

# Konzern-Zwischenbericht

zum 30. September 2006



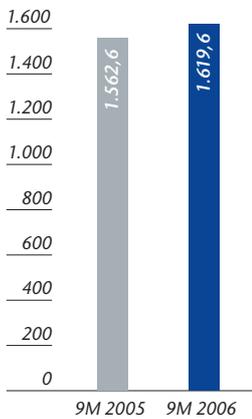
# Inhalt

<b>2</b>	<b>Highlights und Kennzahlen</b>
<b>3</b>	<b>Editorial</b>
<b>4</b>	<b>Fraport-Aktie</b>
4	Kennzahlen und Kursverlauf
5	Aktionärsstruktur
5	Dividendenpolitik
5	Investor Relations
6	Mitarbeiteraktienprogramm
<b>7</b>	<b>Geschäftsverlauf</b>
7	Entwicklung des Luftverkehrs
8	Umsatz und Ergebnis
10	Vermögens- und Finanzlage
10	Investitionen
10	Kapitalflussrechnung
11	Vermögens- und Kapitalstruktur
12	Segmentberichterstattung
12	Aviation
13	Retail & Properties
14	Ground Handling
14	External Activities
16	Mitarbeiter
17	Organisationsstruktur
18	Sonstiges
18	Auftragslage
18	Innovationen
18	Corporate Responsibility
18	Aktienoptionsplan
19	Eigene Aktien
19	Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
19	Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung
20	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
20	Ausblick
20	Flughafen-Ausbau
20	FRA-Nord
21	Geschäftsaussichten
21	Verkehrserwartungen
22	Konzern-Segmente
22	Konzern-Kennzahlen 2006
22	Vorschau 2007
<b>24</b>	<b>Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2006</b>
24	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
25	Konzern-Bilanz
26	Konzern-Kapitalflussrechnung
27	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
28	Konzern-Segmente
29	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht
<b>30</b>	<b>Anhang</b>
30	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
32	Konsolidierungskreis
34	Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen
<b>35</b>	<b>Finanzkalender</b>
<b>35</b>	<b>Ansprechpartner</b>
<b>36</b>	<b>Impressum</b>

# Highlights und Kennzahlen

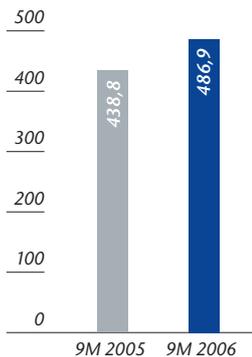
## Konzern-Umsatz

in Mio €



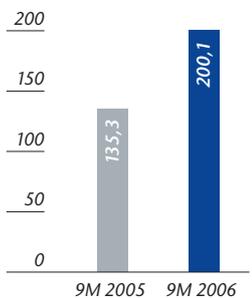
## Konzern-EBITDA

in Mio €



## Konzern-Ergebnis

in Mio €



Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns zeigte in den ersten drei Quartalen des Jahres 2006 Umsatz- und Ergebniszuwächse. An den Prognosen für das Gesamtjahr halten wir im Wesentlichen fest und erwarten auch für diesen Zeitraum eine Zunahme bei Umsatz, EBITDA und Jahresüberschuss.

Die Fraport-Aktie konnte sich im Berichtszeitraum weiterhin besser entwickeln als die Vergleichsindizes. Unter Einbeziehung der am 1. Juni 2006 gezahlten Dividende von 0,90 € pro Aktie errechnet sich für die ersten neun Monate eine Performance von 22,9 %. Im gleichen Zeitraum verzeichnete der DAX ein Plus von 11,0 %, der MDAX legte um 16,9 % zu.

Die wichtigsten Daten zum Geschäftsverlauf in den ersten neun Monaten des Jahres 2006:

- Konzernweiter Passagieranstieg um 1,5 %, gebremst durch die Entwicklung in Antalya in den ersten Monaten des Geschäftsjahres.
- 1,0 % mehr Passagiere am Frankfurter Flughafen; wetter- und streikbedingte Flugausfälle in Europa im ersten Quartal wurden durch hohes Verkehrsaufkommen während der Fußball-Weltmeisterschaft überkompensiert.
- Anstieg des Cargovolumens konzernweit um 10,3 %.
- Konzern-Umsatz mit 1.619,6 Mio € um 3,6 % über dem Vorjahreswert.
- EBITDA-Anstieg um 11,0 %<sup>1</sup> auf 486,9 Mio € bedingt vor allem durch sonstige Erträge.
- Konzern-Ergebnis mit 200,1 Mio € um 47,9 % über Vorjahresniveau.
- Steigerung des Ergebnisses je Aktie auf 2,19 €.

