

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2007



Finanzbericht

Lagebericht der Einzelgesellschaft nach HGB

- 1 Das Geschäftsjahr 2007
- 1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 2 Entwicklung des Luftverkehrs
- 4 Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen
 Geschäftsbereichen und Beteiligungen
- 6 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
- 7 Vermögens- und Finanzlage
- 10 Fraport-Aktie
- 13 Abhängigkeitsbericht
- 14 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 15 Nachhaltigkeitsbericht
- 16 Risiken und Chancen
- 16 Risikopolitische Grundsätze
- 16 Das Risikomanagement-System
- 22 Gesamtrisikobeurteilung
- 23 Geschäftschancen
- 24 Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
- 25 Nachtragsbericht
- 25 Prognosebericht
- 25 Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen
 Umfelds und des Luftverkehrsaufkommens
- 27 Umsatz, EBITDA und Jahresüberschuss 2008
- 29 Vorschau 2009

Jahresabschluss der Fraport AG zum 31. Dezember 2007

- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Bilanz
- 32 Entwicklung des Anlagevermögens
- 34 Kapitalflussrechnung
- 35 Anhang zum Jahresabschluss 2007
- 35 Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss
- 40 Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz
- 56 Ergänzende Angaben
- 67 Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB
- 71 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Das Geschäftsjahr 2007

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2007 erneut ein sehr gutes Jahr. Das Wachstum von rund 5,0 %¹ war unerwartet stark (Prognose vor Jahresfrist: 4 bis 4,5 %) und lag mit rund einem Prozentpunkt über dem Zehnjahresdurchschnitt. Der Welthandel lag mit einem Plus von 7 %² ebenfalls über dem langfristigen durchschnittlichen Wachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche.

Belastet wurde die Weltwirtschaft jedoch durch hohe Rohstoffpreise. Besonders deutlich waren die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt stieg der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von rund 64 US-\$ in 2006 auf rund 73 US-\$ in 2007. Dieser Preisanstieg wurde innerhalb der Euro-Zone aufgrund der starken Euro-Entwicklung gemildert³. Innerhalb der Luftfahrtindustrie wurde hierauf mit weiteren Treibstoffzuschlägen auf die Ticketpreise reagiert. Die Zuschläge hatten 2007 jedoch keine sichtbaren negativen Auswirkungen auf das Passagierwachstum.

Die höchste wirtschaftliche Wachstumsdynamik hatten mit gut 9,0 % einmal mehr die asiatischen Schwellenländer sowie Mittel- und Osteuropa wie auch Afrika mit 6,6 %. Auch in der Euro-Zone spiegelte sich die gute Weltwirtschaftslage wider: Das Wachstum in dieser Region betrug in 2007 2,7 %; in den 27 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 3,1 %⁴. Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus von 2,2 % ein etwas moderateres Wachstum. Vom kräftigen Weltwirtschaftswachstum (siehe auch Tabelle) profitierte – trotz bekannter Kapazitätsengpässe – auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz.

Konjunktorentwicklung in Deutschland

Nach dem kräftigem Wachstum von 2,9 % im Vorjahr wurden die Wirtschaftsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland im Jahresverlauf nach oben, zuletzt aber wieder leicht nach unten korrigiert. Die zu Jahresanfang gegebene große Prognosebandbreite von 1 bis 2,3 % für das deutsche Bruttoinlandsprodukt⁵ wurde im Jahr 2007 mit 2,5 % dennoch übertroffen. Wachstumstreiber war erneut der Außenbeitrag, aber auch die Ausrüstungsinvestitionen und der Staatsverbrauch stützten das Wachstum.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

in %	2007	2006
Deutschland	2,5	2,9
Euro-Zone	2,7	2,9
EU 27	3,1	3,3
Mittel- und Osteuropa, Afrika	6,6	6,4
USA	2,2	2,9
Japan	1,9	2,2
China	11,4	11,0
Indien	9,0	9,7
Welt	4,6	5,4
Welthandel	7,0	9,2

Quelle: Deutsche Bank, 30. November 2007 für 2006er Werte; Deutsche Bank, 15. Februar 2008 für 2007; DekaBank, 29. Oktober und 11. Februar für EU-27; Statistisches Bundesamt, 14. Februar 2008 für Deutschlandwerte; OECD, Dezember 2007 und IMF, Oktober 2007 für Welthandel

¹ Deutsche Bank, 15. Februar 2008 (+4,6 %), DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 11. Februar 2008 (+5,1 %)

² OECD, Dezember 2007

³ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 11. Februar 2008

⁴ Deutsche Bank, 11. Januar 2008; DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, 14. Januar 2008

⁵ Statistisches Bundesamt, 12. Januar 2008

Entwicklung des Luftverkehrs

Im Trend folgte der Luftverkehr dem Wachstum der Weltwirtschaft und bleibt einer der dynamischsten Wirtschaftszweige. Nach ersten Schätzungen des Airports Council International (ACI)⁶ nahm das Passagieraufkommen von Januar bis Dezember 2007 weltweit – etwa erwartungsgemäß – um 5,6 %, auf europäischen Flughäfen um 6,1 % zu. Die Luftfrachttonnage stieg weltweit um moderate 3,0 %, in Europa um 4,1 %.

In Deutschland übertraf der Passagierverkehr im Berichtsjahr (Januar bis Dezember) mit 6,0 %⁷ ebenfalls die Prognosen. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 5,0 %⁸ deutlich über der Prognose aus dem Vorjahr und erneut über Weltniveau.

Verkehr am Flughafen Frankfurt

Der Hub Frankfurt ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa gut positioniert. Er hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Aufgrund der Kapazitätsengpässe partizipierte er jedoch 2007 erneut nur unterproportional an der anhaltenden Wachstumsdynamik des internationalen Passagierverkehrs.

Insgesamt nutzten in 2007 rund 54,2 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, ein Plus von 2,6 % gegenüber dem Vorjahr.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

	2006	2007	Veränderung in % ¹
Passagiere (in Mio)	52,8	54,2	2,6
Cargo (Tsd t) ²	2.127,8	2.169,0	1,9
Flugzeugbewegungen	489.406	492.569	0,6
Passagiere pro Flugbewegung ³	117,2	119,0	1,6
Höchststartgewichte (Tsd t)	27.973,5	28.240,4	1,0
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	73,2	75,8	3,6

¹ Veränderungsrate basieren auf gerundeten Zahlen

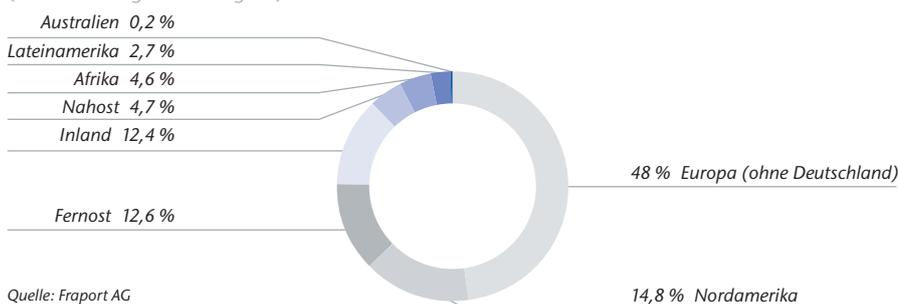
² Fracht + Post, ohne Transit

³ Passagierflüge im Linien- und zivilen Charterverkehr

Eine zunehmende Zahl von Direktverbindungen ab anderen deutschen Flughäfen sowohl im Low-Cost- als auch im Nordamerika-Markt sowie der weitere Aufbau des Lufthansa-Drehkreuzes in München spiegelten sich im Jahresergebnis der Passagierzahlen wider. Kapazitätsengpässe behinderten zwar eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung, sodass dieses Ergebnis deutlich unter dem allgemeinen Marktwachstum lag. Die deutlich bessere Auslastung der Flugzeuge und strukturelle Angebotsverbesserungen haben der Verkehrsentwicklung in Frankfurt dennoch einen An Schub gegeben. Unsere Erwartungen zu Jahresbeginn von „über 1 %“ wurden deutlich übertroffen. Bereits im Jahresverlauf wurde die Prognose auf „1 bis 2 %“ beziehungsweise „ungefähr 2 %“ angehoben.

Passagiere 2007

(an- und abfliegende Passagiere) in %



⁶ ACI, 8. Januar 2008.

⁷ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Dezemberbericht, 13. Februar 2008

⁸ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Dezemberbericht, 13. Februar 2008

Wachstumsträger war der Interkontverkehr (+ 3,7 %), vor allem auf Nahost- und Fernostverbindungen (+ 11,3 beziehungsweise + 3,9 %). Katar, die Vereinigten Arabischen Emirate, China, Taiwan, Sri Lanka und Vietnam mit zweistelligen Zuwächsen, ferner Indien (+ 7,7 %) sowie die USA (+ 4,3 %) belebten die Nachfrage.

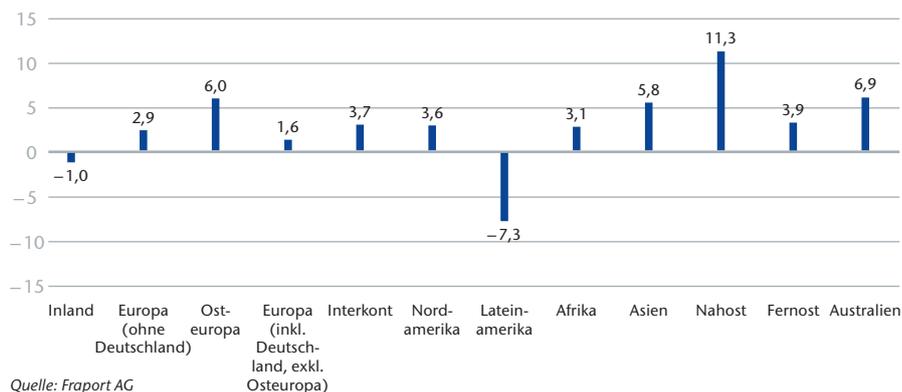
Auch der Europaverkehr (+ 2,9 %) trug im Jahresergebnis zum Wachstum bei. Neben Nordeuropa (+ 7,4 %) legten besonders Osteuropa und Südosteuropa (jeweils + 6 %) kräftig zu. Ein florierender Städtetourismus, gestützt durch die „betterFly“-Tarife unseres Hauptkunden Lufthansa, war hierfür die Hauptursache. Touristische Destinationen im östlichen Mittelmeerraum und in Ägypten gewannen im Vorjahr verlorene Anteile zurück, zu Lasten der Balearen und Kanaren.

Der Inlandsverkehr wies erneut ein Minus (– 1,0 %) aus. Frequenzreduzierungen sowie die Einstellung der Köln/Bonn-Verbindungen ab der Wintersaison 2007/2008 wirkten hier negativ, setzten aber andererseits Slots für qualitativ hochwertigere Auslandsdienste frei. Der Umsteigeranteil lag 2007 fast unverändert bei rund 53 %.

2007 (Januar bis November) lag Frankfurt bei den Passagierzahlen nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle auf Platz drei der europäischen Flughäfen. Im weltweiten Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen Platz acht⁹.

Passagiere 2007

Veränderung zum Vorjahr, in %



Cargo

Das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) wuchs mit insgesamt 1,9 % auf 2.169 Tsd t schwächer als erwartet. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm um 2,1 % auf rund 2.075 Tsd t zu und entwickelte sich damit, nach den überdurchschnittlich hohen Zuwächsen der vergangenen drei Jahre, erstmals wieder schwächer als die Zuwachsrate im Weltluftverkehr¹⁰. Dennoch blieben wir im Luftfrachtverkehr die Nummer eins der europäischen Flughäfen. Insbesondere von und nach Nordamerika (+ 5 %) – mit 22 % Anteil zweitgrößter Markt in Frankfurt – und Lateinamerika (+ 6 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Anteil des Asienaufkommens blieb bei 55 %. Das Europaaufkommen stagnierte, wobei die Osteuropastrecken nominell erneut deutlich überproportionale Zuwächse (+ 24 %) auswiesen, großteils aber resultierend aus geänderten Routenführungen über Osteuropa (Zwischenlandung) nach Endzielen in Fernost.

Die geflogene Posttonnage ging um 1,8 % zurück. Verkehrsverlagerungen im Postverkehr mit den USA und Nahost zogen die Auslandspost (– 3 %) ins Minus. Die erstmals wieder seit der sukzessiven Auflösung des Nachtpoststerns leicht steigende Nachtpostmenge (Anteil nur noch 11 %) konnte dies nicht kompensieren.

Flugzeugbewegungen

Das Jahr 2007 wies bei den Flugzeugbewegungen (+ 0,6 % beziehungsweise + 3.163 Flüge auf 492.569) und Höchststartgewichten (+ 1,0 % beziehungsweise + 266.986 auf 28.240.441 Tonnen MTOW) jeweils ein moderates Plus aus, was angesichts der bekannten Kapazitätsengpässe jedoch als positiv zu werten ist.

⁹ Airports Council International (ACI), Kumulation Januar bis November 2007, Stand 15. Februar 2007

¹⁰ Weltluftverkehr (vorläufig für 2007) + 3,0 %, Europa + 4,1 %, Quelle: ACI, 30. Januar 2008

Im Gesamtjahr 2007 konnten die Linienflüge stärker als in den Vorjahren zulegen, sowohl bei den Passagierdiensten (+ 1,2 %/+ 5.200 Flüge) und mehr noch bei den Frachterbewegungen (+ 3,9 %/+ 870 Flüge). Dies entspricht einem durchschnittlichen Zuwachs von 17 zusätzlichen geplanten Flügen pro Tag. Die Charterflüge im Passagier-, Fracht- und DoD-Verkehr reduzierten sich dagegen insgesamt um fast 1.500 Bewegungen. Auch im gewerblichen und nicht gewerblichen Kleinverkehr (Taxiflüge, Rundflüge und General Aviation) sank die Zahl im Vorjahresvergleich um rund 1.400 Flüge. Hierfür jedoch konnte eine deutliche Steigerung der wertvolleren Interkontinentaldienste (+ 3,3 % oder rund + 3.600 Flüge) verzeichnet werden. Bei stagnierendem Europaangebot und rückläufigen Inlandsflügen stellt dies eine strukturelle Verbesserung des Angebots bei bestehenden Kapazitätsengpässen dar.

Der Sitzladefaktor lag mit 75,8 % um 2,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, die Kennzahl Passagiere je Passagierflugbewegung lag mit 119 ebenfalls über dem Vorjahresniveau (117).

Die Pünktlichkeitsquote¹¹ lag im Jahresdurchschnitt bei 74,1 % und damit 1,1 Prozentpunkte über Vorjahresniveau. Hierin spiegeln sich die eingeleiteten Maßnahmen zum Abbau von Verspätungen – trotz der Engpassituation in Frankfurt (Start-/Landebahnensystem und Terminalbetrieb) und Positionsschließungen aufgrund von Baumaßnahmen – wider. Frankfurt liegt damit im europäischen Vergleich¹² unter den großen Hub-Flughäfen bei der Pünktlichkeit weiterhin im vorderen Feld.

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Konzern wurden die Tochtergesellschaften der ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS), die FIS Flug- und Industriesicherheit Service GmbH (FIS GmbH) und die FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH (FIS Deutschland GmbH), mit Wirkung zum 1. Januar 2007 neu strukturiert. Grundsätzlich wurden die Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt der FIS GmbH und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS Deutschland GmbH zugeordnet. Am 13. März 2007 wurden die FIS GmbH in FraSec Fraport Security Services GmbH (FraSec) und die FIS Deutschland GmbH in FIS GmbH umfirmiert. Am 1. April 2007 wurde die FraSec von der ICTS an die Fraport AG verkauft und in einem eigenen Strategischen Geschäftsbereich, dem Airport Security Management (ASM), neu strukturiert.

Am 18. Dezember 2007 ist der Planfeststellungsbeschluss für den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung unterzeichnet worden. Der Beschluss stellt für die Fraport AG einen wesentlichen Meilenstein für den geplanten Flughafen-Ausbau dar und genehmigt den Bau der neuen Landebahn und weiterer Flugbetriebsanlagen. Der Beschluss erteilt weiterhin die bauordnungsrechtliche Genehmigung für den Bau des Terminals 3 sowie zusätzlicher Hochbauten. Nach der Zustellung des Beschlusses besteht nunmehr die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Fraport wird zunächst keinen Gebrauch von dem gesetzlichen Sofortvollzug machen und vor dem Start von unumkehrbaren Baumaßnahmen die Eilverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof abwarten.

Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau

Im Strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau (FBA) sind die Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu unverändert geblieben. Trotz der zum 1. Juli 2007 um 1,5 % abgesenkten Flughafen-Entgelte konnten die Einnahmen aus den Flughafen-Entgelten aufgrund des Anstiegs im Verkehr stabil gehalten werden. Bedingt durch einmalige Sondereffekte des Vorjahres im Zusammenhang mit der Auflösung von Rückstellungen sank die Gesamtleistung des Geschäftsbereichs im Vorjahresvergleich ab.

Der operative Aufwand ist im Wesentlichen aufgrund der Bildung von Rückstellungen für personalpolitische Maßnahmen sowie erhöhter Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten angestiegen. Trotz der positiven Sondereffekte des Vorjahres lag das Bereichs-EBITDA auf dem

¹¹ Auswertung Fraport AG

¹² AEA-Statistik 1. – 3. Quartal 2007, Stand Januar 2008

Niveau von 2006. Geringere Abschreibungen im Berichtszeitraum ließen das Bereichs-EBIT 2007 leicht ansteigen.

Airport Security Management

Der neu gegründete Strategische Geschäftsbereich Airport Security Management nimmt die Verantwortung für sämtliche sicherheitsrelevanten Aufgaben am Flughafen Frankfurt wahr. Trotz einer Steigerung der erbrachten Kontrollstunden innerhalb des Bereichs waren die Umsatzerlöse 2007 bedingt durch eine Anpassung der Verrechnungssätze für Sicherheitsleistungen rückläufig. Der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich aufgrund des Mehrbedarfs an Sicherheitsleistungen leicht an. Der operative Aufwand im Berichtszeitraum erhöhte sich entsprechend und führte zu einem Rückgang des Bereichs-EBITDA. Nahezu konstante Abschreibungen ließen das Bereichs-EBIT im gleichen Maß zurückgehen.

