,00 |
| Achim Vandreike ¹ | 9.412,50 |
| Peter Wichtel | 31.450,00 |

¹ Aufsichtsratsmitglied bis zum 28. Mai 2008

² Aufsichtsratsmitglied seit dem 28. Mai 2008

Aktienbesitz der Organe

Gemäß § 15a des Wertpapierhandelsgesetzes veröffentlichen wir Mitteilungen über die Geschäfte mit Fraport-Aktien und -Optionen von Führungspersonen und mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen unverzüglich.

Im Jahr 2008 erhielten die Vorstände Aktien als Vergütungsbestandteil im Wert wie folgt: Prof. Dr. Bender 82.372,50 €, Herr Mai 54.130,50 €, Dr. Schulte 81.023,63 €, Dr. Zieschang 46.406,25 € und das ehemalige Vorstandsmitglied Prof. Schölch 35.302,50 €. Die vertraglichen Bestimmungen wurden eingehalten.

Im Jahr 2008 erzielte der Verkauf von Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus einem Aktienoptionsplan durch Bereichsvorstand Peter Schmitz ein Transaktionsvolumen in Höhe von 268.140 € (6.000 Aktien zum Kurs von 44,69 €) und durch den Generalbevollmächtigten Volker Zintel ein Transaktionsvolumen von 81.162 € (1.800 Aktien zum Kurs von 45,09 €).

Der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

Vergütung des Beraterkreises 2008

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet.

Im Geschäftsjahr 2008 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 120 Tsd €.

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

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. Werner Brandt
Mitglied des Vorstands
SAP AG

Hans-Dieter Brenner
Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

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

Hemjō Klein
Live Holding AG

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Dr. Bernd Malmström
Berater
Deutsche Bahn AG

Friedrich von Metzler
Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA

Ralf Nagel
Senator für Wirtschaft und Häfen
Senator für Justiz und Verfassung
Bürgerschaft des Landes Hansestadt Bremen

Dr. Lutz Raettig
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Morgan Stanley Bank AG

Dr. Karl-Friedrich Rausch
Mitglied des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Hans W. Reich

Prof. Dr. h. c. mult. Nikolaus Schweickart
Vorsitzender
ALTANA Kulturstiftung gGmbH

Holger Steltzner
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dr. Bernd Thiemann
Partner
Drucker & Co. GmbH

Hans-Joachim Tonnellier
Präsident
IHK Frankfurt am Main

Hermann Ude
Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG

Ernst Welteke
Bundesbankpräsident a. D.,
ehem. Aufsichtsratsvorsitzender der
Flughafen Frankfurt/Main AG

Ständiger Gast:
Karlheinz Weimar
Hessischer Minister der Finanzen
Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Siebenjahresübersicht