## Kennzahlen

in Mio €	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.562,6	1.619,6	3,6
EBITDA	438,8	486,9	11,0
EBITDA-Marge	28,1 %	30,1 %	–
EBIT	268,4	321,0	19,6
EBT	247,2	330,4	33,7
Konzern-Ergebnis	135,3	200,1	47,9
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,49	2,19	47,0
Eigenkapital <sup>2</sup>	2.157,9	2.300,4	6,6
Bilanzsumme <sup>2</sup>	3.951,6	4.152,1	5,1
Operativer Cash flow	387,6	440,5	13,6
Free Cash flow	104,3	167,1	60,2
Investitionen	430,5	353,1	–18,0
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	25.459	28.042	10,1

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	560,3	582,3	3,9
EBITDA	181,3	198,5	9,5
EBITDA-Marge	32,4 %	34,1 %	–
EBIT	116,5	145,2	24,6
EBT	114,8	163,2	42,2
Konzern-Ergebnis	62,7	103,1	64,4
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	0,68	1,13	66,2

Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde ebenfalls geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>1</sup> Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

<sup>2</sup> Zum Stichtag 31. Dezember 2005 bzw. 30. September 2006.

# Editorial

*Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Aktionärinnen und Aktionäre,*

in fast jedem Fraport-Büro hängt entweder ein Plan oder ein Luftbild des Frankfurter Flughafen-Geländes. Dies ist zum einen sehr praktisch für die Orientierung – schließlich befinden sich über 300 Bauwerke auf dem Flughafen, zum anderen drückt es den Stolz der Mitarbeiter auf unsere beeindruckende Flughafen-Stadt aus. Die Pläne oder Luftbilder bedürfen von Zeit zu Zeit einer Aktualisierung. Unser Flughafen wächst beständig. Kontinuierlich gibt es bauliche Veränderungen. Blickt man beispielsweise auf einen Plan von 1998 an seiner Wand, so hat man den Anschluss an die Gegenwart verpasst. Es fehlt dann zum Beispiel der Fernbahnhof und der Süden ist nach wie vor eine US-Air Base und nicht die CargoCity Süd.

Ein hochinteressantes Luftbild hängt im 9. Stock unseres Verwaltungsgebäudes. Es zeigt unser Gelände in den 30er-Jahren. Die Grundstrukturen der Autobahnen um uns mit dem Frankfurter Kreuz waren schon vorhanden und der Anspruch für unseren Flughafen wurde damals schon unmissverständlich mit dem Aufdruck „Weltflughafen Rhein Main“ deutlich gemacht.

Dieser Anspruch verpflichtet – damals wie heute.

Wir sind ein international wichtiger Knotenpunkt-Flughafen geworden und es gilt, das Erreichte zu sichern und auszubauen und das in globaler Konkurrenz.

Dabei sind wir auf gutem Weg: Wir sind profitabel, wir verdienen unsere Kapitalkosten, das Ausbaufahren für den Frankfurter Flughafen geht stetig voran und mit FRA-Nord haben wir eine umfangreiche Erweiterung und Modernisierung der bestehenden Terminalanlagen eingeleitet. In den nächsten fünf Jahren wird aber der Flughafen wiederum sein Gesicht entscheidend verändern. Am markantesten durch den Bau der geplanten Landebahn Nordwest und des Terminals 3.

Die Herausforderungen der Zukunft sind für uns klar: Wir müssen ausreichende Kapazitäten land- und luftseitig schaffen und bessere und schnellere Abfertigungsprozesse zu günstigeren Kostenstrukturen bieten, kurz, wir müssen wettbewerbsfähig produzieren. Das erfordert große Anstrengungen wie den Ausbau unseres Flughafens aber auch kontinuierliches Bemühen Tag für Tag.

Vor 20 Jahren hat sich in der Managementtheorie der japanische Begriff „kaizen“ etabliert, die Weiterentwicklung in kleinen Schritten. Entscheidend ist danach, dass man nie stehen bleibt und jeden Tag einen kleinen Schritt in die richtige Richtung macht.

Das aktuelle Effizienzprogramm, das diesen Weg begleitet, heißt Focus Competition. Es ist nicht das erste und wird nicht das letzte in der Geschichte des Frankfurter Flughafens sein, denn der Markt entwickelt sich ständig fort, bringt immer neue Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen.

Solange unsere Kunden bei uns profitabel wachsen können, werden wir mit ihnen wachsen können. Nur dies sichert die Zukunft unseres Unternehmens und der Arbeitsplätze, die es bietet.