Handels- und Vermietungsmanagement

Im Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement (HVM) lag der Umsatz über dem Vorjahresniveau. Erwartungsgemäß positiv wirkte sich die Ausweitung der Retail-Aktivitäten sowie des Parkierungsgeschäfts aus. Der Anstieg der Umsatzerlöse Real Estate ist geprägt durch den Abschluss des Erbbaurechtsvertrags Airrail Center, der als Finanzierungsleasing qualifiziert wurde. Dieser einmalige Umsatzerlös wurde in gleicher Höhe aufwandsseitig erfasst und ist daher nicht ergebniswirksam. Erhöhend auf die Gesamtleistung wirkten sich insbesondere die Tilgung eines unter Nennwert erworbenen Darlehens im Zusammenhang mit dem Airrail Center sowie Rückstellungsaufhebungen aufgrund der Verjährungen möglicher Rückerstattungsansprüche aus. Im operativen Aufwand erfolgte in gleicher Höhe wie umsatzseitig die einmalige Erfassung des Finanzierungsleasings Airrail Center. Aufgrund der positiven Entwicklung vor allem im Retail-Bereich stieg das EBITDA im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Rückläufige Abschreibungen ließen das EBIT überproportional zum EBITDA ansteigen.

Bodenverkehrsdienste

Aufgrund des verkehrsbedingten Anstiegs der Umsatzerlöse, vor allem im Bereich der Infrastrukturentgelte, konnten die Umsätze im gesamten Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste (BVD) 2007 leicht gesteigert werden. Die übrigen Erträge sind vor allem aufgrund der im Vorjahr aufgelösten Rückstellungen für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag stark zurückgegangen. Die Bildung von Rückstellungen für personalpolitische Maßnahmen sowie Rückstellungen gegenüber unserer Frachtochter führten zu einem Anstieg des operativen Aufwands im Vorjahresvergleich. Aufgrund dessen lagen das Bereichs-EBITDA und das Bereichs-EBIT im Berichtszeitraum wie prognostiziert unter dem Vorjahresniveau.

Akquisitionen und Beteiligungen

Die Fraport AG hält im In- und Ausland rund 100 direkte und indirekte Beteiligungen. Darüber hinaus bestehen Betriebsstätten in Indien, Ägypten und Spanien sowie eine Repräsentanz in Schanghai. Der Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Konzern-Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb Frankfurts haben.

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

Entwicklung Umsatzerlöse

in Mio €	Umsatz			EBITDA			EBIT		
	2006	2007	Veränderung in %	2006	2007	Veränderung in %	2006	2007	Veränderung in %
ICTS ¹	292,2	320,2	9,6	8,9	10,9	22,5	4,0	8,3	> 100
Antalya ²	54,6	64,8	18,7	26,9	26,1	-3,0	11,9	1,7	-85,7
Frankfurt-Hahn	43,5	41,3	-5,1	0,4	0,6	50,0	-11,2	-10,0	-10,7
Twin Star	0,6	41,3	-	-4,6	12,9	-	-4,7	10,1	-
Hannover	136,3	140,2	2,9	42,5	38,3	-9,9	21,5	15,9	-26,1
Lima	79,6	88,5	11,2	18,7	23,2	24,1	12,2	16,3	33,6

¹ Zahlen für 2006 bereinigt um jeweilige Anteile der FraSec, Zahlen für 2007 ohne Ertrag aus dem FraSec-Verkauf

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

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die **Umsatzerlöse** der Fraport AG nahmen 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 % auf 1.754,7 Mio € zu. Dieser kräftige Anstieg resultierte zu einem großen Teil aus Umsätzen im Zusammenhang mit dem Finanzierungsleasingvertrag des Airrail Centers in Höhe von 57,6 Mio €, denen Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen ergebnisneutralen Sondereffekt nahmen die Umsatzerlöse dennoch um 0,9 % zu. Dies konnte vor allem aus zusätzlichen Einnahmen im Bereich Retail und Parkierung erzielt werden. Trotz der um 1,5 % abgesenkten Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007 konnten die Einnahmen aus den Flughafen-Entgelten aufgrund des Anstiegs im Verkehr stabil gehalten werden. Die Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen gingen hingegen aufgrund der nach unten angepassten Verrechnungssätze zurück.

Bedingt durch wesentliche positive Sondereffekte des Vorjahres in Höhe von rund 30 Mio € – Erlöse aus dem Verkauf unserer 50-prozentigen Tochter TCR in Höhe von 11,1 Mio €, Rückstellungsaufhebungen für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag in Höhe von 10,0 Mio €, eine Ausgleichszahlung für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio € sowie das Auslaufen sonstiger Rückstellungsansprüche – gingen die übrigen Erträge im Berichtszeitraum deutlich zurück.

Die **Gesamtleistung** – bereinigt um die Umsätze aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center – lag aufgrund des Rückgangs der übrigen Erträge mit 1.776,0 Mio € leicht unter dem Vorjahr.

Der **operative Aufwand** stieg um 5,7 % auf 1.404,1 Mio € an. Hier erfolgte in gleicher Höhe wie umsatzseitig die Erfassung des einmaligen Effekts resultierend aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center. Bereinigt um diesen Effekt stieg der operative Aufwand um 1,3 %.

Der **Sachaufwand**¹³ ging um 1,4 % auf 678,2 Mio € zurück. Der sonstige betriebliche Aufwand sank trotz erhöhter Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten um rund 4,5 % von 247,7 Mio € auf 236,5 Mio €. Ursächlich hierfür waren vor allem höhere Aufwendungen in 2006 im Zusammenhang mit Investitionen in renditeoptimierte Geldanlagen, denen jedoch im Finanzergebnis Dividendenzahlungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Der Materialaufwand¹³ blieb nahezu unverändert und stieg von 440,1 Mio € auf 441,7 Mio €.

Der **Personalaufwand** verzeichnete eine Erhöhung um 4,3 % auf 668,3 Mio €. Diese Steigerung resultierte zum größten Teil aus der höheren Rückstellungsbildung für die Altersteilzeit. Die Personalaufwandsquote¹³ lag mit 39,4 % um 1,3 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, die Sachaufwandsquote¹³ von 40,0 % lag mit 0,9 Prozentpunkten darunter.

Das **EBITDA** fiel aufgrund der positiven Sondereffekte des Vorjahres um 5,0 % auf 429,5 Mio €. Die EBITDA-Marge¹³ lag damit mit 25,3 % um 1,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Die **Abschreibungen** blieben nahezu konstant. Das **EBIT** lag mit 237,0 Mio € um 8,8 % unter dem Vorjahreswert.

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich stark von 66,1 Mio € im Vorjahr auf 9,0 Mio € im Berichtszeitraum. Ursächlich hierfür waren verschiedene gegenläufige Effekte. Das Zinsergebnis verschlechterte sich von 31,5 Mio € im Vorjahr auf minus 3,9 Mio €. Dieser bedeutsame Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall von Dividendenzahlungen aus unserer renditeoptimierten Geldanlage, da diese nach dem ersten Quartal 2007 nicht mehr verlängert wurde. Diesen Einnahmen standen Aufwendungen im Sachaufwand in gleicher Höhe gegenüber. Des Weiteren wirkte sich ein Anstieg des Zinsaufwands, unter anderem aufgrund der Aufzinsung unserer langfristigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG/Ticona GmbH, negativ auf die Entwicklung des Zins- und Finanzergebnisses aus. Positiv auf das Finanzergebnis hingegen wirkte der starke Anstieg unserer Erträge aus Beteiligungen, die auf eine einmalige Ausschüttung unserer Sicherheitstochter ICTS in Höhe von 76,3 Mio € zurückzuführen sind. Diese Ausschüttung wurde seitens ICTS mit dem Verkaufspreis ihrer Sicherheitstochter an die Fraport AG verrechnet. Im Gegenzug hierzu wurde ein Teil des Wertes der ICTS im Finanzanlagevermögen abgeschrieben. Darüber

¹³ Bereinigt um den ergebnisneutralen Sondereffekt Finanzierungsleasing Airrail Center

hinaus wurde auch ein Teil des Wertes der FraSec GmbH abgeschrieben. Aufgrund dieser beiden Abschreibungen stiegen die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens sehr stark an. Das sonstige Finanzergebnis ging im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr geleisteten Zahlungen auf Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila um 17,1 Mio € zurück.

Die **Steuerquote** stieg von 23,9 % auf 41,5 %. Grund für diesen Anstieg waren vor allem das im Vorjahr aktivierte Körperschaftsteuerminderungsguthaben sowie die in 2007 steuerlich nicht wirksame Erhöhung der Altersteilzeit-Rückstellung.

Der **Jahresüberschuss** der Fraport AG lag mit 143,8 Mio € um 42,0 % unter dem Wert von 2006. Der Hauptversammlung 2008 wird eine Ausschüttung von 105,3 Mio € vorgeschlagen. Damit läge die **Dividende** auf dem Niveau des Vorjahres bei 1,15 € pro Aktie.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Jahr 2007 investierte die Fraport AG insgesamt 1.183,9 Mio €, der Wert des Vorjahreszeitraums betrug 557,5 Mio €. Die Investitionsquote¹⁴ 2007 lag bei 67,5 % und damit um 34,3 Prozentpunkte über der Vorjahresgröße.

Dieser bedeutende Anstieg resultierte mit 513,5 Mio € zu einem wesentlichen Teil aus den abgezinst aktivierten, aber noch nicht zahlungswirksamen Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH.

Des Weiteren wurde verstärkt in die Infrastruktur im Norden des Flughafens im Rahmen des sogenannten FRA-Nord-Projekts investiert. Hierbei entfiel der größte Teil in Höhe von 291,6 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminalanlagen. Die Investitionssumme beinhaltet auch die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals sowie die Umbauten in Vorbereitung auf den Airbus A380. Darüber hinaus wurden Investitionen in die Sanierung der Start- und Landebahn Süd getätigt. Die sonstigen Investitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der anhaltenden Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien sowie der Modernisierung der Ausstattung der Bodenverkehrsdienste. In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden – ohne die Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH – 66,9 Mio € investiert. Dies ist unter anderem auf den Rückbau der ehemaligen US-Air Base im Süden des Frankfurter Flughafens zurückzuführen.

Die Investitionen in Finanzanlagen stiegen überwiegend aus dem Kauf der Anteile der FraSec GmbH von 113,3 Mio € auf 137,0 Mio €.

Kapitalflussrechnung

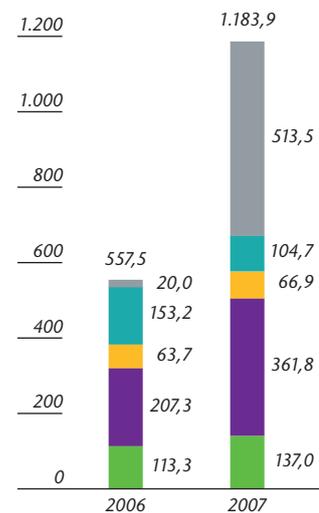
Im Geschäftsjahr 2007 stieg der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** – trotz des geringeren Jahresüberschusses – von 428,3 Mio € auf 453,9 Mio €. Maßgeblich für diesen Anstieg waren Veränderungen bei den Rückstellungen insbesondere für die Altersteilzeit sowie ein Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der **Cash flow aus Investitionstätigkeit** lag bei 479,7 Mio €. Der um 55,5 Mio € höhere Mittelabfluss im Vorjahresvergleich ergibt sich im Wesentlichen aus der verstärkten Investitionstätigkeit insbesondere im Rahmen des FRA-Nord-Projekts sowie der Sanierung der Start- und Landebahn Süd. Gegenläufig wirkte sich die Entwicklung der Investitionen in das Finanzanlagevermögen aus, da ein großer Teil dieser Investitionen nicht zahlungswirksam getätigt wurde.

Trotz unserer höheren Dividendenzahlung 2007 stieg der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** um 31,6 Mio € auf 52,1 Mio €. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Finanzierung unserer Investitionstätigkeiten. Insgesamt stieg der Finanzmittelbestand um 26,3 Mio € auf 517,4 Mio €.

Gesamtinvestitionen

in Mio €



¹⁴ Investitionen/Umsatzerlöse

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum Vorjahr um 21,8 % auf 4.458,1 Mio €, die Anlagenintensität stieg von 78,5 % auf 82,1 %.

Das **Anlagevermögen** nahm im Berichtszeitraum um 27,4 % von 2.872,9 Mio € auf 3.659,9 Mio € zu. Dieser bedeutende Zuwachs ist im Wesentlichen auf die Aktivierung des abgezinsten Zeitwerts der Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH sowie auf die zusätzlichen Investitionen in den Flughafen-Ausbau und die Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen an den beiden bestehenden Terminals zurückzuführen.

Das **Umlaufvermögen** der Fraport AG stieg von 749,0 Mio € auf 763,3 Mio € leicht an.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich aufgrund des Jahresüberschusses um 2,1 % auf 2.089,3 Mio €. Die Eigenkapitalquote¹⁵ reduzierte sich von 53,0 % auf 44,5 %. Das Eigenkapital deckte somit das Anlagevermögen mit 54,2 % (Vorjahr: 67,6 %).

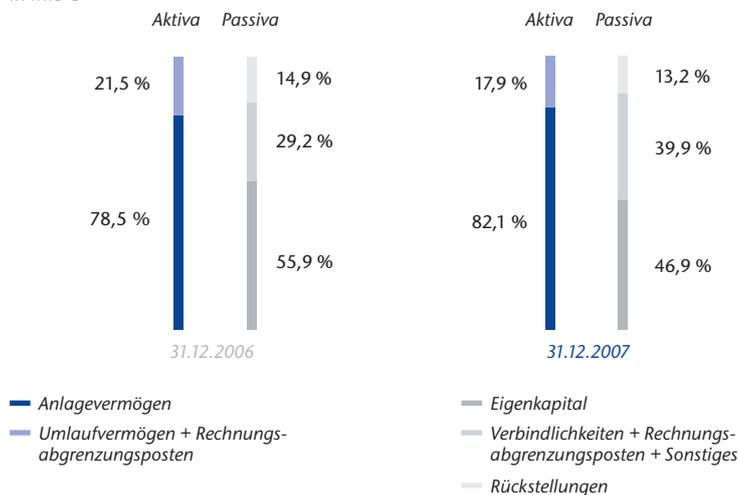
Die **Rückstellungen** nahmen vor allem aufgrund der Bildung von Rückstellungen für die Altersteilzeit um 44,4 Mio € auf 590,8 Mio € zu. Die **Verbindlichkeiten** stiegen 2007 bedeutsam von 970,1 Mio € um 74,1 % auf 1.689,2 Mio € an. Dieser hohe Zuwachs resultierte aus der Erfassung der abgezinsten Zahlungsverpflichtungen für die Celanese AG/Ticona GmbH in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten für unsere verstärkten Investitionstätigkeiten.

Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, das **Gearing**, lag bei 14,1 %, im Vorjahr betrug es 7,1 %.

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

Bilanzstruktur

in Mio €



Finanz- und Wertmanagement

Das Finanzmanagement der Fraport AG ist im Wesentlichen zentral organisiert und umfasst die Funktionen Corporate Finance/Treasury, Finanzcontrolling sowie Finanzabwicklung.

Das Fraport-Finanzmanagement arbeitet in dem konkurrierenden Zielsystem von Liquidität, Risikominimierung, Rentabilität und Flexibilität. Oberste Priorität des Finanzmanagements hat dabei die **Liquiditätssicherung** mit dem Ziel, eine fristenkongruente und auf den Planungs- beziehungsweise Projekthorizont des Unternehmens abgestimmte Laufzeitfixierung zu realisieren. Zur Liquiditätssicherung stehen derzeit neben dem internen Cash flow und den im Wesentlichen aus dem IPO verbliebenen finanziellen Mitteln verschiedene voneinander unabhängige Kreditlinien mit mehreren Finanzinstituten in ausreichender Höhe zur Ver-

¹⁵ Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende/Bilanzsumme

fügung. Die genannten liquiden Mittel sind auf Basis eines verabschiedeten Asset-Management-Konzepts konservativ angelegt und werden sukzessive zur Finanzierung des Flughafen-Ausbaus verwendet. Ferner wird die Sicherung der Liquidität als solche durch das zentralisierte Liquiditätsmanagement gesteuert und eine Optimierung durch ein Cash-Pooling ermöglicht.

An zweiter Stelle der Ziele ist die Begrenzung von finanzwirtschaftlichen Risiken zu nennen. Diese treten unter anderem in den Ausprägungen von Zins- und Währungsschwankungen auf. Bezüglich der **Rentabilität** streben wir eine Ertragsoptimierung beziehungsweise die Minimierung des Zinsaufwands inklusive Transaktionskosten an. Die zur Erreichung dieser Ziele implementierten Prozesse spiegeln dabei die Grundsätze des Finanzmanagements wie zum Beispiel Vier-Augenprinzip, Funktionstrennung von Handel und Abwicklung sowie Transparenz wider. Da keine 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 nutzen wir zum jetzigen Zeitpunkt bilaterale Kreditlinien, deren Aufgliederung im Anhang zu finden ist. Die bisher getätigten Investitionen konnten durch diese Kreditmittel sowie aus dem Cash flow der Gesellschaft finanziert werden. Da die absehbare Kapazitätsausweitung des Flughafens allerdings auch die Inanspruchnahme von zusätzlichem Fremdkapital erfordern wird, werden wir im Rahmen dieser Finanzierung die Bandbreite der Finanzierungsquellen voraussichtlich erweitern. Ausgehend von einer starken Eigenkapitalbasis werden daher die anstehenden Investitionen, abhängig von den dann vorherrschenden Rahmenbedingungen an den Kapitalmärkten, durch weitere Fremdkapitalinstrumente wie zum Beispiel syndizierte Kredite, Bonds oder US Private Placements finanziert. Im Rahmen der Investitionsfinanzierung werden wir uns an den im Kapitalmarkt bereits kommunizierten Verschuldungszielen orientieren. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos des künftigen Finanzbedarfs werden Zinsderivate eingesetzt.