| in Mio € | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 1.803,6 | 1.834,3 | 1.998,1 | 2.089,8 | 2.143,9 | 2.329,0 | 2.101,6 |
| Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen | -0,8 | -0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,5 | 0,4 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 19,2 | 18,0 | 21,8 | 20,6 | 23,1 | 24,6 | 33,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 29,8 | 35,5 | 23,8 | 31,2 | 83,3 | 71,7 | 66,1 |
| Gesamtleistung | 1.851,8 | 1.887,7 | 2.043,7 | 2.141,7 | 2.250,3 | 2.425,8 | 2.201,9 |
| Materialaufwand | -275,3 | -284,4 | -316,2 | -333,6 | -353,3 | -461,4 | -471,1 |
| Personalaufwand | -860,1 | -933,9 | -974,5 | -1.032,5 | -1.076,9 | -1.143,3 | -925,6 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -219,4 | -213,2 | -243,4 | -233,1 | -241,7 | -240,6 | -204,5 |
| Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt (EBITDA wirksam) | -241,7 | - | - | - | - | - | - |
| EBITDA | 255,3 | 456,2 | 509,6 | 542,5 | 578,4 | 580,5 | 600,7 |
| Abschreibungen | -214,1 | -258,1 | -235,1 | -235,9 | -248,0 | -245,1 | -240,0 |
| EBIT/Betriebliches Ergebnis | 41,2 | 198,1 | 274,5 | 306,6 | 330,4 | 335,4 | 360,7 |
| Zinsergebnis | -34,0 | -31,4 | -23,1 | -23,1 | -25,9 | -46,5 | -96,6 |
| Ergebnis at equity | -17,0 | 0,6 | 1,8 | 8,2 | 5,6 | 2,5 | -15,1 |
| Erträge aus Beteiligungen | 4,3 | 30,9 | 13,7 | 6,3 | 6,8 | 5,3 | 0,1 |
| Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt | -47,8 | - | - | - | - | - | - |
| Sonstiges Finanzergebnis | 12,4 | 10,5 | -8,4 | -12,6 | 23,3 | 0,9 | 24,2 |
| Finanzergebnis | -82,1 | 10,6 | -16,0 | -21,2 | 9,8 | -37,8 | -87,4 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | -40,9 | 208,7 | 258,5 | 285,4 | 340,2 | 297,6 | 273,3 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -79,4 | -93,3 | -120,9 | -123,9 | -111,3 | -83,9 | -93,1 |
| Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag | -120,3 | 115,4 | 137,6 | 161,5 | 228,9 | 213,7 | 180,2 |
| Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis | 0,5 | 0,2 | 1,2 | 0,3 | -0,4 | 5,0 | 7,2 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Jahresergebnis | -120,8 | 115,2 | 136,4 | 161,2 | 229,3 | 208,7 | 173,0 |
| Ergebnis je 10-€-Akte unverwässert | -1,34 | 1,28 | 1,51 | 1,78 | 2,51 | 2,28 | 1,89 |
| Ergebnis je 10-€-Akte verwässert | -1,33 | 1,26 | 1,48 | 1,75 | 2,48 | 2,26 | 1,87 |

Kennzahlen

| | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| EBITDA-Marge | % | 14,2 | 24,9 | 25,5 | 26,0 | 27,0 | 24,9 | 28,6 |
| EBIT-Marge | % | 2,3 | 10,8 | 13,7 | 14,7 | 15,4 | 14,4 | 17,2 |
| Umsatzrendite | % | -2,3 | 11,4 | 12,9 | 13,7 | 15,9 | 12,8 | 13,0 |
| ROCE-Kapitalrendite | % | 1,9 | 9,4 | 14,1 | 14,9 | 15,3 | 12,7 | 11,3 |
| Fraport-Assets | Mio € | 2.800,4 | 2.841,5 | 2.842,8 | 2.848,3 | 2.802,9 | 3.073,8 | 3.411,9 |
| ROFRA | % | 1,5 | 7,0 | 9,7 | 10,8 | 11,8 | 10,9 | 10,6 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | | 21.395 | 23.353 | 24.182 | 25.781 | 28.246 | 30.437 | 23.079 |

| | | Stand 31.12.2002 | Stand 31.12.2003 | Stand 31.12.2004 | Stand 31.12.2005 | Stand 31.12.2006 | Stand 31.12.2007 | Stand 31.12.2008 |
|-------------------------------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Bilanzkennzahlen | | | | | | | | |
| Netto-Finanzschulden | Mio € | 324,6 | 227,2 | -16,0 | -2,1 | -64,7 | 281,2 | 857,2 |
| Capital Employed | Mio € | 2.128,0 | 2.107,6 | 1.946,8 | 2.058,3 | 2.154,1 | 2.636,2 | 3.201,4 |
| Gearing | % | 18,0 | 12,1 | -0,8 | -0,1 | -2,9 | 11,9 | 36,6 |
| Verschuldungsgrad | % | 9,0 | 6,2 | -0,4 | -0,1 | -1,5 | 4,9 | 13,2 |
| Dynamischer Verschuldungsgrad | % | 82,1 | 50,8 | -1,1 | 38,1 | 43,6 | 114,3 | 232,1 |
| Working Capital | Mio € | 631,7 | 697,7 | 699,2 | 574,4 | 568,2 | 217,1 | 917,7 |