Ihr

Manfred Schölich  
Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten  
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender



# Fraport-Aktie

## Kennzahlen und Kursverlauf

### Kennzahlen zur Fraport-Aktie

	9M 2005	9M 2006	2005
Grundkapital (Konzern nach IFRS) . . . . . in Mio €	910,7	913,6	910,7
Rechnerischer Anteil am Grundkapital . . . je Aktie, in €	10,00	10,00	10,00
Anzahl Aktien gesamt . . . . . Stück	91.187.355	91.470.047	91.192.355
Anzahl Aktien im Umlauf zum Stichtag <sup>1</sup> . . . Stück	91.073.430	91.360.319	91.078.430
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt) . . . . . Stück	90.709.200	91.184.513	90.800.771
Marktkapitalisierung <sup>2</sup> . . . . . in Mio €	3.919	4.957	4.089
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag . . . Stück	88.364	223.166	106.898
Schlusskurs . . . . . in €	43,03	54,26	44,90
Höchstkurs . . . . . in €	43,03	66,77	44,90
Tiefstkurs . . . . . in €	29,59	44,90	29,59
Ergebnis je Aktie (unverwässert) <sup>3</sup> . . . . . in €	1,49	2,19	1,78
Ergebnis je Aktie (verwässert) <sup>3</sup> . . . . . in €	1,47	2,16	1,75

<sup>1</sup> Gesamtzahl der Aktien abzüglich eigener Aktien.

<sup>2</sup> Schlusskurs zum Quartals- beziehungsweise Jahresende multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf.

<sup>3</sup> Bezogen auf den gewichteten Berichtszeitraum-Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien.

Die Fraport-Aktie konnte sich im Berichtszeitraum weiterhin besser entwickeln als die Vergleichsindizes. Unter Einbeziehung der am 1. Juni 2006 gezahlten Dividende von 0,90 € pro Aktie errechnet sich für die ersten neun Monate eine Performance von 22,9 %. Im gleichen Zeitraum verzeichnete der DAX ein Plus von 11,0 %, der MDAX legte um 16,9 % zu. Der Schlusskurs der Fraport-Aktie lag am 30. September 2006 bei 54,26 €.

Die Marktkapitalisierung zum Stichtag 30. September 2006 betrug 4.957 Mio €, das entspricht einer Steigerung des Börsenwerts um 1.038 Mio € gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt. Gleichzeitig nahm die Liquidität der Aktie stark zu – durchschnittlich wurden 223.166 Aktien je Börsentag gehandelt.

### Kursverlauf der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX



## Aktionärsstruktur

Größte Einzelaktionäre von Fraport sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Die Deutsche Lufthansa AG besitzt 9,99 % der Anteile, die Anteile von Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. betragen 5,10 % beziehungsweise 5,07 %. Ohne Berücksichtigung der Umtauschanleihe der Bundesrepublik Deutschland liegt der Streubesitzanteil bei 21,42 %.

## Dividendenpolitik

Für das Geschäftsjahr 2005 schüttete Fraport eine Dividende in Höhe von 90 Cent je Aktie aus. Dies entspricht einer Erhöhung gegenüber der für das Geschäftsjahr 2004 gezahlten Dividende um 20 % und einer Ausschüttungsquote von 50,8 %. Wir beabsichtigen, eine Ausschüttungsquote in der Größenordnung von rund 50 % beizubehalten.

## Investor Relations

Unsere auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie unterstützen wir durch umfassende, offene und zeitnahe Kommunikation mit allen Kapitalmarktteilnehmern.

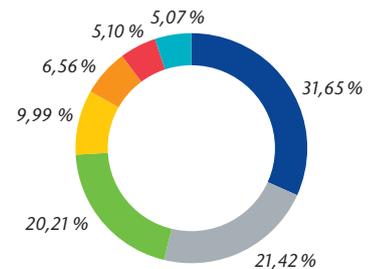
Im Juli erzielte unsere Investor Relations-Arbeit im Wettbewerb „Beste IR Deutschland“ den dritten Platz unter den 50 MDAX-Unternehmen und der Leiter der Abteilung wurde in einem europäischen Branchenvergleich von Finanzanalysten zum „besten IR Professional“ im Transport-Sektor gewählt. Das Londoner Forschungsunternehmen Institutional Investor Research Group (IIRG) erfragte dazu europaweit die Meinungen von 947 Analysten und 431 Fondsmanagern.