Derzeit ist Fraport nicht von einer Rating-Agentur bewertet, da es bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Fremdfinanzierungstätigkeiten seitens Fraport gegeben hat, die eines Ratings bedürften. Vor dem Hintergrund des anstehenden Investitionsprogramms kann sich jedoch eine Finanzierungssituation ergeben, in der ein externes Rating insgesamt förderlich ist. Diesbezüglich wird überlegt und geprüft, ob ein Rating für Fraport Nettovorteile generieren könnte.

Als zentrale Ziel- und Steuerungsgröße verwenden wir im Rahmen unseres **Wertmanagements** den Fraport-Wertbeitrag (Fraport Value Added). Der Wertbeitrag spiegelt den Erfolg wider, der über die Kapitalkosten hinaus erwirtschaftet und als Differenz zwischen dem EBIT und den Kapitalkosten vor Steuern (Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit unserer durchschnittlich gebundenen und zu verzinsenden Vermögensbasis, den Fraport-Assets) errechnet wird. Die Fraport-Assets bezeichnen das im Unternehmen durchschnittlich gebundene und zu verzinsende Vermögen, das sich aus unserem betriebsnotwendigen Anlagevermögen sowie unserem Working Capital zusammensetzt. Abschreibbare Aktiva wird zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten (AHK/2) angesetzt.

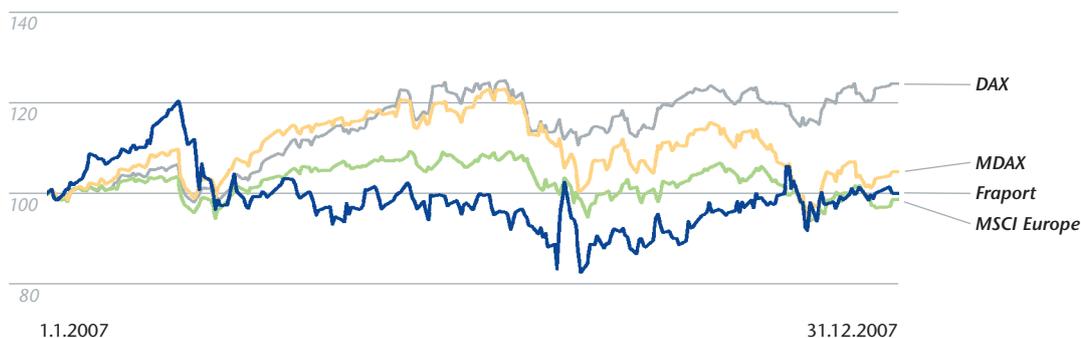
In Ergänzung zu der Steuerungsgröße Fraport-Wertbeitrag verwenden wir die Kennzahl Return On Fraport-Assets (ROFRA), um unterschiedlich große Geschäftsbereiche miteinander vergleichen zu können. Der ROFRA ergibt sich aus dem Verhältnis des EBIT zu den Fraport-Assets. Der ROFRA gibt an, ob der Geschäftsbereich wertschaffend ist (ROFRA > WACC) oder wertvernichtend (ROFRA < WACC).

Fraport-Aktie

Mit einem Schlusskurs von 53,87 € notierte die Fraport-Aktie im Vergleich zu dem Jahresanfangskurs von 54,02 € nahezu unverändert. Die Fraport-Aktie konnte demnach nicht auf gleicher Höhe mit dem MDAX abschließen, der um 4,9 % zunahm. Der DAX stieg im Berichtsraum um 22,3 %.

Kursentwicklung 2007 der Fraport-Aktie im Vergleich

auf 100 indiziert



Während des Berichtszeitraums wurden im Xetra-Handel der Frankfurter Börse – dem Hauptumschlagplatz unserer Aktie – durchschnittlich 262.132 Aktien pro Tag umgesetzt. Gegenüber dem Börsenjahr 2006 entspricht dies einem Anstieg von 25,3 %.

Die Marktkapitalisierung am Jahresende lag bei dem Schlusskurs von 53,87 € je Aktie bei 4.926,8 Mio €.

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

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

		2006	2007
ISIN		DE 000 577 330 3	
Wertpapierkennnummer (WKN)		577330	
Tickerkürzel Reuters		FRAG.DE	
Tickerkürzel Bloomberg		FRA GR	
		2006	2007
Grundkapital Fraport AG (nach HGB)	in Mio €	914,7	915,6
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	91.478.347	91.561.272
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12.	Stück	91.368.619	91.456.593
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	91.228.810	91.422.116
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	54,02	53,87
Höchstkurs ²	in €	66,77	64,65
Tiefstkurs ³	in €	44,90	45,53
Jahresperformance ⁴	in %	22,3	1,9
Beta relativ zum MDAX		0,85	0,65
Marktkapitalisierung ⁵	in Mio €	4.936	4.932
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	209.183	262.132
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,48	2,26
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,51	2,28
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶		21,5	23,6
Dividende je Aktie ⁷	in €	1,15	1,15
Ausschüttungssumme	in Mio €	105,2	105,3
Dividendenrendite zum 31.12. ⁸	in %	2,1	2,1

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

² Schlusskurs am 27. Februar 2006, beziehungsweise 26. Februar 2007

³ Schlusskurs am 2. Januar 2006, beziehungsweise 17. August 2007

⁴ Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum

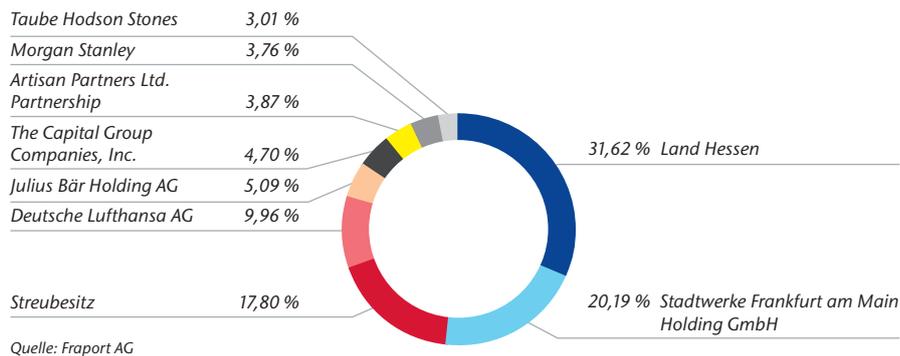
⁵ Jahresschlusskurs multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf am Bilanzstichtag

⁶ Bezogen auf den Jahresschlusskurs

⁷ Vorgeschlagene Dividende (2007)

⁸ Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs

Aktionärsstruktur am 31. Dezember 2007*



* Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2007 angepasst, daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung/-unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen.

Auch 2007 wurde unsere Aktie erneut in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX und FTSE4Good-Index bestätigt. Erstmals ist die Fraport-Aktie auch mit der aktuellen Bestätigung im DJSI World aufgenommen worden. Eine Listung in diesen Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, welche in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.

Analystenempfehlungen

zum 31. Dezember 2007



Quelle: Bloomberg, 2. Januar 2008

Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende auf Vorjahresniveau in Höhe von 1,15 € je Aktie zu beschließen. Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG von 143,8 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 73,2 % liegen, im Vorjahr lag diese bei 42,4 %.

Angaben gemäß § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 915.612.720,00¹⁶ € ist in 91.561.272 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 51,81 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,62 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,19 %.

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: Deutsche Lufthansa AG 9,96 %, Julius Bär Holding AG 5,09 %, The Capital Group Companies, Inc. 4,70 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Morgan Stanley 3,76 % sowie Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %.

¹⁶ Stand 31. Dezember 2007.

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 2007 wurden aus dem genehmigten Kapital 783.250 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Zum 31. Dezember 2007 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 8,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr ausgewählten verbundenen Unternehmen genutzt werden kann. Für Details siehe Anhang Textziffer 27.

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 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 2007 6,2 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2007 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 106.260 € (4.600 Optionen) ausgeübt.

Die Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2007 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2007 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 2007 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den Sachverhalten nach §§ 289 Abs. 4 und 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.

Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Beschäftigte im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms jedes Jahr Aktien zeichnen. Die Anteilsscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt sie an ihre Beschäftigten.

Im Berichtszeitraum entschieden sich 6.594 Beschäftigte für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 78.325 neue Aktien. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 5. bis zum 20. April 2007 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 54,59 €. Die Beteiligung der Beschäftigten war mit rund 52 % die höchste seit der Einführung des Programms. Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit insgesamt 999.050 Aktien erworben.

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.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von 6,56 % bis März 2007 (2006 6,56 %), des Landes Hessen in Höhe von 31,62 % (2006 31,65 %), der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,19 % (2006 20,21 %) 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.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihre damaligen Anteile von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. Die erste Tranche wurde direkt veräußert. Die zweite Tranche wurde im März 2007 veräußert. Daher bestand bis zum 19. März 2007 ein Abhängigkeitsverhältnis zur Bundesrepublik Deutschland.

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 Rechtsgeschäfte und Maßnahmen vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft und jeder Maßnahme eine angemessene Gegenleistung erhalten haben.“

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Fraport AG hat im vergangenen Geschäftsjahr durchschnittlich 11.741 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) beschäftigt, 212 weniger als 2006. Die Gesamtzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der fünf Strategischen Geschäftsbereiche betrug 9.128. Die restlichen 2.613 Beschäftigte waren in administrativen beziehungsweise Service-/Zentralbereichen der Fraport AG beschäftigt.

Die Zahl der Auszubildenden ging im Berichtszeitraum von 309 auf 302 leicht zurück.

Die Mitarbeiterentwicklung auf Ebene der Strategischen Geschäftsbereiche ist der folgenden Tabelle zu entnehmen¹⁷:

Strategischer Geschäftsbereich	2006	2007	Veränderung	Veränderung in %
FBA	969	920	-49,0	-5,1
ASM	1.891	1.848	-43,0	-2,3
BVD	6.100	5.945	-155,0	-2,5
HVM	347	357	10,0	2,9
BET	54	58	4,0	7,4
Andere	2.592	2.613	21,0	0,8

Der Rückgang der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraport AG entfiel vor allem auf den Bereich BVD. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Mitarbeiter in diesem Bereich um 155 ab. Grund hierfür waren im Wesentlichen Umgliederungen der Mitarbeiter in unsere Bodenverkehrsdiensttochter APS zur Erreichung eines besseren Personalmixes in der Bodenabfertigung.

Entgeltgestaltung und betriebliche Altersvorsorge

Seit Oktober 2005 wird bei der Fraport AG der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) angewandt. Ab dem Anfang 2007 wurde eine neue Systematik für die Berechnung der leistungsbezogenen Bezahlung (LBB) eingeführt. Eine weitere Ergebnisbeteiligung der Beschäftigten erfolgt in Form eines Cafeteria-Systems.

Die Fraport AG deckt die tariflich zugesicherte betriebliche Altersvorsorge durch eine Versicherung bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) ab. Die ZVK arbeitet im Wesentlichen auf Basis der Umlagefinanzierung. Ein Teil der Altersvorsorge für außertariflich bezahlte Angestellte ist ebenfalls über die ZVK abgedeckt und wird durch eine arbeitgeberfinanzierte Pensionszusage der Fraport AG ergänzt.

Personal- und Führungsentwicklung

Der Personal- und Führungskräfteentwicklung geben wir einen hohen Stellenwert. Ein differenziertes System der Personalentwicklung mit Instrumenten und Maßnahmen über alle Mitarbeitergruppen unterstützt die Sicherung und Weiterentwicklung von Kompetenzen und Ressourcen. In der beruflichen Erstausbildung bieten wir jedes Jahr 110 jungen Menschen Ausbildungsmöglichkeiten. Neben klassischen Ausbildungsberufen sichern wir unseren Nachwuchskräftebedarf durch attraktive integrierte Bachelor Studiengänge in den Fachrichtungen Luftverkehrsmanagement, Immobilienwirtschaft, Informatik sowie Betriebs- und Gebäudetechnik.

Das Fraport-College ist die Weiterbildungsplattform für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zielgruppenorientiert und bedarfsgerecht qualifizieren wir hier vor allem in den Feldern Führung, Airport Operations, Betriebswirtschaft, EDV und Sprachen. Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über unsere Fraport-Academy durch Managemententwicklungsprogramme und eine gezielte Potenzialentwicklung.

¹⁷ Aufgrund der Umgliederung im Sicherheitsgeschäft mussten die Mitarbeiterzahlen des Vorjahres angepasst werden

Nachhaltigkeitsbericht

Fraport orientiert sein Handeln am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Als ein weltweit führender Airport-Betreiber wollen wir einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse leisten, ohne dass künftige Generationen darin eingeschränkt werden, ihr Leben nach eigenen Präferenzen zu gestalten. Die Vision der Nachhaltigkeit bei Fraport umfasst alle Stakeholder, also Kunden, Region, Beschäftigte und Aktionäre.

Kunden

Unsere Kunden haben Anspruch auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Luftverkehrsdienstleistungen. Für den Flughafen Frankfurt wird regelmäßig die Zufriedenheit der Kundengruppen Airlines, Fracht, Passagiere und Retailing untersucht. Das „Kundenbarometer Fraport“ dient der Messung der Kundenzufriedenheit sowie zur Ermittlung von Entwicklungen in der Erwartungshaltung und dem Anspruchsniveau der Kunden. Die Untersuchungen werden seit 2000 durchgeführt und ermöglichen so die Erfolgsmessung von Angebotsverbesserungen, aber auch langfristige Entwicklungsvergleiche.

Region

Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor übernimmt Fraport Verantwortung in der Region Rhein-Main zum Beispiel in Form des Umweltschutzes wie auch im Bereich des sozialen Engagements.

Umweltschutz

Der Flughafen hat schon aufgrund seiner Größe und verkehrstechnischen Bedeutung vielfältige Umweltauswirkungen. Daher hat Fraport das Umweltmanagement in die strategische Führung des Unternehmens integriert. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

Wir gehen mit unseren Leistungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Umweltschutz hört für uns nicht am Flughafen-Zaun auf, sondern betrifft die gesamte Region. Für unsere überdurchschnittlichen Anstrengungen auf dem Gebiet Umweltmanagement erhielten wir in 2006 den ersten ACI Europe Best Airports Award durch den Airports Council International.

Mit der von den Umweltgutachtern geprüften „Umwelterklärung“ legen wir öffentlich Rechenschaft über unsere bisherigen und geplanten Umweltleistungen ab.

Corporate Citizenship

Fraport engagiert sich unter dem Motto „Aktiv für die Region“ für ein gutes Bildungs-, Kultur und Sportangebot, soziale Projekte und eine intakte Natur, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Region zu erhalten.

Beschäftigte

Großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein wesentliches Element unserer Unternehmenskultur.

Aktionäre

Das Vertrauen unserer Kapitalgeber verdienen wir uns durch profitables Wachstum und größtmögliche Transparenz.

Risiken und Chancen

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 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 den laufenden Geschäftsprozess integriert.
- Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.
- Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.
- Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.
- Alle Mitarbeiter der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

Das Risikomanagement-System der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen sind vom Vorstand verabschiedet. Der Vorstand ernannt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens 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 Geschäftsprozesse 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 den RMA 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 des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungssystems wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung der Fraport AG von den beauftragten Wirtschaftsprüfern kontrolliert. Darüber hinaus wird das Risikomanagement-System 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 Schadenspotenzial 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 wesentliche 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 2007 um rund 5 % gewachsen. Die weltweit registrierten Flughäfen des Airports Council International (ACI) melden ein vorläufiges Wachstum im Passagierverkehr 2007 von 5,6 % und im Frachtverkehr von 3,0 %. Die Werte für Europa liegen in gleicher Größenordnung, für die deutschen Flughäfen (ohne Frankfurt) sogar noch darüber. Die allgemein gute Marktnachfrage kann durch die Kapazitätsengpässe in Frankfurt somit nicht vollständig bedient werden.

Drastische Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreissteigerungen haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. 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, 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.

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 die Fraport AG.

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 Inlandverkehr 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 am Verkehrswachstum 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.

Durch die Einführung eines kostenbezogenen Nutzungsentgelts am 1. Januar 2006 für Unternehmen, die am Frankfurter Flughafen Leistungen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) erbringen, hat sich das Risiko auf Rückerstattung bereits vereinnahmter, umsatzabhängiger Entgelte aus Vorjahren zum 31. Dezember 2007 deutlich reduziert.

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 kann für Fraport zu nicht unwesentlichen, finanziellen Mehraufwendungen 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. Auswirkungen auf Geschäftsmodell und wirtschaftliche Entwicklung der Bodenverkehrsdienste sind in einem Umsetzungsfall nicht auszuschließen.

Im Zusammenhang mit dem im Lagebericht zum 31. Dezember 2006 berichteten Risiko von Auftragsverlusten bei der Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz am Standort Frankfurt hat die Hessische Landesregierung angekündigt, die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen übernehmen zu wollen. In diesem Zusammenhang würde das entsprechende Sicherheitsgeschäft einschließlich der Mitarbeiter von der Fraport-Tochtergesellschaft FraSec und der Fraport AG auf eine noch zu gründende Landesgesellschaft übertragen. Die Übertragung wesentlicher Teile der Aktivitäten der FraSec auf die Landesgesellschaft könnte Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der FraSec haben. Darüber hinaus könnten durch die Übertragung der Mitarbeiter auf die Landesgesellschaft Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Übergang der Mitarbeiter entstehen. Sollte es nicht zur Übernahme der Passagier- und Gepäckkontrollen durch eine Landesgesellschaft kommen, besteht weiterhin das Risiko, dass Fraport im Falle einer Ausschreibung der Leistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz durch das BMI den gegenwärtig bestehenden Auftrag verlieren könnte. Dies hätte voraussichtlich nicht unerhebliche negative wirtschaftliche Auswirkungen für die Fraport AG.