| in Mio € | Stand* 31.12.2002 | Stand* 31.12.2003 | Stand 31.12.2004 | Stand 31.12.2005 | Stand 31.12.2006 | Stand 31.12.2007 | Stand 31.12.2008 |
|---|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Geschäfts- oder Firmenwert | 161,0 | 139,0 | 116,8 | 108,3 | 97,1 | 22,7 | 22,7 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 64,1 | 59,3 | 52,5 | 50,2 | 39,1 | 43,9 | 33,3 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | – | – | – | – | 3,2 | 570,3 | 597,6 |
| Sachanlagen | 2.403,9 | 2.376,8 | 2.381,5 | 2.587,3 | 2.729,2 | 3.569,3 | 3.886,3 |
| Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 37,4 | 66,9 | 10,1 | 9,0 |
| Beteiligungen at equity | 37,3 | 45,9 | 46,9 | 53,6 | 56,2 | 37,1 | 72,4 |
| Andere Finanzanlagen | 32,3 | 23,6 | 52,6 | 209,5 | 302,1 | 252,2 | 205,4 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 71,0 | 114,7 | 75,2 | 33,2 | 36,8 | 58,5 | 42,4 |
| Ertragsteuerforderungen | – | – | – | – | 32,2 | 33,5 | 26,6 |
| Latente Steueransprüche | 8,5 | 14,5 | 13,4 | 19,3 | 16,4 | 7,2 | 30,4 |
| Langfristige Vermögenswerte | 2.778,1 | 2.773,8 | 2.738,9 | 3.098,8 | 3.379,2 | 4.604,8 | 4.926,1 |
| Vorräte | 13,1 | 17,1 | 12,1 | 14,4 | 32,9 | 38,6 | 45,4 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 195,9 | 181,3 | 168,6 | 190,0 | 185,5 | 154,6 | 154,9 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 48,5 | 53,4 | 64,2 | 71,5 | 62,3 | 76,6 | 205,1 |
| Ertragsteuerforderungen | – | – | – | – | 2,0 | 13,2 | 7,8 |
| Zahlungsmittel | 585,1 | 610,8 | 666,4 | 574,2 | 632,5 | 651,3 | 1.154,8 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | – | – | – | 2,7 | 0,1 | 165,6 | – |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 842,6 | 862,6 | 911,3 | 852,8 | 915,3 | 1.099,9 | 1.568,0 |
| Gezeichnetes Kapital | 900,6 | 902,2 | 905,1 | 910,7 | 913,7 | 914,6 | 916,1 |
| Kapitalrücklage | 532,0 | 533,2 | 537,6 | 550,5 | 558,8 | 565,2 | 573,1 |
| Gewinnrücklagen | 370,8 | 445,0 | 520,1 | 599,2 | 746,3 | 875,2 | 855,0 |
| Konzern-Bilanzgewinn | 0,0 | 39,7 | 68,0 | 82,1 | 105,2 | 105,3 | 105,6 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | 1.803,4 | 1.920,1 | 2.030,8 | 2.142,5 | 2.324,0 | 2.460,3 | 2.449,8 |
| Minderheitsanteile am Eigenkapital | 11,5 | 10,2 | 10,8 | 15,4 | 22,1 | 33,0 | 60,2 |
| Eigenkapital | 1.814,9 | 1.930,3 | 2.041,6 | 2.157,9 | 2.346,1 | 2.493,3 | 2.510,0 |
| Finanzschulden | 665,4 | 591,4 | 574,1 | 622,4 | 718,8 | 830,6 | 1.685,3 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | – | – | – | – | – | 365,6 | 192,9 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 101,5 | 101,4 | 104,3 | 115,4 | 106,1 | 451,7 | 514,8 |
| Latente Steuerverpflichtungen | 158,5 | 147,5 | 129,8 | 112,2 | 127,6 | 89,6 | 97,4 |
| Pensionsverpflichtungen | 20,3 | 22,0 | 25,5 | 21,4 | 20,6 | 19,4 | 19,0 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 72,6 | 136,7 | 151,7 | 167,0 | 166,2 | 163,0 | 170,0 |
| Sonstige Rückstellungen | 46,0 | 136,2 | 95,3 | 112,1 | 101,4 | 136,2 | 101,0 |
| Langfristige Schulden | 1.064,3 | 1.135,2 | 1.080,7 | 1.150,5 | 1.240,7 | 2.056,1 | 2.780,4 |
| Finanzschulden | 244,3 | 246,6 | 86,6 | 140,1 | 125,2 | 367,8 | 555,5 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 94,8 | 79,0 | 100,4 | 173,3 | 229,0 | 441,5 | 393,8 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 116,1 | 85,9 | 111,7 | 105,1 | 118,1 | 75,7 | 63,6 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 14,1 | 36,8 | 43,5 | 18,5 | 16,4 | 14,2 | 1,9 |
| Sonstige Rückstellungen | 272,2 | 122,6 | 185,7 | 206,2 | 218,8 | 185,3 | 188,9 |
| Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | – | – | – | – | 0,2 | 70,8 | – |
| Kurzfristige Schulden | 741,5 | 570,9 | 527,9 | 643,2 | 707,7 | 1.155,3 | 1.203,7 |
| Bilanzsumme | 3.620,7 | 3.636,4 | 3.650,2 | 3.951,6 | 4.294,5 | 5.704,7 | 6.494,1 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | – | –0,2 | –1,3 | 13,1 | 9,0 | 36,3 | 7,0 |
| Eigenkapital* | – | 4,3 | 4,4 | 5,0 | 7,7 | 6,1 | –0,5 |
| Anteil an der Bilanzsumme | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 76,7 | 76,3 | 75,0 | 78,4 | 78,7 | 80,7 | 75,9 |
| Eigenkapitalquote | 49,8 | 51,7 | 53,8 | 52,1 | 51,7 | 41,3 | 36,1 |