Die Aktie der Fraport AG wurde am 18. September 2006 erstmals in den Dow Jones STOXX Sustainability Index (DJSI STOXX) aufgenommen. In diesem wichtigsten europäischen Index für Nachhaltigkeit sind ausschließlich Unternehmen gelistet, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung vorbildlich sind. Damit trägt der DJSI STOXX dem wachsenden Interesse von Fonds Rechnung, die ihre Anlageentscheidung nach diesen Kriterien treffen. So wird die Fraport-Aktie auch für weitere internationale Investorenkreise interessant. In die Bewertung fließen drei Kriterien ein: Ökonomie, Ökologie sowie das Engagement im sozialen und kulturellen Bereich. In Europa hat der Index derzeit 162 Mitglieder, davon 20 aus Deutschland.

Fraport wurde in diesem Jahr außerdem bereits in den FTSE4Good-Index aufgenommen und ist damit jetzt in den beiden führenden Nachhaltigkeitsindizes vertreten.

Auf unserer Website ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)) bieten wir unter „Investor Relations“ ein breites Informationsangebot. Es umfasst neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Veranstaltungen, Informationen zur Hauptversammlung und Finanz- und Verkehrszahlen.

**Aktionärsstruktur  
am 30. September 2006**



## Mitarbeiteraktienprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Beschäftigte im Rahmen des leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungsprogramms „LEA“ einmal im Jahr Aktien zeichnen. Die Anteilscheine 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 6.541 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 74.967 neue Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 €. Das Grundkapital der Fraport AG ist hierdurch um knapp 750.000 € gestiegen. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 6. bis zum 21. April 2006 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 58,69 €. Die Beteiligung der Beschäftigten war mit rund 50 % die höchste seit der Einführung des Programms. Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit insgesamt 920.725 Aktien erworben.

# Geschäftsverlauf

## Entwicklung des Luftverkehrs

Der europäische Linienluftverkehr verzeichnete nach vorläufigen Zahlen der Association of European Airlines in den ersten neun Monaten 2006 ein deutliches Wachstum. Die Passagierzahlen lagen um 4,4 % über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die angebotenen Sitzkilometer lagen 4,2 %, die verkauften Sitzkilometer um 5,2 % über dem jeweiligen Vorjahreswert.

Airports Council International (ACI) meldete für die ersten neun Monate ein weltweites Passagierwachstum von 3,6 % und bei der Frachttonnage einen Zuwachs von 4,0 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Das von ACI registrierte Passagieraufkommen europäischer Flughäfen legte um 5,5 %, das Frachtaufkommen um 4,9 % zu.

Die Passagierflotte unseres Hauptkunden Lufthansa erzielte in den ersten neun Monaten 2006 weltweit eine Steigerung der Passagierzahlen um 3,6 %. Die angebotenen Sitzkilometer lagen 1,2 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert, die verkauften Sitzkilometer bei plus 0,7 %.

Von Januar bis September 2006 nutzten 56,3 Mio **Passagiere** die sechs Flughäfen des **Fraport-Konzerns**, 1,5 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Ausschlaggebend für das eher moderate Wachstum sind zunehmende Kapazitätsengpässe am Standort Frankfurt und eine für Fraport unvorteilhafte Aufteilung der Passagierströme zwischen den beiden konkurrierenden Terminals in Antalya, die bis Ende April andauerte. Seit Mai wird das dortige Terminal wieder deutlich besser ausgelastet.

Der Flughafen **Frankfurt** verzeichnete im Berichtszeitraum 40,2 Mio Passagiere, das entspricht einem Plus von 1,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das durch Wetterverhältnisse und Streiks an anderen europäischen Flughäfen bedingte Minus von 1,1 % im ersten Quartal konnte nicht zuletzt durch die Fußball-Weltmeisterschaft kompensiert werden.

Wachstumsträger war der Europaverkehr, wobei die touristischen Destinationen – vor allem die Türkei – Aufkommensrückgänge hinnehmen mussten, die Kanaren hingegen profitierten von einer Verlagerung der Nachfrage in den westlichen Mittelmeerraum. Für Nordafrika und die Karibik wurde ein Rückgang des Passagierwachstums verzeichnet. Zuwächse wurden auf den Interkontinentalverbindungen nach Asien erzielt. Die Dynamik geht hierbei vor allem von China, Indien, Vietnam und der Erholung des Verkehrs mit den durch die Flutkatastrophe betroffenen Ferienregionen aus.

Deutlich rückläufig war die Zahl der Fluggäste auf innerdeutschen Strecken, bedingt durch einen Rückgang der Umsteiger aus dem Inland infolge eines größeren Angebots von Direktflügen im Low-Cost-Sektor und einen Aufbau von Interkontinentaldiensten an anderen deutschen Flughäfen sowie die wetterbedingte hohe Anzahl an Flugannullierungen im ersten Quartal und eine überdurchschnittliche Zahl an Flugplanstreichung während der Ferienzeit und an Feiertagen.