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

Im Lagebericht 2006 haben wir auf mögliche negative Auswirkungen neuer Sicherheitsbestimmungen für den internationalen Flugverkehr auf die Aviation- und Retail-Umsätze hingewiesen. Aufgrund der im Zusammenhang mit diesen neuen Sicherheitsbestimmungen entwickelten Maßnahmen, insbesondere bei der Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck, sehen wir hier zurzeit keine Risiken für eine negative Entwicklung unserer Aviation- und Retail-Umsätze.

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 vorbei entwickeln. 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 Interessensgruppen in der Region. Kommunen, Bürgerinitiativen und andere Gruppen haben im Rahmen der gesetzlichen Fristen Klagen beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht. Trotz der Zustimmung des Planfeststellungsbeschlusses durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Anfang Januar 2008 ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. Im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss und den Gerichtsverfahren kann es für Fraport zu nicht unwesentlichen finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, ohne vorherige Rücksprache mit dem Gericht keine Vollzugsmaßnahmen zu beginnen. Dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof soll ausreichend Gelegenheit gegeben werden, die eingereichten Eilanträge zu prüfen.

Aufgrund des im Juni 2007 abgeschlossenen Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH, in dem sich die Celanese AG/Ticona GmbH unwiderruflich verpflichtet hat, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden, hat die Celanese AG/Ticona 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.

Insbesondere bedingt durch den Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH hat sich der Gesamtbetrag der bereits aktivierten Investitionen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau in 2007 auf 918,8 Mio € zum 31. Dezember 2007 erhöht. Sollte der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils der bereits aktivierten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. 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 wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir soweit 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.

Im Jahr 2003 leitete die Fraport AG ein Schiedsverfahren bei dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommens ein. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadenersatz oder Entschädigung. Mit einem Schiedsspruch vom 16. August 2007 erklärte sich das ICSID-Schiedsgericht mehrheitlich für unzuständig. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass Fraports Engagement in dem Manila-Projekt nicht von dem deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommen geschützt sei, da Fraport bei Vornahme seiner Investitionen in 1999 gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ verstoßen habe. Nach diesem philippinischen Gesetz ist es Ausländern unter anderem verboten, Management-Einfluss in einem sogenannten Public Utility-Unternehmen auszuüben. Fraport ist weiterhin der Auffassung, nicht gegen philippinische Gesetze verstoßen zu haben. Das dritte Mitglied des Schiedsgerichts erklärte in einem abweichenden Votum (dissenting opinion), dass es die Mehrheitsentscheidung für falsch halte, unter anderem, weil ein Verstoß gegen das Anti-Dummy Law nicht feststellbar sei und die Mehrheit das Investitionsschutzabkommen zu restriktiv auslege.

Das Schiedsgericht hat weiterhin erklärt, dass es „keine obsiegende Partei“ im Hinblick auf die Frage der Begründetheit der Schiedsklage gebe, und dass deshalb auch jede Partei ihre Verfahrenskosten selbst zu tragen habe.

Fraport hat beim ICSID die Annullierung dieses Schiedsspruchs beantragt. Die ICSID-Konvention sieht in bestimmten, eng begrenzten Fällen eine solche Möglichkeit vor. Im Erfolgsfall könnte Fraport seine Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen. Dauer und Ausgang dieses Annullierungsverfahrens sind offen.

Das seitens der philippinischen Regierung gegen PIATCO bereits 2004 eingeleitete Verfahren zur Enteignung des Terminals hat 2007 keine wesentlichen Fortschritte gemacht. In dem Zusammenhang schweben noch mehrere Rechtsmittelverfahren, in welchen diverse Intervenienten unter anderem die Statthaftigkeit des Enteignungsverfahrens insgesamt bestreiten beziehungsweise der PIATCO aus sonstigen Gründen Entschädigungsansprüche abstreiten.

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 weiter verfolgt.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und 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 einem dieser drei Verfahren hatte das Gericht die Anklage verworfen. Die Entscheidung ist auch weiterhin noch nicht rechtskräftig. 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. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition 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.

Im Jahre 2003 wurde durch die philippinischen Behörden ein Ermittlungsverfahren unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ eingeleitet. Wie berichtet war dieses Verfahren zunächst Ende 2006 eingestellt worden. Diese Einstellungsentscheidung wurde im März 2007 aufgehoben und stattdessen die Erhebung der Anklage gegen diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG beschlossen. Hiergegen eingelegte Rechtsmittel sind zunächst erfolglos geblieben. Über weitere Rechtsmittel ist noch nicht entschieden worden. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten gegebenenfalls Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren durch den ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 beeinflusst werden könnte. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind.

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. Über den Streitgegenstand finden derzeit Vergleichsverhandlungen unter Einbeziehung von Sachverständigen statt, die im Ergebnis zu einer Zahlung seitens Fraport führen könnten.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

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

Bei den von der Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien, betriebenen Flughäfen in Varna und Burgas besteht aufgrund von nicht den Industriestandards entsprechenden Kerosintanks das Risiko möglicher Umweltschäden. Die entsprechenden Maßnahmen zur Erfüllung der Industriestandards, die in 2007 eingeleitet wurden, werden voraussichtlich Ende März 2008 abgeschlossen sein.

Bei der EU-Kommission ist Beschwerde eingegangen, in der vorgetragen wird, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit staatliche Beihilfen erhalten hätte und diese möglicherweise an die irische Luftfahrtgesellschaft Ryanair gewährt hat. Die EU-Kommission hat im September 2006 ein Auskunftsverlangen an die Bundesregierung gerichtet, um dieser Frage nachzugehen. Die Bundesregierung hat das Auskunftersuchen durch Mitteilung im Dezember 2006 beantwortet. Die Deutsche Lufthansa AG hat im November 2006 beim Landgericht Bad Kreuznach Klage gegen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH eingereicht. Mit der Klage wurde die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgefordert, angeblich an Ryanair gewährte Beihilfen zurückzufordern. Die Klage wurde vom Landgericht Bad Kreuznach abgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die Deutsche Lufthansa AG Berufung vor dem Oberlandesgericht Koblenz eingelegt. Aufgrund des Beschlusses des Oberlandesgerichts Koblenz vom 23. Januar 2008 wird die Berufung der Deutschen Lufthansa AG voraussichtlich zurückgewiesen werden.

Die Geschäftsbeziehung mit der irischen Fluggesellschaft Ryanair trägt in einem erheblichen Umfang zur wirtschaftlichen Entwicklung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen, bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf den Flughafen Frankfurt-Hahn.

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb in Frankfurt kann durch Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadenersatzansprüche Dritter aus 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 Schadensfälle abgefangen, soweit möglich und sinnvoll.

Ein Ausbruch der Vogelgrippe, insbesondere in Westeuropa, könnte zu deutlichen Einbußen im Luftverkehr führen. Um die operativen Abläufe am Flughafen Frankfurt sicherzustellen, wurde ein Notfallplan erarbeitet.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der Fraport AG 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 Luftverkehrsdrehkreuzes 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.

An der von der IATA prognostizierten Luftverkehrsentwicklung werden wir über den geplanten Flughafen-Ausbau partizipieren. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen mehr als 120 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 inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) über 4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Unser Ziel ist es, insbesondere am Wachstum des stark expandierenden asiatischen Marktes teilzuhaben. Asien ist gegenwärtig nicht nur für den Flughafen Frankfurt der mit Abstand am stärksten wachsende Markt. Nach Auffassung des ACI (Airports Council International) 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 ist 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.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig. Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt 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 jedes 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 Tantiemen beschließen.

Ein Teil der Tantiemezahlung erfolgt in Form von Aktien. Bei den Herren 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 darauf folgenden 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 (MSOP, vergleiche die Ausführungen in Tz. 49) 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 Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach dem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 % steigt.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt 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 (zu weiteren Details siehe Anhang).

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen (zu Details siehe Anhang).

Nachtragsbericht

Die Fraport AG hat am 28. März 2008 ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe Holdings B.V. an die Deutsche Beteiligungs AG und einen von ihr verwalteten Parallelfonds zu einem Preis von rund 100 Millionen Euro verkauft, der nach Erfüllung vertraglich vereinbarter Bedingungen fällig wird. Der vollständige Übergang der ICTS Europe Holdings B.V. erfolgt mit Zahlung des Kaufpreises durch den Käufer.

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

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.

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und des Luftverkehrsaufkommens

Die globale Wirtschaftsdynamik wird auch 2008 anhalten, sich aber – als Folge der US-Immobilienkrise – abschwächen. Etwaige Konsequenzen der US-Krise sind für die Realwirtschaft und den Luftverkehr mit Bezug auf den Standort Frankfurt derzeit noch nicht exakt absehbar. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken¹⁸ prognostizieren für die Weltwirtschaft derzeit einen gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren realen Zuwachs der Bruttoinlandsprodukte von 3,9 bis 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (gut 8 %), Lateinamerika (zirka 4,5 %), Mittel- und Osteuropa sowie Afrika (rund 6 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (1,5 bis 2 %), Japan (zirka 1,5 %) und auch für die Euro-Zone (zirka 1,6 %) fallen moderater aus. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die mit 1,7 bis 2,2 % schwächer zulegen sollte als im Vorjahr. Auch im Jahr 2009 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft erneut mit einem Wachstum von 4 bis 4,5 % fortsetzen. Der Welthandel¹⁹, bis dato

¹⁸ Deutsche Bank, 15. Februar 2008; OECD, Dezember 2007; BMWI, November 2007; DIW, 2. Januar 2008; DekaBank, 11. Februar 2008; DiHK, 14. Februar 2008

¹⁹ DIW, 2. Januar 2008; OECD, Dezember 2007; IWF, Oktober 2007; EU-Kommission, November 2007

Impulsgeber der deutschen Export- und auch Gesamtwirtschaft, dürfte mit 6 % und mehr seine Wachstumsdynamik in den nächsten zwei Jahren leicht abgeschwächt beibehalten. In Verbindung mit den guten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den strukturellen nationalen Verbesserungen bleiben die deutschen Konjunkturaussichten für 2009 mit 1,8 bis gut 2 %²⁰ weitgehend stabil, gestärkt auch von moderat steigenden Konsumausgaben.

Neben den Rohstoffpreisen, den Wechselkursschwankungen und drohenden Streiks (insbesondere auch in Deutschland) sowie der US-Hypothekenkrise, bleiben allgemein die latenten Risiken wie zum Beispiel Terrorismus, Epidemien oder Naturkatastrophen für die Wirtschaft und das Reiseverhalten bestehen.

Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Anfang 2007 hat die Europäische Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im europäischen Luftverkehr gestartet. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dieses mittelfristig auf die Entgelte auswirken kann.

Am 7. 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 2008 beziehungsweise 2009 gerechnet. Die konkreten Auswirkungen des Vollzugs auf Fraport sind derzeit noch nicht hinreichend zu bemessen.

Obwohl die Europäische Kommission Ende 2006 eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste zunächst zurückgestellt hat, wird das Thema mittelfristig weiter diskutiert. Da die weitere Entwicklung noch nicht absehbar ist, können die Auswirkungen derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Ende 2006 schlug die Europäische Kommission vor, den Flugverkehr in das Europäische Emissionshandelssystem einzubeziehen. Dieser Vorschlag wird derzeit mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens diskutiert, wobei nach dem derzeitigen Stand mit einer EU-weiten Einführung für alle Flüge, die von/auf EU-Flughäfen starten oder landen, ab 2012 zu rechnen ist.

Das Europäische Parlament hat unterdessen den ohnehin schon weitgehenden Vorschlag der EU-Kommission weiter verschärft. Er verschlechtert die wirtschaftliche Grundlage der europäischen Fluggesellschaften im internationalen Wettbewerb. Eine nachhaltige Entwicklung der Luftverkehrsbranche in Europa ist dadurch gefährdet. Daher ist eine grundlegende Überarbeitung des Richtlinienvorschlags auf Basis einer deutlich ausgewogeneren und wettbewerbsneutralen Ausgestaltung zwingend notwendig.

Die gegenwärtige Diskussion und die Vorschläge zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgasemissionshandel betrifft in erster Linie die Luftverkehrsgesellschaften. Flughäfen sind in diesem Zusammenhang allenfalls untergeordnete Emittenten von Treibhausgasen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem ist im Vergleich zu Steuern und Abgaben die ökologisch wirksamere und ökonomisch sinnvollere Maßnahme zur Minderung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs. Jedoch kann diese Einbeziehung nur ein Bestandteil einer schlüssigen und ausgewogenen Gesamtstrategie sein. Die von der Industrie entwickelte und auf der ICAO-Vollversammlung im September 2007 begrüßte Vier-Säulen-Strategie würde es erlauben, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu minimieren und dennoch das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie zu erhalten. Ein wesentlicher Bestandteil hierin ist das Projekt „Single European Sky“, durch das der CO₂-Ausstoß um bis zu 12 % reduziert werden kann.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die IATA²¹ geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 5,4 % in 2008 und 5,1 % in 2009 aus. Für Europa werden Werte von 5,1 % beziehungsweise 5,0 % erwartet, für Deutschland 4,8 % bzw. 4,7 %. Damit fallen die Prognosen jeweils etwas höher aus als vor Jahresfrist. Die IATA-Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit – entgegen früheren Ansätzen – leicht unter der Passagierprognose (5,0 beziehungsweise 4,9 %). In der ACI-Prognose²² wird ein weltweites Wachstum des Passagieraufkommens von 5,0 %

²⁰ Deutsche Bank, 15. Februar 2008, DekaBank, 11. Februar 2008

²¹ Quelle: International Air Transport Association, Oktober 2006

²² ACI, Global Traffic Forecast 2006 – 2025, Edition 2007

für 2008 und 4,8 % für 2009 erwartet, Europa wird leicht darunter bei 4,6 % und 4,2 % liegen. Die Luftfracht soll sich mit 6,1 % und 5,8 % weltweit beziehungsweise 5,6 % und 4,9 % in Europa noch besser entwickeln. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)²³ geht in einer ersten Abschätzung für die Summe der deutschen internationalen Verkehrsflughäfen in 2008 von einer Zuwachsrate im Passagierverkehr von etwa 5 % aus.

Wir erwarten für den Flughafen Frankfurt in 2008 erneut einen nur gemäßigten Anstieg des Passagieraufkommens von 1 bis 2 %, die Luftfracht dürfte angesichts zunehmender Beiladekapazitäten auf Interkontverbindungen anderer deutscher Flughäfen und im Ausland ebenfalls nur moderat zulegen. Der Interkontinentalverkehr aber auch Osteuropa bleiben in Frankfurt ein wesentlicher Wachstumsmotor.

Umsatz, EBITDA und Jahresüberschuss 2008

Bereinigt um den ergebnisneutralen Sondereffekt des Finanzierungsleasings Airrail Center in 2007 erwarten wir 2008 eine positive **Umsatzentwicklung** der Fraport AG. Vor allem die Einnahmen aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft sowie positive Mengeneffekte aufgrund des erwarteten Verkehrsanstiegs am Standort Frankfurt sollten sich umsatzfördernd auswirken. Dämpfend hingegen wirken die rückläufigen Einnahmen aus dem Sicherheitsgeschäft.

Insgesamt rechnen wir für die Fraport AG in 2008 – trotz des Anstiegs des Aufwands aufgrund der erhöhten Investitionstätigkeiten sowie höherer Energiekosten – mit einem Anstieg des **EBITDA**. Der **Jahresüberschuss** sinkt trotz steuermildernder Effekte durch das Inkrafttreten der Unternehmenssteuerreform unter den erreichten Wert von 2007. Grund hierfür ist vor allem der Anstieg der Abschreibungen und Zinsaufwendungen. Trotz des Rückgangs des Jahresüberschusses gehen wir von einer unveränderten **Dividende** pro Aktie aus.

Strategische Geschäftsbereiche 2008

Im Strategischen Geschäftsbereich **Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau (FBA)** erwarten wir eine in etwa gleich bleibende Entwicklung wie im Vorjahr. Positive Effekte sollten sich im Wesentlichen aus dem moderaten Verkehrswachstum am Standort Frankfurt ergeben. Dämpfend hingegen wirken die Null-Runde bei den Flughafen-Entgelten sowie der erhöhte nicht aktivierungsfähige Sachaufwand aus Investitionstätigkeiten. Der sich abzeichnenden Ergebnisbelastung werden wir mittels konsequenter Überprüfung von Kosten und Optimierung von Prozessen entgegenwirken.

Der Strategische Geschäftsbereich **Airport Security Management (ASM)** wird 2008 mehr Leistungen für die Baustellenabsicherung erbringen. Dagegen stehen verminderte Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen aufgrund der Umsetzung der automatisierten Reisegepäckkontrolle und damit verbundenen Effizienzsteigerungen.

Der Strategische Geschäftsbereich **Handels- und Vermietungsmanagement (HVM)** wird von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen profitieren. Aufgrund von Gebäudeabrissen erwarten wir einen Rückgang der Mietumsätze. Insgesamt wird das Ergebnis voraussichtlich über dem Vorjahr liegen.

Im Strategischen Geschäftsbereich **Bodenverkehrsdienste (BVD)** steht den verkehrsbedingten Mehrerlösen ein anhaltender Marktdruck gegenüber. Im Vorjahresvergleich erwarten wir aufgrund der hohen negativen Sondereffekte in 2007 eine deutliche Ergebnissteigerung. Wegen des hohen Anteils der Personalkosten in diesem Bereich könnten insbesondere die aktuellen Tarifverhandlungen das Ergebnis beeinflussen.