* Die RAP wurden jeweils dem langfristigen Bereich zugerechnet. Die Aufteilung der Ertragsteuerrückstellungen, sonstigen Rückstellungen sowie den Sonderposten für Investitionszuschüsse zwischen kurz- und langfristig wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen geschätzt

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Abkürzung für Airports Council International, die Weltorganisation und Interessenvertretung der Flughäfen

ADV

Abkürzung für Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Aviation

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Aviation ist verantwortlich für den Flug- und Terminalbetrieb, den Flughafen-Ausbau sowie für die Flughafen- und Luftsicherheit

Cargo

Sammelbegriff für Luftfracht und Luftpost

Domestic-Terminal

Terminal für Inlandsflüge

External Activities

Segment des Fraport-Konzerns, in dem Segment External Activities sind alle Beteiligungen zusammengefasst, die nicht an den Standort Frankfurt gebunden sind

Flugbewegung

Start oder Landung eines Flugzeugs

Flughafen-Entgelte

Regulierte Entgelte des Segments Aviation (Passagier-, Abstell-, Start- und Landeentgelte)

Ground Handling

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Ground Handling umfasst alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abfertigung von Flugzeugen, Passagieren und Fracht

Hub

Bezeichnet einen Flughafen, der Fernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert, auch: Verkehrsdrehscheibe

IATA

Abkürzung für International Air Transport Association, ist der Weltverband der Fluggesellschaften

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger wie zum Beispiel Luft- und Schienenverkehr

MTOW

Abkürzung für Maximum Take-off Weight – Höchststartgewicht für Luftfahrzeuge, maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe der Start- und Landeentgelte

PAX

Abkürzung für Passagier

Retail & Properties

Segment des Fraport-Konzerns, das Segment Retail & Properties umfasst im Wesentlichen die Vermietung von Läden und Büros sowie das Parkraum- und Immobilienmanagement

Star Alliance

Strategisches Bündnis von Fluggesellschaften, darunter auch die Deutsche Lufthansa

Betriebswirtschaftliche Begriffe

BIP

Abkürzung für Bruttoinlandsprodukt

Dow Jones Sustainability-Index

Nachhaltigkeitsindex, des Dow Jones-Indexes, STOXX Limited und SAM (Sustainable Asset Management), vergleiche auch FTSE4Good-Index

FTSE4Good-Index

Nachhaltigkeitsindex der Financial Times und der London Stock Exchange, vergleiche auch Dow Jones Sustainability-Index

IFRS

Abkürzung für International Financial Reporting Standards – Rechnungslegung nach internationalen Normen

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

Anlagenintensität

Langfristige Vermögenswerte/Bilanzsumme

At equity

Bewertungsmethode für Beteiligungen, die nicht im Fraport-Konzern konsolidiert sind