Die Passagierzahl in **Frankfurt-Hahn** stieg im bisherigen Jahresverlauf um 19,5 % auf 2,8 Mio. Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Streckenangebots mittels neuer Ziele und Frequenzerhöhungen sowie das Angebot einer neuen Low-Cost-Airline (Blue Air) zurückzuführen. Inzwischen werden ab Frankfurt-Hahn allein im Passagierverkehr 32 Ziele von vier Low-Cost-Airlines angeflogen. Hinzu kommen Airlines und Verbindungen im Charterverkehr. Im Juni brachte die Fußball-Weltmeisterschaft zusätzliche Impulse durch Sonderflüge aus den europäischen Teilnehmerländern.

Mit einer Aufkommenssteigerung von 2,0 % auf 4,4 Mio Passagiere trägt **Hannover** leicht überproportional zum konzernweiten Passagierzuwachs bei. Wachstumsträger sind die Low-Cost-Airlines. Durch 40.000 zusätzliche Passagiere aufgrund der Fußball-WM betrug die Zuwachsrate im Juni sogar rund 11 %.

In dem von uns betriebenen Terminal am Flughafen **Antalya** setzte sich der Passagierrückgang aus dem Geschäftsjahr 2005 aufgrund der ungleichen Passagieraufteilung zwischen den konkurrierenden Terminals bis Ende April fort. In den ersten vier Monaten kumulierte sich das Minus daher auf rund 75 %, um sich seit Mai sukzessive zu reduzieren. Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 4,1 Mio Passagiere verzeichnet, das sind – trotz einer allgemeinen Schwäche im Türkei-Tourismus – nur noch 5,5 % weniger als im Vorjahreszeitraum.

In **Lima** setzte sich das solide Verkehrswachstum fort. In den ersten neun Monaten 2006 nahm die Passagierzahl um 3,9 % zu. Hier gab es deutliche Angebotsaufstockungen bei Europaverbindungen und wachstumsstarken Zielen in Südamerika. Das Umsteigeraufkommen stieg um 12,5 %, der Originärverkehr um 1,8 %.

Das **Cargo**-Volumen nahm konzernweit gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,3 % auf 1,8 Mio Tonnen zu. Am Flughafen Frankfurt stiegen im Berichtszeitraum insbesondere die Frachterflüge auf Interkontinentalverbindungen um rund 14 %. Auf den Fernostverbindungen waren es sogar plus 47 %. Auch der Flughafen Frankfurt-Hahn entwickelte sich mit einer Steigerung der geflogenen Cargomenge um 15,5 % weiterhin positiv. Als dritter Wachstumsträger beweist sich Lima; hier wurde ein Wachstum von 11,5 % erzielt, das sowohl vom internationalen als auch dem Domestic-Markt getragen wird.

Die Zahl der **Flugzeugbewegungen** an den sechs Konzern-Flughäfen lag mit 560.616 um 0,2 % über dem Vorjahreszeitraum. In Frankfurt war neben den ungewöhnlich hohen Flugausfällen im ersten Quartal vor allem der eingeplante Wegfall der Militärcharterverkehre nach dem Abzug der US-Streitkräfte von der Rhein-Main Air Base ursächlich für das leichte Minus. Ohne diesen Effekt wäre das Flugaufkommen um 0,9 % angestiegen. Antalya beeinflusste auch die Anzahl der Flugzeugbewegungen des Konzerns negativ.

Die **Höchststartgewichte** beliefen sich in Frankfurt im Berichtszeitraum auf 21,1 Mio t und lagen damit um 0,9 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Der Rückgang ging mit drei Prozentpunkten auf die weggefallenen Militärcharterflüge zurück, da diese zumeist mit schweren Flugzeugen durchgeführt wurden. Der Anteil der „Widebody“-Flugzeuge lag somit auch um 0,6 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahreszeitraums bei 25,2 %. Der Sitzladefaktor stieg um 1,6 Prozentpunkte auf 73,6 %.