Die wesentlichen Tochtergesellschaften, die vom Zentralbereich **Akquisitionen und Beteiligungen (BET)** gesteuert werden, befinden sich zurzeit entweder im Aufbau beziehungsweise im Ausbau ihrer Infrastruktur (Bulgarien, Lima) oder wurden in 2007 neu übernommen (Antalya). Aus diesem Grund erwarten wir in 2008 keine wesentlichen Ausschüttungen aus unseren Beteiligungen. Hinsichtlich unserer Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn rechnen wir auch für 2008 mit einer Verlustübernahme.

²³ ADV, 20. Februar 2008

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG wird 2008 weiter anwachsen. Gründe hierfür sind vor allem die Bilanzierung der Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt, die überwiegend über langfristige Kredite finanziert werden. Die Netto-Finanzschulden als auch das Gearing steigen entsprechend 2008 weiter an.

Der erwartete Rückgang des Bestands an **flüssigen Mitteln** ist unter anderem gekennzeichnet durch die zu entrichtenden Zahlungen gemäß des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 200 Mio €. Ein höherer Mittelabfluss entsteht darüber hinaus durch ansteigende Sachinvestitionen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erweiterungsmaßnahmen an den bestehenden Terminalanlagen.

Entwicklung in den wesentlichen Investitionsprojekten

Die **Investitionen** der Fraport AG werden 2008 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 der Vorbereitungsmaßnahmen für den geplanten Kapazitätsausbau.

Flughafen-Ausbau

Das Verfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ist einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Am 4. Januar 2008 hat der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Fraport den zuvor am 18. Dezember 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens zugestellt. Der Beschluss genehmigt den Bau einer neuen Landebahn, weiterer Flugbetriebsanlagen und erteilt die bauordnungsrechtliche Genehmigung des Terminals 3 und zusätzlicher Hochbauten. Der Beschluss enthält auch die betriebliche Regelung zum Nachtflug. Weiterhin wurden umfassende Auflagen zum Lärmschutz und zum ökologischen Ausgleich erlassen, die im Zuge der Realisierung des Ausbaus umzusetzen sind.

Nach der Zustellung des Beschlusses besteht nunmehr die Möglichkeit, diesen gerichtlich anzufechten. Fraport wird zunächst keinen Gebrauch von dem gesetzlichen Sofortvollzug machen und vor dem Start von Baumaßnahmen, insbesondere vor der Rodung, ein Signal des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs abwarten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand rechnen wir mit einem Baubeginn in 2009 und der Inbetriebnahme der Landebahn im Jahr 2011. Weiterhin werden die Planungen für das Terminal 3 vorangetrieben mit dem Ziel, dieses abschnittsweise ab voraussichtlich Ende 2013 in Betrieb zu nehmen.

FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für den A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen und Produkthanforderungen unserer Kunden ertüchtigt werden, sind zur besseren Steuerung in dem Projekt „FRA-Nord“ zusammengefasst. Hierbei wird auch die Optimierung der Retail-Bereiche und der Terminalkapazitäten angestrebt. Die Planungen und Realisierungen für die notwendigen Maßnahmen in den bestehenden Fluggastanlagen wurden im vergangenen Jahr weiter detailliert.

Die Umbau- und Erweiterungsbaumaßnahmen für die neue Halle C, den Verbindungsgang und den C/D-Riegel mit drei neuen Positionen für den Airbus A380 schreiten zügig voran. Deren Fertigstellung ist bis Ende März 2008 geplant, der zweite Bauabschnitt des C/D-Riegels soll Mitte 2008 in Betrieb genommen werden. Ebenso werden die Maßnahmen im Terminal 2 zur Erweiterung der Retail-Einrichtungen, zur Anpassung der Sicherheitskontrollen an die neuen Richtlinien und zur Ertüchtigung an die A380 schrittweise umgesetzt.

Die Sanierung der parallelen Start- und Landebahnen am Frankfurter Flughafen wurde 2007 planmäßig abgeschlossen. Weitere Sanierungs- und Erweiterungsmaßnahmen an den bestehenden Flugbetriebsflächen werden in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Im Jahr 2008 werden 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 Sicherheitsanforderungen sein. Hierzu werden ab Anfang Januar schrittweise Teile des Flugsteigs außer Betrieb genommen und umgerüstet. Zur Kompensation wurden Interimsbauwerke für die Passagierabfertigung errichtet und bereits Ende Dezember 2007 in Betrieb genommen. Eine bedeutende Ergänzung des Terminals mit weiteren Passagierabfertigungs- und Retail-Einrichtungen wird der geplante Flugsteig A-West sein, für den 2008 die Genehmigungsplanung erstellt wird.

Akquisitionsprojekte

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Auch 2008 wird sich Fraport unter der Maßgabe der Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz selektiv an Verkaufsprozessen beteiligen. Die Fraport AG rechnet unter anderem damit, in Kürze die abschließende Genehmigung zum Erwerb der 24,5-prozentigen Anteile am Flughafen Xi'an zu erhalten, die mit einem Investitionsvolumen von rund 50 Mio € veranschlagt sind.

Vorschau 2009

Im Geschäftsjahr 2009 gehen wir von einem Anstieg des Umsatzes sowie des EBITDA aus. Der Jahresüberschuss wird durch steigende Abschreibungen sowie ein verschlechtertes Finanzergebnis aufgrund höherer Zinsaufwendungen belastet werden und infolgedessen unter den Wert von 2008 fallen.

Im Strategischen Geschäftsbereich FBA wird es aufgrund der begrenzten Kapazität nur zu einer moderaten Verkehrsmengensteigerung kommen. Der sich abzeichnenden Ergebnisbelastung aufgrund des weiter ansteigenden Investitionsaufwands werden wir mittels unserer kontinuierlichen Überprüfung der Kosten und der Optimierung von Prozessen entgegenwirken.

Im Strategischen Geschäftsbereich ASM entwickeln sich die Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen im Vergleich zum Vorjahr stabil.

Im Strategischen Geschäftsbereich HVM gehen wir von einer anhaltend positiven Entwicklung im Bereich der Retail- und Parkierungseinnahmen aus.

Im Bereich der Bodenverkehrsdienste sollte sich vor allem der Umsatz der Infrastrukturentgelte mit der Verkehrsentwicklung weiter positiv entwickeln. Dämpfend hingegen wird sich der weiterhin anhaltende Markt- und Kostendruck im Bereich der Bodenabfertigung auch unter Berücksichtigung der bevorstehenden Tarifverhandlungen auswirken.

Die wesentlichen Beteiligungen der Fraport AG sollten sich in 2009 positiv entwickeln. Aufgrund der genannten Effekte für 2008 erwarten wir auch in 2009 eine niedrige Ausschüttungsquote.

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.

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2006	2007
Umsatzerlöse	(5)	1.681,3	1.754,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	20,4	23,8
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	79,2	55,1
Gesamtleistung		1.780,9	1.833,6
Materialaufwand	(8)	-440,1	-499,3
Personalaufwand	(9)	-641,0	-668,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-192,2	-192,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-247,7	-236,5
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		259,9	237,0
Erträge aus Beteiligungen	(12)	43,4	93,8
Zinsergebnis	(13)	31,5	-3,9
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-25,8	-80,8
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	17,0	-0,1
Finanzergebnis		66,1	9,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		326,0	246,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-78,0	-102,2
Jahresüberschuss	(17)	248,0	143,8
EBITDA		452,1	429,5

Bilanz

zum 31. Dezember 2007

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2006	31.12.2007
A. Anlagevermögen		2.872,9	3.659,9
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	35,8	37,7
II. Sachanlagen	(19)	2.222,3	2.977,7
III. Finanzanlagen	(20)	614,8	644,5
B. Umlaufvermögen		749,0	763,3
I. Vorräte	(21)	7,7	8,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	111,5	109,9
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	84,8	84,2
IV. Wertpapiere	(24)	2,5	2,3
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(25)	542,5	558,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(26)	37,5	34,9
		3.659,4	4.458,1

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2006	31.12.2007
A. Eigenkapital	(27)	2.046,2	2.089,3
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital 6,1 Mio € (Vorjahr 6,3 Mio €))		914,7	915,6
II. Kapitalrücklage		578,7	582,2
III. Gewinnrücklagen		447,6	486,2
IV. Bilanzgewinn		105,2	105,3
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(28)	24,0	24,2
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(29)	8,4	3,4
D. Rückstellungen	(30)	546,4	590,8
E. Verbindlichkeiten		970,1	1.689,2
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(31)	681,2	839,2
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(32)	182,1	758,4
3. Andere Verbindlichkeiten	(33)	106,8	91,6
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(34)	64,3	61,2
		3.659,4	4.458,1

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2007

in Mio €	Stand am 1.1.2007	BRUTTOWERTE			Stand am 31.12.2007
		Anschaffungs- Zugänge	Herstellungskosten Abgänge	Umbu- chungen	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	96,6	4,5	6,6	16,8	111,3
	96,6	4,5	6,6	16,8	111,3
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.323,1	129,7	162,5	61,7	3.352,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.478,9	46,2	37,9	16,1	1.503,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	280,7	39,9	20,5	3,5	303,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	572,3	826,6	23,4	-98,3	1.277,2
	5.655,0	1.042,4	244,3	-17,0	6.436,1
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	383,7	106,7	4,3	20,0	506,1
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	7,7	22,2	0,1	-5,7	24,1
Beteiligungen	179,5	8,1	0,0	-14,3	173,3
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	72,7	0,0	5,5	0,0	67,2
Wertpapiere des Anlagevermögens	109,4	0,0	20,0	0,0	89,4
Sonstige Ausleihungen	191,7	0,0	1,0	0,0	190,7
	944,7	137,0	30,9	-0,0	1.050,8
Gesamt	6.696,3	1.183,9	281,8	-0,2*	7.598,2

* Umbuchung von Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau in Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

	Stand am 1.1.2007	Zugänge	BRUTTOWERTE Abschreibungen			NETTOWERTE		
			Abgänge	Umbu- chungen	Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2007
	60,8	12,1	4,0	4,7	0,0	73,6	35,8	37,7
	60,8	12,1	4,0	4,7	0,0	73,6	35,8	37,7
	1.926,5	110,1	94,6	1,0	0,0	1.943,0	1.396,6	1.409,0
	1.286,4	41,0	35,2	-6,2	0,0	1.286,0	192,5	217,3
	219,8	28,2	20,2	0,5	0,0	228,3	60,9	75,3
	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	572,3	1.276,1
	3.432,7	180,4	150,0	-4,7	0,0	3.458,4	2.222,3	2.977,7
	131,6	80,6	4,3	6,2	0,0	214,1	252,1	292,0
	5,4	0,0	0,0	-3,4	0,0	2,0	2,3	22,1
	125,1	0,2	0,0	-2,8	0,0	122,5	54,4	50,8
	64,1	0,0	0,0	0,0	0,0	64,1	8,6	3,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	109,4	89,4
	3,7	0,0	0,0	0,0	0,1	3,6	188,0	187,1
	329,9	80,8	4,3	-0,0	0,1	406,3	614,8	644,5
	3.823,4	273,3	158,3	-0,0	0,1	3.938,3	2.872,9	3.659,9

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2006	2007	Ver- änderung
Jahresüberschuss	248,0	143,8	-104,2
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	217,7	273,2	55,5
Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-16,1	44,4	60,5
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhn- liche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-0,2	-59,4	-59,2
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4,7	9,4	4,7
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus L + L sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-35,7	-4,4	31,3
Veränderung der Verbindlichkeiten aus L + L sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	9,9	46,9	37,0
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	428,3	453,9	25,6
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	48,3	85,6	37,3
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-390,8	-533,3	-142,5
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	31,6	28,7	-2,9
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-113,3	-60,7	52,6
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-424,2	-479,7	-55,5
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	9,2	4,4	-4,8
Auszahlungen an Unternehmenseigner	-82,0	-105,1	-23,1
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (Netto)	0,1	0,2	0,1
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	-4,4	98,2	102,6
Veränderung von Finanzkrediten	97,6	54,4	-43,2
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	20,5	52,1	31,6
Veränderung des Finanzmittelfonds	24,6	26,3	1,7
Finanzmittelfond am Anfang der Periode	466,5	491,1	24,6
Finanzmittelfond am Ende der Periode	491,1	517,4	26,3
Guthaben			
Flüssige Mittel	542,5	558,8	16,3
„Cash Pool“-Verbindlichkeiten	-51,4	-41,4	10,0
Gesamtguthaben	491,1	517,4	26,3

Anhang zum Jahresabschluss 2007

(I) ALLGEMEINE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

(2) Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2007.

Die Angaben gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB (Anteilsbesitz) werden in einer Anlage zum Anhang dargestellt.

Rahmenvertrag Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH

Im Juni 2007 haben wir, entsprechend der Absichtserklärung vom 29. November 2006, mit der Celanese AG/Ticona GmbH (Celanese/Ticona) einen Rahmenvertrag abgeschlossen. Darin verpflichtet sich die Celanese/Ticona, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden und Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und Ausbau des Frankfurter Flughafens nach Abschluss des Vertrags zurückzunehmen. Darüber hinaus sieht der Vertrag vor, die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen, soweit diese nicht von der Fraport AG übernommen werden, an die Fraport AG zu übertragen. Etwas für eine gewerbliche Nutzung der Grundstücke erforderliche Bodensanierungen wird die Celanese/Ticona durchführen. Mit Abschluss des Vertrags wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Als Gegenleistung wird die Fraport AG einen Betrag in Höhe von 670,0 Mio € an die Celanese/Ticona zahlen. Davon wurde ein Betrag von 20,0 Mio € aufgrund eines gesondert geschlossenen Vertrags bereits in 2006 für Vorbereitungsmaßnahmen zu der Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach gezahlt. Der restliche Betrag wird in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Unmittelbar nach Abschluss des Rahmenvertrags hat die Celanese/Ticona die vereinbarte Beendigung des Produktionsbetriebs der Ticona am Standort Kelsterbach den zuständigen Behörden angezeigt und ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens gegenüber den zuständigen Behörden und Gerichten zurückgenommen. Ein für den Bau der Landebahn Nordwest benötigtes Grundstück wurde bereits nach Abschluss des Vertrags an die Fraport AG übertragen.

Die Fraport AG hat daher die Zahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit der Beendigung des Produktionsbetriebs sowie der Rücknahme der Einwendungen und Klagen in Höhe des abgezinnten Zeitwerts mit 505,5 Mio € passiviert und im Anlagevermögen unter Anlagen im Bau aktiviert. Diese Zahlungsverpflichtungen erhöhen die Herstellungskosten der neuen Landebahn und werden nach betriebsbereiter Übergabe planmäßig abgeschrieben. Die passivierte Verbindlichkeit wird bis zu den Zahlungszeitpunkten aufgezinnt und beträgt zum 31. Dezember 2007 518,8 Mio €. Die Abzinsung erfolgt auf Basis fristenkongruenter Zinssätze öffentlicher Anleihen (4,26 % bis 4,36 %).

Des Weiteren wurde ein im Juni 2007 erworbenes Grundstück in Höhe des Verkehrswerts von 8,0 Mio € aktiviert und eine Verbindlichkeit in entsprechender Höhe passiviert.

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Konzern wurden die Tochtergesellschaften der ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS), die FIS Flug- und Industriesicherheit Service GmbH (FIS GmbH) und die FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH (FIS Deutschland GmbH), mit Wirkung zum 1. Januar 2007 neu strukturiert. Grundsätzlich wurden die Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt der FIS GmbH und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS Deutschland GmbH zugeordnet. Am 13. März 2007 wurden die FIS GmbH in FraSec Fraport Security Services GmbH (FraSec) und die FIS Deutschland GmbH in FIS GmbH umfirmiert. Am 1. April 2007 wurde die FraSec von der ICTS an die Fraport AG verkauft. Der Kaufpreis in Höhe von 76,3 Mio € wurde mit einer Dividendenzahlung der ICTS in gleicher Höhe verrechnet (siehe auch Tz. 12).

Am 12. April 2007 hat ein Konsortium unter Führung der Fraport AG den Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya in der Türkei erhalten. Zwecks Finanzierung und Betrieb der Terminals gründeten die Konzessionsnehmer am 18. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS (Antalya Finanzierungsgesellschaft) und am 22. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği AS (Antalya Betriebsgesellschaft). Die Fraport AG hat an der Antalya Finanzierungsgesellschaft 51 % der Stammkapitalanteile von rund 7,9 Mio € und an der Antalya Betriebsgesellschaft 51 % von rund 28,0 Tsd € übernommen. Aufgrund der vertraglichen Regelungen stehen der Fraport AG Dividendenrechte von rund 34 % zu.

Mit Wirkung zum 1. August 2007 hat die Fraport AG die Gesellschaft Alterra Lima Holdings, Ltd. (Alterra) erworben. Mit dem Erwerb der Kapitalanteile von nominal 36,8 Mio USD (rund 26,9 Mio €) an Alterra, die 57,25 % der Kapitalanteile an der Betriebsgesellschaft Lima Airport Partners S.R.L. (Lima) hält, hat die Fraport AG ihr Engagement am Flughafen Lima auf insgesamt 100 % erhöht.

(3) Währungsumrechnung

Aktiv- und Passivposten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Stichtagskurs angesetzt. Liquide Mittel werden zum Stichtagskurs umgerechnet.

Sind die Gründe für die Abschreibung beziehungsweise bei den Verbindlichkeiten für die Zuschreibung entfallen, wird eine Wertkorrektur maximal bis zu den Anschaffungskosten vorgenommen.

(4) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Weitere Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz der Fraport AG sowie entsprechende Zahlenangaben ergeben sich aus Tz. 5 ff.

Die bisher angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden, soweit nicht nachfolgend erläutert, grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet.

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Abs. 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung sowie angemessene Gemeinkosten.

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.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen werden entweder gemäß HOAI mit einem Abschlag für nicht aktivierungsfähige Aufwendungen von 15,0 % aktiviert oder die geleisteten Stunden mit einem um 13,0 % gekürzten Vollkostensatz des Mitarbeiters angesetzt.