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende

Cash flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit, dient als Messzahl für die Refinanzierungsfähigkeit eines Unternehmens aus eigenen Mitteln

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Cash flow

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes – Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes – Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital/Bilanzsumme; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile

Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss/ Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile

Fraport-Assets

Betriebsnotwendiges Kapital des Fraport-Konzerns, siehe Kapitel „Wertmanagement“

Free cash flow

Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte – Auszahlungen in Sachanlagen – Auszahlungen für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte – Auszahlungen für Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

Gearing ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile, Messzahl zur Ermittlung des Verschuldungsgrads

Investitionsquote

Investitionen/Umsatzerlöse

Jahresperformance der Aktie

Prozentuale Steigerung der Gesamrendite im Berichtszeitraum, (Jahresschlusskurs der Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Aktie/Ergebnis je Aktie

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Aktie multipliziert mit der Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Zahlungsmittelbestand – Kurzfristig liquidierbare Positionen der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed, EBIT/Capital Employed

ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets, EBIT/Fraport-Assets

Umsatzrendite

EBT/Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

Finanzkalender 2009

Dienstag, 12. Mai 2009

Zwischenbericht zum 31. März 2009

Mittwoch, 27. Mai 2009

Hauptversammlung

Donnerstag, 6. August 2009

Zwischenbericht zum 30. Juni 2009

Donnerstag, 5. November 2009

Zwischenbericht zum 30. September 2009

Weitere Informationen zu Terminen und
Veranstaltungen finden Sie auf unserer
Homepage unter www.meet-ir.de.

Verkehrskalender 2009

| Monat | |
|------------------------|--------------------------------|
| März 2009/Q1 2009 | Mittwoch, 15. April 2009 |
| April 2009 | Mittwoch, 13. Mai 2009 |
| Mai 2009 | Dienstag, 16. Juni 2009 |
| Juni 2009/H1 2009 | Freitag, 10. Juli 2009 |
| Juli 2009 | Mittwoch, 12. August 2009 |
| August 2009 | Donnerstag, 10. September 2009 |
| September 2009/9M 2009 | Dienstag, 13. Oktober 2009 |
| Oktober 2009 | Mittwoch, 11. November 2009 |
| November 2009 | Donnerstag, 10. Dezember 2009 |

Operative Aktivitäten der Fraport AG



Inhalt

Unternehmen

- 2 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 4 Der Fraport-Vorstand
- 6 Die Investitionsprojekte FRA-Nord

Konzern-Lagebericht

- 22 Geschäftsverlauf und Highlights 2008
- 24 Der Fraport-Konzern
- 29 Geschäftsentwicklung 2008
- 32 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
- 34 Segment-Berichterstattung
- 37 Vermögens- und Finanzlage
- 40 Aktie und Investor Relations
- 43 Angaben gemäß § 315 Abs. 4
Handelsgesetzbuch
- 44 Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren
- 48 Abhängigkeitsbericht
- 48 Vergütung des Vorstands und
des Aufsichtsrats
- 48 Risiko- und Chancenbericht
- 54 Nachtragsbericht
- 55 Prognosebericht

Konzern-Abschluss und -Anhang

- 60 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 61 Konzern-Bilanz
- 62 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 63 Konzern-Eigenkapitalveränderung
- 64 Konzern-Anlagenspiegel
- 66 Segment-Berichterstattung
- 68 Konzern-Anhang

Weitere Informationen

- 125 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 126 Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers
- 127 Bericht des Aufsichtsrats
- 130 Corporate Governance-Bericht
- 135 Beraterkreis
- 136 Siebenjahresübersicht
- 138 Glossar
- 140 Finanzkalender 2009
- 140 Verkehrskalender 2009
- Operative Aktivitäten der Fraport AG
- Impressum

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

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Investor Relations
Telefon: +49 69 690-74842
Telefax: +49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzeptunterstützung und Layout

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

Fotografie

Fraport AG
Vorstandsbilder:
Martin Joppen, Frankfurt

Druck

Braun & Sohn Druckerei und
Werbeproduktions GmbH, Maintal

Veröffentlichungstermin

26. März 2009



Das ausklappbare Inhaltsverzeichnis
finden Sie hier.