### Verkehrszahlen Fraport-Konzern

9M 2006	Passagiere <sup>1</sup>		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
	2006	Veränderung zu 2005 in %	2006	Veränderung zu 2005 in %	2006	Veränderung zu 2005 in %
Frankfurt Main	40.166.987	1,0	1.560.495	10,1	368.752	-0,3
Frankfurt-Hahn	2.774.355	19,5	82.310	15,5	30.098	7,4
Hannover	4.413.395	2,0	11.650	-3,2	67.528	-1,3
Saarbrücken	338.065	-12,2	5	-90,4	11.487	6,2
Antalya <sup>2</sup>	4.138.981	-5,5	n. a.	n. a.	25.769	-8,8
Lima <sup>3</sup>	4.439.072	3,9	133.951	11,5	56.982	5,3
<b>Konzern</b>	<b>56.270.855</b>	<b>1,5</b>	<b>1.788.411</b>	<b>10,3</b>	<b>560.616</b>	<b>0,2</b>

<sup>1</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

<sup>2</sup> Internationales Terminal 1.

<sup>3</sup> Eigene Angaben Lima.

Quelle: ACI-Meldungen

## Umsatz und Ergebnis

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2006 konnte Fraport wiederum Umsatz und Ergebnis steigern.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahmen die **Umsatzerlöse** von Januar bis September 2006 um 3,6 % auf 1.619,6 Mio € zu. Maßgeblich hierfür waren insbesondere erhöhte Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen aufgrund von Geschäftsausweitungen und neuen Sicherheitsauflagen sowie gesteigerte Erlöse aus Retail und Parkierung.

Höhere sonstige betriebliche Erträge resultierten aus Auflösungen von Rückstellungen, die aufgrund des neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrags gebildet wurden, dem erfolgreichen Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR und aus einer Abschlagszahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila. Deswegen stieg die **Gesamtleistung** überproportional um 6,0 % auf 1.691,0 Mio € an.

Der operative Aufwand (Sach- und Personalaufwand) stieg im Berichtszeitraum um 4,2 % auf 1.204,1 Mio € an. Der **Personalaufwand** lag mit 805,9 Mio € um 5,2 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert. An der Steigerung hatte die ICTS Europe mit einem Zuwachs ihrer Mitarbeiterzahl um 21,1 % den wesentlichen Anteil. Konzernweit beschäftigte Fraport von Januar bis September durchschnittlich 28.042 Mitarbeiter, 10,1 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die Personalaufwandsquote von 49,8 % und die Sachaufwandsquote von 24,6 % lagen auf Vorjahresniveau.

Im **Sachaufwand** abgebildet sind Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand. Maßgeblich für den Anstieg des Materialaufwands um 7,9 % auf 254,1 Mio € war im Wesentlichen der starke Wintereinbruch zu Anfang des Jahres, höhere Kosten bedingt durch die Vollkonsolidierung von Antalya, verkehrsbedingte Mehrkosten in Hahn sowie die zum 1. Juli 2005 erfolgte Ausgründung des Rechenzentrumsbetriebs. Der sonstige betriebliche Aufwand lag mit 144,1 Mio € um 6,5 % unter dem Vorjahresniveau. Höhere Aufwendungen aus Investitionsvorhaben wurden durch geringere Beraterkosten für die Bearbeitung des Manila-Projekts und geringere Rückstellungen wegen Risikovorsorge in Bezug auf Sicherheitsthemen und Umwelt überkompensiert.

Das **EBITDA** stieg in den ersten drei Quartalen des Jahres 2006 insbesondere auch aufgrund der deutlich höheren sonstigen betrieblichen Erträge auf 486,9 Mio €. Die EBITDA-Marge nahm um 2,0 Prozentpunkte auf 30,1 % zu.

In den **Abschreibungen** kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Eine Erhöhung erfolgte aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen wegen geplanter Abrissmaßnahmen, der Vollkonsolidierung von Antalya und einer Sonderabschreibung auf nicht mehr genutzte Software. Des Weiteren wurde laufzeitbedingt eine Sonderabschreibung auf die im September 2007 endende Konzession in Antalya vorgenommen. Diese Effekte wurden durch Reduzierung der Abschreibungen aufgrund verlängerter Nutzungsdauer sowie dem Wegfall der planmäßigen Abschreibung auf die Betriebskonzession für Antalya und auf Gebäude und zugeordnete Infrastruktur am Standort Frankfurt aus dem Vorjahr überkompensiert. Insgesamt sanken die Abschreibungen von 170,4 Mio € im Vorjahreszeitraum auf 165,9 Mio €.

Das **EBIT** (Betriebliches Ergebnis) lag somit bei 321,0 Mio €, gegenüber 268,4 Mio € im Vorjahreszeitraum.

Das **Finanzergebnis** betrug 9,4 Mio €, der Vorjahreswert lag bei – 21,2 Mio €. Die Verbesserung resultierte im Wesentlichen aus einer ersten Kompensationszahlung für das Terminalprojekt auf den Philippinen und der Veränderung der Währungsgewinne und -verluste in der Langfristfinanzierung für Antalya.