Die Abschreibungen werden linear beziehungsweise degressiv vorgenommen. Für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens wurde durch das Gesetz zur steuerlichen Förderung von Wachstum und Beschäftigung vom 26. April 2006 die degressive Abschreibung auf das Dreifache der linearen Abschreibung, maximal 30 %, angehoben. Diese Regelung gilt für Wirtschaftsgüter, die zwischen dem 1. Januar 2006 und dem 31. Dezember 2007 angeschafft oder hergestellt wurden. Die Gesellschaft hat für Zugänge ab dem 1. Januar 2006 von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Basis für die Abschreibungen ist der in 2003 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmte Abschreibungsplan. Die Abschreibungen auf den Anlagenaltbestand erfolgen weiterhin nach dem zum jeweiligen Aktivierungszeitpunkt gültigen Abschreibungsplan. Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden gruppeneinheitlichen Nutzungsdauern vorgenommen:

	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3 – 25
Sachanlagen	
Gebäude und Platzanlagen	5 – 33
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 410 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 410 € bis 1.600 € werden ebenfalls im Zugangsjahr voll abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt dagegen nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren auch handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 4,9 Mio € entlastet.

Im Falle von Veräußerungsgewinnen bei Grundstücksverkäufen wird von den steuerlichen Wahlrechten gemäß § 6b EStG Gebrauch gemacht.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten passiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände rätierlich und ertragswirksam aufgelöst.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Gewinnanteile aus Personenhandelsgesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt.

Falls erforderlich, werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 3 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vorgenommen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Wertberichtigungen auf Basis festgelegter Abwertungssätze anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse vorgenommen.

Die in 2006 aktivierten Ansprüche aus Körperschaftsteuerguthaben (siehe auch Tz. 16) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung ausgewiesenen Aktivwert. Der Ausweis erfolgt unter den sonstigen Vermögensgegenständen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Hierunter ausgewiesene eigene Anteile werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene, sind gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS (hier IAS 19), unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 5,5 % p. a. (Vorjahr 4,4 % p. a.) ermittelt worden. Damit werden die aus den Pensionszusagen resultierenden Verpflichtungen zutreffender dargestellt. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % (Vorjahr 2,5 %) 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 (BBVAnpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Die Rückstellungen für sonstige Pensionszusagen, im Wesentlichen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter, wurden im laufenden Geschäftsjahr von der Methode des steuerlichen Teilwerts gemäß § 6a EStG auf die Bewertung gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS (hier IAS 19) umgestellt. Die Rückstellung ist unter Zugrundelegung eines Rechnungszinsfußes von 5,5 % p. a. (Vorjahr 6,0 % p. a.) und der Verwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck versicherungsmathematisch berechnet worden. Aufgrund der Umstellung ergab sich eine Rückstellungsminderung von 0,3 Mio €.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbesteuer und ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Betrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen erforderlich ist.

Den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumsgewährungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde. Die Methode zur Ermittlung der Rückstellungen wurde im laufenden Geschäftsjahr von der Methode des steuerlichen Teilwerts gemäß § 6a EStG auf die Bewertung gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS

(hier IAS 19), umgestellt. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 5,5 % (Vorjahr 6,0 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 5,25 % (Vorjahr 5,5 %). Aufgrund der Umstellung zum 1. Januar 2007 wurde die Rückstellung für Altersteilzeit um 5,6 Mio € erhöht, die Rückstellung für Jubiläumszuwendungen um 1,0 Mio € reduziert. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden 630 (Vorjahr 156) potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen. Der Anstieg der potenziellen Anspruchsberechtigten resultiert im Wesentlichen aus dem Beschluss, Mitarbeitern, auch über die Überforderungsgrenze hinaus, Altersteilzeit zu gewähren. Die Rückstellung für Altersteilzeit hat sich hierdurch um 32,2 Mio € erhöht.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt auf Basis fristenkongruenter Zinssätze öffentlicher Anleihen (4,26 % und 4,36 %).

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken ein. Soweit Zahlungen geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich, werden Bewertungseinheiten gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen bei geschlossenen Positionen werden nicht berücksichtigt. Derivative Finanzinstrumente, für die keine geschlossenen Positionen mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden von dem Finanzdienstleister Firicon durch Anwendung von Bewertungsmodellen finanzmathematisch berechnet. Dabei werden marktgerechte Bewertungsparameter verwendet.

Aktienoptionsprogramme

Aktienoptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2007 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgt 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.

Ausweis von periodenfremden Erträgen und Aufwendungen

Stornierungen von Erlösen, anderen Erträgen und Aufwendungen, die das Vorjahr betreffen, werden in dem ursprünglichen Posten verrechnet.

(II) ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UND BILANZ

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in Mio €	2006	2007
Flughafen-Entgelte	540,1	544,6
davon Passagierentgelte	347,8	359,8
davon Lande- und Startentgelte	113,4	111,8
davon Abstellentgelte	45,2	35,7
davon Sicherheitsentgelte	33,7	37,3
Bodenverkehrsdienstentgelte	356,2	356,9
Infrastrukturentgelte	192,5	195,7
Sicherheitsdienstleistungen	137,4	127,7
Umsatzerlöse Real Estate	166,1	218,8
Umsatzerlöse Retail	125,6	136,8
Parkierung	57,9	59,7
Sonstige Umsatzerlöse	105,5	114,5
Gesamt	1.681,3	1.754,7

Die Umsatzerlöse Real Estate beinhalten im laufenden Geschäftsjahr Umsätze, die auf den Finanzierungsleasingvertrag mit der AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (AIRRAIL) zurückzuführen sind.

Die Fraport AG hat sich gegenüber AIRRAIL zur Begründung eines Teilerbaurechts verpflichtet. Dieses berechtigt AIRRAIL, die Platte des Fernbahnhofs mit Büro- und Geschäftsgebäuden zu überbauen und die errichteten Gebäude zu vermieten oder zu verpachten. Aufgrund des Finanzierungsleasingvertrags erfolgt einerseits die Ausbuchung des Buchwerts der zur Überbauung vorgesehenen Platte in den Materialaufwand, andererseits wurde der Barwert der vereinbarten Zahlung in Höhe von 57,6 Mio € als Umsatzerlös vereinnahmt (siehe auch Tz. 8).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse wird im Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ des Lageberichts erläutert.

(6) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2006	2007
Andere aktivierte Eigenleistungen	20,4	23,8

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzen sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Mitarbeitern sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Rahmen der Erweiterung, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur enthalten.

(7) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2006	2007
Auflösungen von Rückstellungen	32,2	22,8
Währungsgewinne	7,3	9,0
Auflösung Rücklage gemäß § 6b EStG	0,0	5,0
Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1,9	3,0
Buchgewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	11,2	2,1
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,9	2,1
Erstattungen durch Dritte	2,3	0,9
Zahlungseingang auf Manila-Projekt (anteilig)	6,1	0,7
Ausbuchung Verbindlichkeiten	5,5	0,0
Sonstige	10,8	9,5
Gesamt	79,2	55,1

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen.

Die Währungsgewinne sind überwiegend durch die Tilgung aus der Langfristfinanzierung für unsere Beteiligung in Antalya und der Anlage kurzfristiger Termingelder in USD entstanden.

Im Geschäftsjahr wurde eine aus Vorjahren bestehende Rücklage gemäß § 6b EStG in Höhe von 5,0 Mio € aufgelöst und auf erworbene Grundstücke übertragen. Die Anschaffungskosten der Grundstücke wurden durch eine außerplanmäßige Abschreibung in gleicher Höhe reduziert (siehe auch Tz. 10).

Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf von Fahrzeugen.

Bis zum Jahresende sind bei der Fraport AG Zahlungen zur Begleichung von Zinsforderungen und zur Rückzahlung von Darlehen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt in Höhe von rund 3,0 Mio € eingegangen. Entsprechend der in früheren Jahren erfolgten Aufteilung der Wertberichtigungen auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und das Finanzergebnis wurden die Erträge anteilig in den sonstigen betrieblichen Erträgen (0,7 Mio €) und im Finanzergebnis (2,3 Mio €) vereinnahmt (siehe auch Tz. 15).

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 33,7 Mio € (Vorjahr 58,3 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen (22,8 Mio €), Buchgewinnen aus Anlagenabgängen (5,1 Mio €), der Auflösung der Rücklage gemäß § 6b EStG (5,0 Mio €) sowie dem Zahlungseingang auf das Manila-Projekt (0,7 Mio €).

(8) Materialaufwand

in Mio €	2006	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-55,6	-52,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-384,5	-389,6
Instandhaltung	-47,0	-52,1
Versorgungsleistungen	-66,8	-64,9
Sonstige Fremdleistungen (davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	-270,7 (-31,6)	-272,6 (-27,1)
Aufwendungen aus Finanzierungsleasing	0,0	-57,6
Gesamt	-440,1	-499,3

Die Aufwendungen aus Finanzierungsleasing betreffen den Finanzierungsleasingvertrag mit der AIRRAIL (siehe auch Tz. 5).

(9) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2006	2007
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-511,4	-536,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	-129,6 (-31,1)	-131,6 (-30,9)
Gesamt	-641,0	-668,3

Der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 27,3 Mio € an. Dies ist insbesondere auf höhere Rückstellungen für Altersteilzeit zurückzuführen (siehe auch Tz. 4). Gegenläufig wirkt sich die Reduzierung der Stammbeschäftigten um 205 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt aus.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	2006	2007
Stammbeschäftigte	11.206	11.001
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	747	740
Gesamt	11.953	11.741

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2006	2007
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-12,8	-12,1
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	-114,6	-110,1
Technische Anlagen und Maschinen	-38,9	-41,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-25,9	-28,2
Anlagen im Bau	0,0	-1,1
Gesamt	-192,2	-192,5

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 185,4 Mio € (Vorjahr 182,5 Mio €) sowie außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 2,1 Mio € (Vorjahr 9,7 Mio €) vorgenommen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen ergeben sich aus der Abschreibung von Planungsleistungen, deren Umsetzung aus heutiger Sicht unwahrscheinlich ist sowie aus der Abschreibung auf zwei Gebäude.

Weiterhin wurden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 254 Satz 1 HGB in Höhe von 5,0 Mio € vorgenommen. Diese resultieren aus der Übertragung einer aus Vorjahren bestehenden Rücklage gemäß § 6b EStG auf erworbene Grundstücke (siehe auch Tz. 7).

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2006	2007
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-22,6	-30,0
Mieten und Leasingaufwendungen	-27,7	-27,6
Versicherungen	-19,8	-20,2
Werbekosten	-16,6	-17,3
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-19,4	-17,2
Aufwand Betriebsrestaurants	-16,4	-16,8
Buchverluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	-17,8	-14,5
Währungskursverluste (davon realisiert)	-9,0 (-8,7)	-14,4 (-12,8)
Rückstellung Frachtservice	0,0	-13,4
Aufwendungen aus Wertpapierleihen	-41,3	-11,1
Umweltschutz	-10,0	-7,1
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-5,6	-6,1
Sonstige Steuern	-4,0	-5,4
Sonstiges	-37,5	-35,4
Gesamt	-247,7	-236,5

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus Investitionen beinhalten insbesondere Aufwendungen aus Abbrüchen von Gebäuden und Anlagen.

Die Währungskursverluste sind insbesondere aus der Kurssicherung von Termingeldanlagen in südafrikanischen Rand entstanden. Den Aufwendungen stehen Zinserträge aus der Anlage gegenüber (siehe auch Tz. 13).

Eine in Vorjahren im Zusammenhang mit dem in 2003 vertraglich vereinbarten und zum 1. Juli 2004 wirksam gewordenen Betriebsübergang des Frachtservices in die Fraport Cargo Services GmbH gebildete Rückstellung wurde im laufenden Geschäftsjahr um 13,4 Mio € erhöht. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht in die Fraport Cargo Services GmbH übergangen, verblieben bei der Fraport AG und werden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bei der Fraport Cargo Services GmbH zur Erfüllung des Frachthandlings eingesetzt. Dafür werden anteilig Kosten erstattet. Der Tarifvertrag für die Mitarbeiter des Bereichs Frachtservice hatte zunächst eine Laufzeit bis 2011 und sollte anschließend auf abgesenktem Niveau fortgeführt werden. Nach derzeitigen Erkenntnissen wird aber davon ausgegangen, dass der Tarifvertrag zu bisherigen Bedingungen auf unbestimmte Zeit fortgeschrieben wird.

Den Aufwendungen aus den bis zum April 2007 veräußerten Wertpapierleihen in Höhe von 11,1 Mio € stehen Dividendenzahlungen in annähernd gleicher Höhe gegenüber (siehe auch Tz. 13).

Der Posten Sonstiges beinhaltet Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 16,1 Mio € (Vorjahr 18,9 Mio €). Die periodenfremden Aufwendungen ergeben sich insbesondere aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen (14,5 Mio €).

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer in Höhe von 1,7 Mio € setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2006	2007
Abschlussprüfung	0,8	1,4
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2	0,2
Sonstige Leistungen	1,0	0,1

(12) Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2006	2007
ICTS Europe Holdings B.V.	10,0	76,3
Ineuropa Handling-Gesellschaften	6,8	5,3
Fraport Cargo Services GmbH	0,0	2,5
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	3,2	2,5
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	16,1	0,0
Übrige	7,3	7,2
Gesamt (davon aus verbundenen Unternehmen 85,0 Mio €; Vorjahr 34,1 Mio €)	43,4	93,8

Die Dividendenzahlung der ICTS in Höhe von 76,3 Mio € wurde mit dem Kaufpreis der am 1. April 2007 erworbenen FraSec verrechnet (siehe auch Tz. 2).

(13) Zinsergebnis

in Mio €	2006	2007
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen 0,1 Mio €; Vorjahr 0,1 Mio €)	64,0	49,1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon an verbundene Unternehmen – 1,6 Mio €; Vorjahr – 1,2 Mio €)	– 32,5	– 53,0
Gesamt	31,5	– 3,9

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen sowie Dividendenzahlungen der unterjährig veräußerten Wertpapierleihen. Den Dividendenzahlungen aus Wertpapierleihen in Höhe von 11,2 Mio € (Vorjahr 41,6 Mio €) stehen korrespondierende Aufwendungen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber (siehe auch Tz. 11).

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten Aufzinsungen unserer langfristigen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit Celanese/Ticona in Höhe von 13,3 Mio € (siehe auch Tz. 2).

Zusammensetzung Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

in Mio €	2006	2007
Langfristige Verbindlichkeiten	– 25,5	– 27,9
Aufzinsungen langfristige Verbindlichkeiten	– 2,8	– 16,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	– 3,0	– 2,9
Übrige	– 1,2	– 5,3
Gesamt	– 32,5	– 53,0

(14) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2006	2007
ICTS Europe Holdings B.V.	0,0	-43,6
FraSec Fraport Security Services GmbH	0,0	-37,0
Pantares Tradeport Asia Ltd.	-5,5	-0,2
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	-17,2	0,0
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	-2,2	0,0
Lima Airport Partners S.R.L.	-0,5	0,0
Hessischer Flugplatz Egelsbach	-0,4	0,0
Gesamt	-25,8	-80,8

Aufgrund des Verkaufs der FraSec aus dem ICTS-Konzern an die Fraport AG und der erfolgten Dividendenausschüttung der ICTS an die Fraport AG hat sich der Wert der ICTS gemindert, sodass eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 43,6 Mio € vorgenommen wurde (siehe auch Tz. 2).

Weiterhin wurde für die FraSec eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 37,0 Mio € vorgenommen, nachdem infolge einer Entscheidung der Europäischen Union es als wahrscheinlich angesehen wird, dass zukünftig entweder das Land die Leistungen selbst durch eine Sicherheitsgesellschaft erbringt oder durch eine Ausschreibung deutliche Auftragsverluste hingenommen werden müssen.

(15) Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2006	2007
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen 0,4 Mio €; Vorjahr 0,4 Mio €)	7,0	8,3
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	8,0	5,0
Zahlungseingang auf Manila-Projekt (anteilig)	18,0	2,3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-16,1	-15,8
Gesamt	17,0	-0,1

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betreffen Zinszahlungen aus den im Rahmen des Asset-Managements getätigten Geldanlagen.

Die Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 5,0 Mio € betreffen Buchgewinne, die sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Forward-Swaps aufgrund des zum Bilanzstichtag gestiegenen Zinsniveaus ergeben haben. Die Buchgewinne resultieren im Wesentlichen aus der Verminderung der im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellung in Höhe von 5,9 Mio € auf 1,3 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Forward-Swaps wurden abgeschlossen, um das im Zeitpunkt des Abschlusses niedrige Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Erst im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dann aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 38).

Bis zum Jahresende sind bei der Fraport AG Zahlungen zur Begleichung von Zinsforderungen und zur Rückzahlung von Darlehen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt in Höhe von rund 3,0 Mio € eingegangen. Entsprechend der in früheren Jahren erfolgten Aufteilung der Wertberichtigungen auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und das Finanzergebnis, wurden die Erträge anteilig in den sonstigen betrieblichen Erträgen (0,7 Mio €) und im Finanzergebnis (2,3 Mio €) vereinnahmt (siehe auch Tz. 7).

Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen betreffen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG).

(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2006	2007
Körperschaftsteuerguthaben	32,2	0,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-110,2	-102,2
Gesamt	-78,0	-102,2

Zu dem Körperschaftsteuerguthaben siehe auch Tz. 23.

(17) Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2006	2007
Jahresüberschuss	248,0	143,8
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	142,8	38,5
Bilanzgewinn (zur Ausschüttung vorgesehen)	105,2	105,3

Erläuterungen zur Bilanz

(18) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 4,5 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 16,8 Mio € betreffen insbesondere Softwarelösungen zur Steuerung der Leitstellentechnik und zur Anflugsteuerung sowie eine Vielzahl kleinerer Individual- und Standardsoftwareanwendungen zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die im Anlagegitter (Anlage zur Bilanz) ausgewiesenen Abgänge betreffen im Wesentlichen unterschiedliche Softwaresysteme.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchverluste in Höhe von 2,5 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 11).

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 12,1 Mio € betreffen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

(19) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 1.042,4 Mio €. Diese betreffen im Wesentlichen Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zum Ausbau des Flughafens und zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen einschließlich deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

Darin enthalten sind Zugänge aus der Zahlungsverpflichtung im Zusammenhang mit der Rahmenvereinbarung Celanese/Ticona in Höhe von 513,5 Mio € (siehe auch Tz. 2).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Wirtschaftsguts erstmals in 2007 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung, die Anschaffung von Abfertigungsgeräten zum Betrieb des Flughafens, die Erweiterung der Gepäckförderanlage, die Komplettsanierung der Start- und Landebahn Süd sowie den Bau verschiedener Gebäude und Platzanlagen.

Die Abgänge resultieren zu einem großen Teil aus der Ausbuchung der als Finanzierungsleasing klassifizierten Platte des Fernbahnhofs (siehe auch Tz. 8). Weitere wesentliche Abgänge sind durch Abbrüche und Verschrottungen von Anlagen, die im Rahmen von Erweiterungs-, Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen ersetzt wurden sowie aus Korrekturen von Eingangsrechnungen, Gutschriften und Stornierungen entstanden.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 3,0 Mio € (siehe auch Tz. 7) sowie Buchverluste in Höhe von 12,0 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 11).

Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 180,4 Mio € setzen sich aus planmäßigen (173,3 Mio €) und außerplanmäßigen Abschreibungen (7,1 Mio €) zusammen (siehe auch Tz. 10).

(20) Finanzanlagen

Die Zugänge von Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 106,7 Mio € resultieren insbesondere aus dem Zugang der FraSec in Höhe von 76,3 Mio € und dem Zugang der Anteile Alterra in Höhe von 26,9 Mio €. Des Weiteren hat eine Erhöhung der Kapitalrücklage der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 4,2 Mio € (davon 2,3 Mio € Umbuchungen aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen) sowie der Fraport Twin Star Airport Management AD in Höhe von 1,5 Mio € stattgefunden.

Aufgrund des Erwerbs der Anteile an Alterra und der damit verbundenen Erhöhung des Engagements in Lima wurde die Beteiligung Lima von den Beteiligungen in die Anteile an verbundenen Unternehmen umgegliedert. Eine weitere in 2007 vorgenommene Umgliederung von den Ausleihungen an verbundene Unternehmen in die Anteile an verbundenen Unternehmen betrifft die Umwandlung des Darlehens gegenüber der Air Transport IT Inc. in Eigenkapital in Höhe von 3,4 Mio €.

Die Zugänge zu den Beteiligungen resultieren insbesondere aus den neu gegründeten Gesellschaften Antalya Finanzierungsgesellschaft und Antalya Betriebsgesellschaft in Höhe von 7,9 Mio €.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen die Auszahlung eines Gesellschafterdarlehens am 31. Dezember 2007 an die Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG in Höhe von 22,2 Mio €.

Insgesamt wurden Bruttoabgänge aus dem Finanzanlagevermögen in Höhe von 30,9 Mio € erfasst. Hierin enthalten ist der Abgang eines Wertpapiers des Anlagevermögens in Höhe von 20,0 Mio € sowie der Abgang der Anteile an der Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH in Höhe von 4,1 Mio €.

Ein Gesellschafterdarlehen der Fraport Ground Services Austria GmbH in Höhe von 2,3 Mio € wurde am 30. Oktober 2007 auf die Fraport Malta Business Services Ltd. (eine 100 %-Tochter der Fraport Malta Ltd.) übertragen. Fraport Malta Ltd. hat eine Kapitaleinlage in gleicher Höhe von der Fraport AG erhalten und diese der Fraport Malta Business Services Ltd. weitergereicht.

In den sonstigen Ausleihungen sind zum Bilanzstichtag Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert (180,0 Mio €) über dem beizulegenden Zeitwert (173,7 Mio €) liegt.

Für angelegtes Kapital in Höhe von 80,0 Mio € besteht eine garantierte vollständige Rückzahlung zum Laufzeitende.

Weitere 100,0 Mio € wurden in strukturierte Finanzanlagen investiert. Dabei handelt es sich jeweils um ein Produkt, das zu 76 % aus verbrieften Forderungen (Asset Backed Securities – ABS) sowie zu 24 % aus synthetischen Collateralised Debt Obligations (CDOs) besteht.

Die einzelnen Werte im ABS-Portfolio weisen jeweils ein AAA-Rating auf.

Bei den Investments in die CDOs handelt es sich um vier AAA-geratete Mezzanine-Tranchen, die auf ein breit gefächertes Portfolio von zirka 90 Einzelwerten von Industrieunternehmen überwiegend aus Westeuropa und Nordamerika referenzieren. Ausfallrisiken in diesem Portfolio werden nach dem Subordinaritätsprinzip zunächst von untergeordneten Investoren übernommen. Erst wenn dieser Risikopuffer aufgebraucht ist, könnte es zu einem Ausfall von maximal der Anlagenhöhe für die Fraport AG kommen. Je nach Tranche und Höhe des Ausfalls werden zwischen acht und zehn Ausfälle von den untergeordneten Investoren getragen. Bisher ist nur ein Ausfall in dem Portfolio bekannt, dieser liegt in seiner Größenordnung innerhalb des bei Vertragsabschluss geplanten Ausfallrisikos. Der Risikopuffer ist daher noch fast vollständig erhalten.

Das S&P-Rating sowohl der Gesamtstruktur als auch der einzelnen CDO-Tranchen liegt unverändert bei AAA und hat damit auch weiterhin die beste Bonitätseinstufung.

Aufgrund der garantierten vollständigen Rückzahlung des angelegten Kapitals beziehungsweise der erwarteten vollständigen Rückzahlung des ABS-Darlehens wird nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen. Daher wurde gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Der angegebene beizulegende Zeitwert wurde aufgrund fehlender Börsennotierung von Finanzdienstleistern durch Anwendung von Bewertungsmodellen finanzmathematisch berechnet. Dabei wurden marktgerechte Bewertungsparameter verwendet.

Der Marktwert der Anlage ist – im Rahmen der allgemeinen Verwerfungen des Kapitalmarktes – derzeit unter den Wert zum Bilanzstichtag gesunken, während das Rating von Standards & Poor unverändert bei AAA liegt.

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 14.

(21) Vorräte

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,7	8,1

(22) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	111,5	109,9

Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

(23) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007	Restlaufzeit		
			< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4,3	1,2	1,2	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,6	3,7	3,7	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	78,9	79,3	35,9	19,9	23,5
davon Körperschaftsteuerguthaben	(32,2)	(33,5)	(4,0)	(17,6)	(11,9)
davon Rückdeckungsversicherung	(10,6)	(11,6)			(11,6)
davon Altlasten Land Hessen	(7,2)	(4,6)	(2,3)	(2,3)	
davon im Rahmen Schallschutz	(1,5)	(0,0)			
Gesamt	84,8	84,2	40,8	19,9	23,5

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 Abs. 4 – 7 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmals zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Die Fraport AG 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 erstmals im Jahr 2008 und ist jeweils am 30. September eines jeden Jahres auszuführen.

Das Körperschaftsteuerguthaben betrug zum 31. Dezember 2007 rund 40,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 33,5 Mio € (Vorjahr 32,2 Mio €).

Die in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände wurde mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 11,6 Mio € (Vorjahr 10,6 Mio €) angesetzt.

Ein weiterer Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von 4,6 Mio €, wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag in 2002 23,0 Mio €). Die Rückzahlungen inklusive Zinszahlungen durch das Land Hessen erfolgen in Jahresraten bis 2009.

(24) Wertpapiere

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Eigene Anteile	2,5	2,3

In dem Posten Wertpapiere sind ausschließlich eigene Anteile der Fraport AG bilanziert. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 27 „Eigenkapital“.

(25) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Kurzfristige Termingelder	533,4	550,1
Sonstige	9,1	8,7
Gesamt	542,5	558,8

Die kurzfristigen Termingelder stammen insbesondere aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Girokontenguthaben.

(26) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Baukostenzuschüsse	30,4	30,3
Sonstige	7,1	4,6
Gesamt	37,5	34,9

Baukostenzuschüsse oder zuschussähnliche Abgrenzungsbeträge werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben. Es erfolgt eine ratierliche aufwandswirksame Verteilung über mehrere Perioden.

(27) Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen			Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2007	914,7	578,7	36,5	2,5	408,6	105,2	2.046,2
Dividendenzahlung						-105,1	-105,1
Kapitalerhöhung	0,9	3,5					4,4
Veränderung eigener Anteile				-0,2	0,2		0,0
Jahresüberschuss						143,8	143,8
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					38,6	-38,6	0,0
Stand 31.12.2007	915,6	582,2	36,5	2,3	447,4	105,3	2.089,3

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2007 insgesamt um 829.250 €.

Davon betreffen 783.250 € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2001 (MSOP 2001) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 46.000 € geschaffen.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital aus 91.561.272 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital 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		Anteil am Grundkapital in %
			Betrag am Grundkapital in €	Stück	
Stand 1.1.2007	91.478.347	91.368.619	109.728	1.097.280	0,120
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung (29. Mai 2007)	78.325	78.325			
Management-Stock-Options- Programm (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 neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden am 29. Mai 2007 zu einem Preis von 54,59 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum seinerzeit aktuellen Wert von 54,48 € übertragen.

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 783.250 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2006 (2006/1)	875.033	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiteraktienprogramm	-78.325	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2007	796.708	10,0

Zum 31. Dezember 2007 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von 8,0 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten 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 Aufsichtsrat werden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2007 6,2 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2007 wurden Bezugsrechte i. H. v. 0,1 Mio € (4.600 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen 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, wie 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 1.507.700 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 3.492.511,75 € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (44,59 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 78.325) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 60.260,00 € (4. Tranche 13,10 € je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Aktienoptionen ausgegebenen Aktien (insgesamt 4.600).

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich im laufenden Geschäftsjahr um 5.049 ausgegebene eigene Aktien zur Abschlussvergütung der Vorstände in Höhe von 112.845,15 € (bewertet mit 22,35 € je Aktie) vermindert.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,15 € je Aktie (Vorjahr 1,15 € je Aktie).

(28) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	24,0	24,2

Der Posten beinhaltet insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die an die Nutzer weiterberechnet werden. Die Zuschüsse werden entsprechend der Restnutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände ertragsmäßig linear vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

(29) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Sonderposten mit Rücklageanteil	8,4	3,4

Im Geschäftsjahr wurde ein Betrag von 5,0 Mio € dem Sonderposten gemäß § 6b EStG entnommen und auf erworbene Grundstücke übertragen, was zu einer Minderung der Buchwerte der Grundstücke führt.

Der zum Bilanzstichtag verbleibende Sonderposten in Höhe von 3,4 Mio € wurde in den Vorjahren aus dem Verkauf eines Grundstücks gemäß § 6b EStG gebildet.

(30) Rückstellungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Rückstellungen für Pensionen	26,7	24,7
Steuerrückstellungen	172,4	177,3
Sonstige Rückstellungen	347,3	388,8
Gesamt	546,4	590,8

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2007	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2007
Pensionsverpflichtungen	23,1	-1,3	-0,9	-	20,9
Sonstige Pensionszusagen	3,6	-0,1	-0,3	0,6	3,8
Gesamt	26,7	-1,4	-1,2	0,6	24,7

Die Pensionsverpflichtungen enthalten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene.

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen. Die Zuführung im laufenden Geschäftsjahr resultiert überwiegend aus erhöhten Einzahlungen der arbeitnehmerfinanzierten Altersversorgung.

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 über der tariflich festgesetzten BAT-I-Obergrenze liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Sanierungsgeld in 2008 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 419,6 Mio €.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 177,3 Mio € wurden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2007	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2007
Personal	141,2	-56,9	-2,6	107,6	189,3
Passiver Schallschutz	48,1	-9,6	-	3,7	42,2
Umwelt	35,7	-5,4	-1,0	6,7	36,0
Übrige	122,3	-34,0	-22,7	55,7	121,3
Gesamt	347,3	-105,9	-26,3	173,7	388,8

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.

Die Rückstellung für das passive Schallschutzprogramm umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen. Für den Fall, dass nach Abschluss der Maßnahmen die von der Fraport AG vereinnahmten Entgelte nicht vollständig durch Ausgaben für passive Schallschutzmaßnahmen verbraucht sind, ist der verbleibende Betrag verzinst an die Luftverkehrsgesellschaft zurückzuerstatten. Über- beziehungsweise Unterdeckungen werden jeweils zum 31. Dezember festgestellt. Für die Verzinsung des im Geschäftsjahr ermittelten Unterschiedsbetrags wurde entsprechend eine Rückstellung gebildet.

Die Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände, Asbestschäden in Gebäuden sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere gebildet für Rabatte und Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen, Schadensfälle, Beraterleistungen sowie Rechtsanlasslichkeiten.

Weiterhin ist in dem Posten eine Drohverlustrückstellung für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 1,3 Mio € (Vorjahr 5,9 Mio €) enthalten (siehe auch Tz. 15) sowie einer Rückstellung in Höhe von 23,3 Mio € (Vorjahr 9,9 Mio €) gegenüber unserer Frachtochter Fraport Cargo Services GmbH (siehe auch Tz. 11).

(31) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007	Restlaufzeit		
			< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	681,2	839,2	329,0	122,9	387,3

Im Geschäftsjahr wurden sowohl kurzfristige als auch langfristige Verbindlichkeiten aufgenommen, die insbesondere auf die verstärkten Investitionstätigkeiten zurückzuführen sind.

(32) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007	Restlaufzeit		
			< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	182,1	758,4	392,8	365,6	0,0

Die Steigerung der Verbindlichkeiten ist vor allem auf die Passivierung der im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese/Ticona entstandenen Verpflichtungen in Höhe von 526,8 Mio € zurückzuführen (siehe auch Tz. 2).

(33) Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007	Restlaufzeit		
			< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,3	0,5	0,5	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	72,6	62,1	60,2	1,9	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9,4	9,3	9,3	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	24,5	19,7	12,3	7,4	–
davon aus Steuern	(6,2)	(5,7)	(5,7)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,1)	(0,0)	(0,0)	–	–
Gesamt	106,8	91,6	82,3	9,3	0,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten mit 36,7 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (Vorjahr 45,9 Mio €) und mit 21,6 Mio € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(34) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Mietvorauszahlungen	19,8	17,9
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	17,4	15,2
Infrastrukturbeiträge CargoCity Süd	17,7	17,4
Sonstige	9,4	10,7
Gesamt	64,3	61,2

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Mietvorauszahlungen für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchführt.

(III) ERGÄNZENDE ANGABEN

(35) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2007 bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Bürgschaften	3,3	4,8
Gewährleistungsverträge	125,8	212,9
davon Vertragserfüllungsgarantien	109,2	151,4
Sonstige	13,5	13,5
Gesamt	142,6	231,2

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 27,2 Mio € (40,0 Mio USD) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 12,9 Mio € (19,0 Mio USD) besteht.

Im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb am Flughafen Antalya (siehe auch Tz. 2) hat die Fraport AG für die neu gegründete Beteiligung Antalya Betriebsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

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 51,8 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.

Mit dem Erwerb der übrigen Anteile an Lima Airport Partners (siehe auch Tz. 2) hat sich die bestehende Vertragserfüllungsgarantie auf 14,2 Mio € (20,9 Mio USD) erhöht.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen vertragliche Finanzierungsvereinbarungen, welche die Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossen hat. Für die Fraport AG sind hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 44,9 Mio € entstanden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2006	31.12.2007
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	185,8	175,5
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	13,2	18,4
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	38,6	41,0
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	134,0	116,1
Bestellobligo für Investitionen	500,6	561,7
davon Verpflichtung aus dem Rahmenvertrag Celanese/Ticona	(0,0)	(90,3)
davon Investitionen im Zusammenhang mit Grundstücken	(80,0)	(70,9)
Sonstiges	73,4	75,9
Gesamt	759,8	813,1
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	(146,5)	(125,8)

Die Verpflichtungen aus dem Rahmenvertrag Celanese/Ticona betreffen Grundstücke sowie diverse technische Anlagen, die in Folgejahren wirtschaftlich auf die Fraport AG übergehen werden.

(36) Aktienoptionsprogramm

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 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 4.600 Aktienoptionen ausgeübt, sodass aktuell noch 8.350 Aktienoptionen der Tranche 2004 bestehen, die bereits ausgegeben, aber noch nicht ausgeübt sind.

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 (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 Regelungen zur Ausgabe und Gewinnberechtigung orientieren sich im Wesentlichen an denen des MSOP 2001.

Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden.

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 Bezugsrechte für den MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen 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.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2007 219.950 Bezugsrechte ausgegeben (siehe auch Tz. 27).

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2007 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde in €	Ausübungspreis in €	Beizul. 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

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

² Zum Ausgabezeitpunkt.

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten:

	Gesamt	durchschnittl. Ausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Ausgegebene Bezugsrechte					
Stand 1.1.2007	407.650	46,92	100.000	60.650	247.000
Ausgegeben in 2007	219.950	60,48	67.000	30.600	122.350
Ausgeübt in 2007	-4.600	23,10	0	-500	-4.100
Verfallen in 2007	-12.000	65,57	0	-12.000	
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2007	611.000	63,34	167.000	78.750	365.250

(37) 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 51,81 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,62 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,19 %.

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 2007 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: Deutsche Lufthansa AG 9,96 %, Julius Bär Holding AG 5,09 %, The Capital Group Companies, Inc. 4,70 %, Artisan Partners Ltd. Partnership 3,87 %, Morgan Stanley 3,76 % sowie Taube Hodson Stonex Partners 3,01 %.