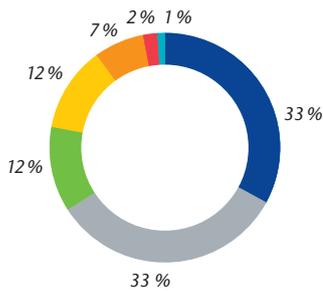
Die **Steuerquote** ging von 45,3 % auf 39,5 % zurück. Dies resultierte im Wesentlichen aus der steueroptimierten Finanzanlagestrategie und der erstmaligen Anrechnung des Körperschaftsteuerguthabens auf Ausschüttungen nach Ablauf des Moratoriums (Systemwechsel bei der Körperschaftsteuer in 2001).

Das **Konzern-Ergebnis** lag mit 200,1 Mio € um 47,9 % über dem Vorjahresniveau. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie stieg von 1,49 € auf 2,19 €.

## Vermögens- und Finanzlage

### Investitionen

#### Investitionen: 353,1 Mio €



Hinweis: Aufgrund der Vereinheitlichung der Investitionskategorien in Planung und Berichterstattung ist die Investitionsaufteilung nicht mit dem Vorjahr identisch.

Seit Jahresbeginn investierte der Fraport-Konzern bis zum 30. September insgesamt 353,1 Mio €, der Wert des Vorjahreszeitraums betrug 430,5 Mio €. Bereinigt um die vorjährigen Sondereffekte durch den Kauf des Mönchhof-Geländes sowie der Zugänge bei langfristigen Geldanlagen lag die Investitionssumme in den ersten neun Monaten 2006 allerdings über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Ohne Finanzanlagen wurden am Standort Frankfurt 237,8 Mio € investiert, im Vorjahreszeitraum waren es 239,7 Mio €. Auch hier lag der um den Sondereffekt des Grundstückskaufs bereinigte Wert über dem Vorjahr.

Von den 237,8 Mio € entfielen insgesamt 115,7 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminals. Hierzu gehören auch die Umbauten zur Vorbereitung auf den Airbus A380, die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien, die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals und weiterer Gebäude sowie die Sanierung der Start- und Landebahnen. In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden im Berichtszeitraum 40,8 Mio € investiert.

### Kapitalflussrechnung

In den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres betrug der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** 440,5 Mio €. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 52,9 Mio €, vor allem aufgrund des besseren Konzern-Ergebnisses.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** betrug im Berichtszeitraum 562,2 Mio € und übertraf damit den Vorjahreswert um 90,4 Mio €. Maßgeblich hierfür waren leicht höhere Investitionen in Sachanlagen sowie für im Rahmen des Asset Management deutlich gestiegene Finanzinvestitionen.

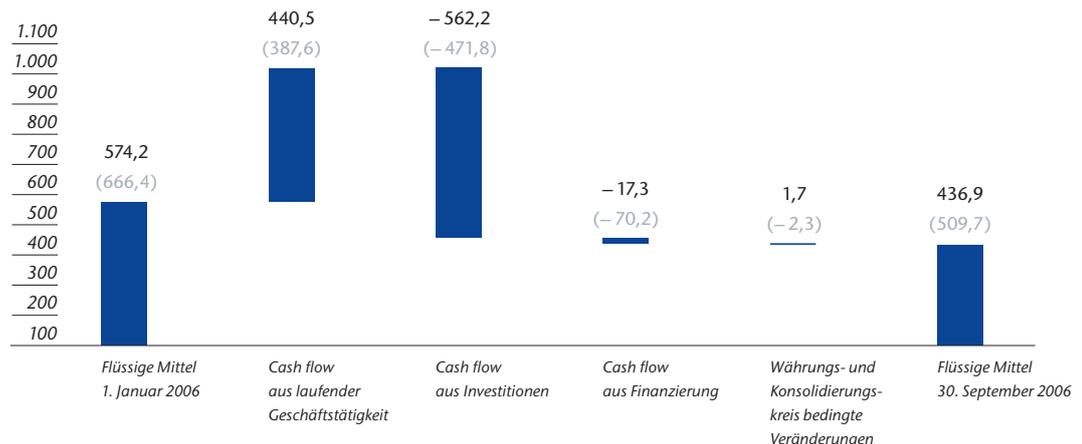
Im Berichtszeitraum erfolgte ein geringer **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit**. Im Vorjahreszeitraum betrug er noch 70,2 Mio €, gegenüber 17,3 Mio € im Berichtszeitraum. Die Verringerung resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Finanzschulden, gegenläufig wirkte sich die in 2006 erhöhte Dividendenzahlung aus.