(38) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2007
Zinsswaps	320,2	440,0	-4,3	12,0	-5,9	-1,3
CMS-Floors	50,0	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0

Zum Abschlussstichtag bestehen 23 Zinsswaps, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden, um das derzeit niedrige Zinsniveau für bestehende und geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Ferner wurde eine Option zu einem Zinsswap verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

Zehn der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen und werden als geschlossene Position ebenso wie das zugeordnete Grundgeschäft nicht bewertet. Bestehende Drohverlustrückstellungen in Höhe von 1,3 Mio € resultieren aus vergangenen Marktbewertungen für diese Zinsswaps und werden über die Laufzeit des Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst. Die Differenz zum entsprechenden Vorjahreswert in Höhe von 4,6 Mio € wird in den Gewinnen und Verlusten aus Zinssicherungsgeschäften ausgewiesen (siehe auch Tz. 15).

13 Zinsswaps wurden für geplante Kreditaufnahmen abgeschlossen. Aufgrund der positiven Marktwerte bestehen für diese Zinsswaps keine Drohverlustrückstellungen.

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

Am 10. Dezember 2007 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite der Fraport AG dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

Dem Corporate Governance-Kodex wird mit folgender Abweichung entsprochen: „Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor“.

(40) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Vergütungsbericht

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig.

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 gleich bleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus erhält 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 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 darauf folgenden 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 (siehe auch Tz. 36).

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 60sten 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 Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Dr. Bender 90 % und bei Herrn Prof. Schölch 93,33 % ihres Fixgehalts. Zum 31. Dezember 2007 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt bei Herrn Dr. Bender und Herrn Prof. Schölch 75 % der oben angegebenen prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2007 einen prozentualen Anspruch von 45,0 % der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage in Höhe von 95,45 % seines Fixgehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2007 beträgt 47 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des Fixgehalts. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2007 einen prozentualen Anspruch von 30 % 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 die 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 Dr. Bender für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2007 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2007

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

in Tsd €	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2007	Tantieme Rück- stellungs- veränderung	Insgesamt
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	350,0	21,6	474,0	0,9	846,5
Dr. Stefan Schulte stellv. Vorsitzender	322,5	15,5	447,5	1,2	786,7
Herbert Mai	230,0	24,4	311,0	0,2	565,6
Dr. Matthias Zieschang ab 1. April 2007	206,3	22,6	258,0		486,9
	1.108,8	84,1	1.490,5	2,3	2.685,7
Prof. Manfred Schölch stellv. Vorsitzender bis 31. März 2007	75,0	*138,0	102,0	1,2	316,2
Insgesamt	1.183,8	222,1	1.592,5	3,5	3.001,9

* Unter Sach- und sonstige Bezüge werden 2007 zusätzliche Zahlungen an Herrn Prof. Schölch zum Ausgleich der vorzeitigen, einvernehmlichen Beendigung seines Dienstvertrags sowie verschiedener Tätigkeiten für die Fraport AG im Zeitraum 1. April 2007 bis 30. Juni 2007 ausgewiesen.

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2007 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2007. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2007 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2008.

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	Bestand Gesamt Stück
Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender	20.000	20.000	20.000	60.000
Dr. Stefan Schulte stellv. Vorsitzender	15.000	15.000	17.000	47.000
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	45.000
Dr. Matthias Zieschang ab 1. April 2007			15.000	15.000
Insgesamt	50.000	50.000	67.000	167.000

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2007 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 Konzernabschluss nach IFRS ist dies bereits erfolgt und führte zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Dr. Wilhelm Bender 282,1 Tsd €, Dr. Stefan Schulte 220,3 Tsd €, Herbert Mai 211,6 Tsd € und Dr. Zieschang 65,1 Tsd €.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder entstanden Aufwendungen in Höhe von 16,5 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 20.906,5 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 12.752,4 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2007 1.258,9 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2007 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2007

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 vollem Sitzungsjahr 15.000 €, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrages. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (siehe Tz. 42). Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2007 insgesamt mit 520,25 Tsd € vergütet.

(41) Vorstand**Mitglieder des Vorstands**

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Stellvertretender Vorsitzender
*Vorstand Flug- und Terminalbetrieb,
Ausbau*
(ab 1. April 2007)
Vorstand Finanzen und Bau
(bis 31. März 2007)
Dr. Stefan Schulte

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorstand Controlling & Finanzen
Dr. Matthias Zieschang
(ab 1. April 2007)

Stellvertretender Vorsitzender
*Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten*
Prof. Manfred Schölch
(bis 31. März 2007)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
– Lufthansa CityLine GmbH
– SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG
– ThyssenKrupp Services AG
– FrankfurtRheinMain GmbH
International Marketing of the Region

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH (bis 15. Juni 2007)
– ICTS Europe Holdings B. V. (bis 14. Mai 2007)
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (ab 1. April 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– DELVAG Luftversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 31. März 2007)
– Frankfurter Sparkasse AG (bis 30. Juni 2007)

Mitglied im Verwaltungsrat:
– Frankfurter Sparkasse (ab 1. Juli 2007)

Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.
(Vice-Chairman des Board of Directors) (bis 25. Juni 2007)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Mitglied im Gesellschafterausschuss:
– MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

Mitglied im Aufsichtsrat:
– ICTS Europe Holding B. V. (ab 14. Mai 2007)

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Fraport IC Antalya Airport Terminal Management
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.
(ab 25. Juni 2007)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 30. März 2007)
Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Deutsche VerkehrsBank AG

(42) Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
Hessischer Finanzminister
(Bezüge 2007: 38.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
Stellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen
(Bezüge 2007: 35.450 €)

Dr. Manfred Bischoff
Chairman of the Supervisory Board
of Daimler AG
(Bezüge 2007: 21.550 €)

Jörg-Uwe Hahn
Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2007: 32.650 €)

Dr. Joachim v. Harbou
(Bezüge 2007: 33.050 €)

Jörg Hennerkes
Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
(Bezüge 2007: 20.750 €)

Helmut Hofmann
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 24.750 €)

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2007: 26.750 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

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 Aufsichtsratsvorsitzender:
– LSG Lufthansa Service Holding GmbH (ab 29. August 2007)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Lufthansa Systems Group GmbH (bis 28. August 2007)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Daimler AG
Mitglied im Aufsichtsrat und Boards:
– Royal KPN N. V.
– Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited
– SMS GmbH
– Unicredit S. p. a.
– Voith AG

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

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Nestlé Deutschland AG
– DaimlerChrysler Bank AG
– Agrarius AG
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
Vorsitzender des Beirats:
– A_NET Digital Media GmbH
Mitglied im Beirat:
– IVG Immobilien AG
– Eintracht Frankfurt Fußball AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Deutsche Bahn AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– MANIA Technologie AG
– 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 2007: 16.600 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Lufthansa Cargo AG (bis 27. Februar 2007)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– BMW AG
– Münchener Rückversicherungs Gesellschaft
– Eurowings Luftverkehrs AG
– Lufthansa Service Holding AG
– Lufthansa Technik AG
– Lufthansa Cargo AG (ab 28. Februar 2007)
– Thomas Cook AG (bis 2. April 2007)
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Swiss International Air Lines AG
Mitglied im Aufsichtsrat:
– HEICO Corporation, Miami, Florida

Zafer Memisoglu
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 24.750 €)

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

Adelheid Riedel-Ciesla
Gewerkschaftsvertreterin ver.di
(Bezüge 2007: 22.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Lufthansa Systems Group GmbH

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Harald Rose
Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– FraSec Fraport Security Services GmbH

Petra Rossbrey
zuständig für Sonderprojekte
im VB-Ressort
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Dr. h. c. Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2007: 23.550 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
– Frankfurter Aufbau AG (Konzernmandat)
– Mainova AG
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und
Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH
(Konzernmandat)
**Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen:**
– Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
– Gas-Union GmbH
– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic
Development – GmbH
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
– The Forsythe Company gGmbH
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Nassauische Sparkasse
Mitglied im Beirat:
– E.ON Ruhrgas AG
– THÜGA AG

Werner Schmidt
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2007: 23.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:
– Arbeitsgemeinschaft unabhängiger
Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)
– Komba Gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/M.
Mitglied im Aufsichtsrat:
– SMW Abwasser GmbH
Mitglied in der Versammlung:
– Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Christian Strenger
(Bezüge 2007: 23.950 €)

Achim Vandreike
Bürgermeister a. D.
(Bezüge 2007: 25.950 €)

Peter Wichtel
Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2007: 32.250 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Airmail Center Frankfurt GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– The Germany Funds (USA)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DWS Investment GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Eintracht Frankfurt Fußball AG

Mitglied im Vorstand:
– Unfallkasse Hessen
Mitglied im Aufsichtsrat:
– gedas operational services GmbH & Co. KG

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2008

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Bender



Dr. Schulte



Mai



Dr. Zieschang

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁷⁾ in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ¹⁸⁾ in Tsd €
ACR Gulf Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	-57	44 ¹⁾
AFRIPORT S.A., Luxemburg/Luxemburg	10,0	100	- ³⁾
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	182	-45 ³⁾
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	3.014	966
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,0	832	95
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	2.084	27
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	597	545
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	0 ⁴⁾
AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Frankfurt am Main	19,8	-16.496	-16.496
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware/U.S.A	100,0	1.521	218 ¹⁾
Alterra Lima Holdings Ltd., Kapitalgesellschaft George Town/Grand Cayman	100,0	13.576	0 ¹⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,0	50.195	-6.389
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	1.462	912
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	2.172	1.658
Asia Security Management Co., Ltd., Bangkok/Thailand	(30,5)	479	8
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-18	0 ¹⁾
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	(100,0)	-36	0 ¹⁾
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- ³⁾
Consultants on Targeted Security Netherlands B.V., Amsterdam/Niederlande	(100,0)	-226	-204 ¹⁾
CESG – Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.S., Paris/Frankreich	(100,0)	469	155 ^{1) 6)}
CESG Protection SARL, Paris/Frankreich	(100,0)	16	-3 ^{1) 6)}
Diag-Nose SAS, Paris/Frankreich	(100,0)	1.680	1.082 ¹⁾
Diag-Nose Israel Ltd., Lod/Israel	(100,0)	-54	-69 ¹⁾
Emerald Airport Services Europe S.A., Brüssel/Belgien	(100,0)	42	-4 ¹⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.665	2.613
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt	25,0	48	3
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach	(100,0)	3.278	-1.137
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	114	-8 ³⁾
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	65,0	72.650	-15.762 ⁴⁾
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	105.749	7.674
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	-9.116	-59 ^{7) 8)}
Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore/Indien	100,0	2	- ³⁾
Fraport Asia Ltd., Hongkong/China	100,0	1	- ³⁾
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	15.324	3.466
Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	821	338
Fraport IC Ictas Havalimani İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	51,0	24.118	2

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁷⁾ in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ¹⁸⁾ in Tsd €
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0	7.682	- 16.490
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	13.828	2.303 ⁹⁾
Fraport Malta Business Services Ltd., Malta/Malta	(100,0)	31.767	1.365 ¹⁰⁾
Fraport Malta Ltd., Malta/Malta	(0,07) 99,93	31.767	1.365 ¹⁰⁾
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	20	- 1 ⁹⁾
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	20	- 1 ⁹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	- 3.113	0 ³⁾⁷⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	293	283 ¹⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	3.013	- 585 ⁹⁾¹¹⁾
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	15	0
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	8.663	1.838 ⁹⁾¹¹⁾
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	12.878	7.759
Fraport Sicherheit Projekt GmbH, Frankfurt am Main	100,0	25	- 3 ¹⁾
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,0	10.895	8.649 ¹⁾
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	169	94
Gedas operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	4.008	3.883
General Offshore Ltd., London/Großbritannien	(33,0)	56	106 ¹⁾¹²⁾
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	(30,0) 40,0	2.310	1.285
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	25,0	782	502
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	(65,0)	26	- 118 ⁴⁾
ICTS (UK) Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	3.158	- 1.393 ¹⁾
ICTS Belgium SPRL, Brüssel/Belgien	(100,0)	631	166 ¹⁾
ICTS Albania SH.P.K., Tirana/Albanien	(100,0)	470	249 ¹⁾
ICTS Czech s.r.o., Prag/Tschechien	(100,0)	18	0
ICTS Denmark ApS, Kopenhagen/Dänemark	(100,0)	92	48 ¹⁾
ICTS Europe Holdings B.V., Amsterdam/Niederlande	(100,0)	45.441	74.395 ¹⁾
ICTS France S.A., Paris/Frankreich	(100,0)	1.424	1.068 ¹⁾⁶⁾
ICTS General Services S.L., Madrid, Spain	(100,0)	236	79 ¹⁾¹³⁾
ICTS Greece Ltd., Athen/Griechenland	(100,0)	1.748	474 ¹⁾¹⁴⁾
ICTS Greece Ltd. - 3D Joint Venture, Athen/Griechenland	(60,0)	- 18	- 4 ¹⁾¹⁴⁾
ICTS - Wackenhut Joint Venture, Athen/Griechenland	(55,0)	- 225	- 23 ¹⁾¹⁴⁾
ICTS Hellas HBS Services Joint Venture, Athen/Griechenland	(100,0)	- 107	- 67 ¹⁾¹⁵⁾
ICTS Hellas S.A., Athen/Griechenland	(100,0)	193	158 ¹⁾¹⁵⁾
ICTS Hispania S.A., Madrid/Spanien	(100,0)	1.234	203 ¹⁾¹³⁾
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	(100,0)	3.272	562 ¹⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁷⁾ in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ¹⁸⁾ in Tsd €
ICTS Ireland Ltd., Dublin/Irland	(100,0)	0	0 ¹⁾
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande	(50,0)	352	- 3.026 ¹⁾
ICTS Norway A/S, Gardermoen/Norwegen	(100,0)	22	- 7 ¹⁾
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich/Schweiz	(100,0)	1.265	675 ¹⁾
ICTS Sweden AB, Stockholm/Schweden	(100,0)	220	- 30 ¹⁾
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviação Commercial, S.A., Lissabon/Portugal	(100,0)	220	- 30 ¹⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien ¹⁹⁾	20,0	10.291	10.081 ⁵⁾
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E., Madrid/Spanien ¹⁹⁾	20,0	3.099	2.798 ⁵⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien ¹⁹⁾	20,0	9.367	8.045 ⁵⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien ¹⁹⁾	20,0	23.717	23.116 ⁵⁾
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E., Madrid/Spanien ¹⁹⁾	20,0	1.226	1.046 ⁵⁾
Ineuropa Handling, U.T.E., Santa Cruz/Spanien ¹⁹⁾	20,0	5.904	3.500 ⁵⁾
International Aviation Security (UK) Limited, London/Großbritannien	(100,0)	- 109	0 ³⁾
Kaiak Ltd., Swansea/Großbritannien	(20,0)	-	- 7 ¹⁾²⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	100	47.103	3.377
LIS Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen Gesellschaft m.b.H., Ebenfurth/Österreich	(100,0)	- 30	- 62 ¹⁾
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	2.692	2.181
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	2.151	679
MUSC Krogius Ltd., Tallin/Estland	(50,0)	- 2	22 ¹⁾¹²⁾
MUSC Provision of Consulting Services Limited Liability Company Ltd., Athen/Griechenland	(51)	- 13	- 5 ¹⁾¹²⁾
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	11.881	1.614
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,0	2.071	- 490
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	1.344	345 ⁵⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.551	780 ⁵⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	- 1.527	829 ²⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	- 2.820	1.383 ²⁾
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	4.352	9 ²⁾
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Manila/Philippinen (PIATCO)	30,0	94.806	4.739 ²⁾
Security Partners Ltd., Moskau/Russland	(100,0)	101	49 ¹⁾
Security Partners Özel Güvenlik, Koruma, Eğitim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş., Antalya/Türkei	(100,0)	684	525 ¹⁾
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai/China	50,0	202	3
Terminal for Kids gGmbH, Kelsterbach	(50,0)	298	260
Underwater Security Consultants Nigeria Ltd., Rivers State/Nigeria	(96,0)	- 10	- 1 ³⁾¹²⁾
Underwater Security Consultants UK Ltd., London/Großbritannien	(50,1)	- 261	188 ¹⁾¹²⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁷⁾ in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ¹⁸⁾ in Tsd €
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	33	2
Wellington Offshore Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	-47	0 ¹⁾³⁾¹²⁾
Yacht Secure Ltd., London/Großbritannien	(30,0)	2	2 ¹⁾¹²⁾
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	32,5	110	47

* In Klammern mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Abs. 4 AktG

¹⁾ Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

²⁾ Untestierter Jahresabschluss 2005

³⁾ Gesellschaft inaktiv

⁴⁾ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme

⁵⁾ Jahresabschluss 2006

⁶⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: ICTS France S.A. und CESG – Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.A.

⁷⁾ Gesellschaft befindet sich in Liquidation

⁸⁾ Jahresabschluss 2001

⁹⁾ Konsolidierter Abschluss der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Fraport Objekte 162 163 GmbH, Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG und Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG

¹⁰⁾ Konsolidierter Abschluss Fraport Malta Ltd. und Fraport Malta Business Services Ltd.

¹¹⁾ Ergebnis vor Verwendungsvertrag

¹²⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: Underwater Security Consultants UK Ltd., General Offshore Ltd., Kaiak Ltd., MUSC Hellas Ltd., MUSC Krogius Ltd., MUSC Singapore Pte Ltd., MUSC USA LLC., Underwater Security Consultants Nigeria Ltd., Wellington Offshore Ltd. und Yacht Secure Ltd.

¹³⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: ICTS Hispania S.A. und ICTS General Services S.L.

¹⁴⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: ICTS Greece Ltd., JV ICTS 3D Wackenhut und JV ICTS 3D

¹⁵⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: ICTS Hellas S.A. und ICTS Hellas HBS Service Joint Venture

¹⁶⁾ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzernabschlusses: New Age Aviation Security US Inc. und New Age Security Solutions International Inc.

¹⁷⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

¹⁸⁾ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

¹⁹⁾ Unbeschränkte persönliche Haftung

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des 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 Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bernd Wagner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Andrea Hauptmann
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout: Layout Service Darmstadt GmbH, Darmstadt.

Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(3/08/0,15)