Der **Finanzmittelbestand** reduzierte sich insgesamt von 574,2 Mio € zum 31. Dezember 2005 auf 436,9 Mio € zum 30. September 2006.

### Veränderung der flüssigen Mittel

(Daten 9M 2005)

in Mio €



### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2005 um 5,1 % auf 4.152,1 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Sachanlagen aufgrund von Investitionen sowie der Anlage des Free Cash flow in kurz- und langfristige Finanzanlagen.

Die **langfristigen Vermögenswerte** stiegen um 3,6 % auf 3.210,6 Mio €. Der Verkauf der belgischen Tochtergesellschaft TCR führte zu einer Verminderung der langfristigen Vermögenswerte, die durch zusätzliche Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und in den Ausbau am Standort Frankfurt sowie Investitionen in langfristige Geldanlagen überkompensiert wurde.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen um 10,4 % auf 941,5 Mio €. Ein geringer Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurde durch eine Zunahme der kurzfristigen Finanzanlagen überkompensiert. Innerhalb der Position erfolgte eine Umschichtung von Zahlungsmitteln in die Anlage von kurzfristigen Wertpapieren.

Das Eigenkapital erhöhte sich aufgrund des Jahresüberschusses. Die **Eigenkapitalquote**<sup>1</sup> zum 30. September 2006 erhöhte sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2005 leicht auf 54,9 %.

Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** stiegen um 3,2 % auf 1.851,7 Mio € bedingt durch die Aufnahme langfristiger Kredite.

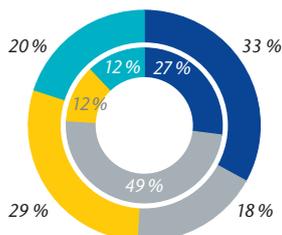
Die **Netto-Finanzschulden** beliefen sich zum 30. September 2006 auf 375,3 Mio €. Zum Bilanzstichtag 2005 überstiegen die Finanzschulden die Zahlungsmittel um 188,3 Mio €. Diese signifikante Veränderung resultierte vor allem aus der Anlage von Zahlungsmitteln in kurz- und langfristige Wertpapiere sowie einer geringfügigen Erhöhung der Finanzschulden durch die Aufnahme langfristiger Kredite. Das Gearing<sup>1</sup> stieg infolgedessen von 9,1 % auf 16,5 %.

### Bilanzstruktur

		Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	
Aktiva	30.9.2006	77,3 %	22,7 %	
	31.12.2005	78,4 %	21,6 %	
Passiva	30.9.2006	55,4 %	29,5 %	15,1 %
	31.12.2005	54,6 %	29,1 %	16,3 %
		Eigenkapital	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden

<sup>1</sup> Eigenkapital vor Minderheitsanteilen und der zur Ausschüttung vorgesehenen Dividende.

**Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz (äußerer Kreis) und EBITDA (innerer Kreis)**



- Aviation
- Retail & Properties
- Ground Handling
- External Activities

## Segmentberichterstattung

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird in den vier Segmenten „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ abgebildet. Die drei Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG „Bodenverkehrsdienste“, „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ sowie „Handels- und Vermietungsmanagement“ (vergleiche Kapitel „Organisationsstruktur“) sind den Segmenten eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen diese Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Die internen Servicebereiche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie das Immobilien- und Facility Management gehören zum Segment „Retail & Properties“.

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

Die Ergebnisse von Minderheitsbeteiligungen, die „at equity“ bilanziert werden, und die Erträge aus sonstigen Beteiligungen sind im Finanzergebnis ausgewiesen.

Aviation hatte am Konzern-Umsatz mit 33 % den größten Anteil. Ground Handling steuerte 29 % bei, auf die Segmente Retail & Properties und External Activities entfielen 18 % und 20 %. Diese Werte blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten im Wesentlichen unverändert.

Das Segment Retail & Properties ist mit einem Beitrag zum Konzern-EBITDA von rund 50 % nach wie vor das ergebnisstärkste.

## Aviation

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

### Aviation

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	Veränderung in %	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	190,0	193,1	1,6	524,7	535,4	2,0
EBITDA	58,5	58,6	0,2	137,1	131,8	-3,9
EBIT	43,1	39,6	-8,1	96,1	74,7	-22,3
Mitarbeiter	3.307	3.276	-0,9	3.329	3.261	-2,0

In den ersten drei Quartalen des Geschäftsjahres 2006 erzielte das Segment Aviation einen Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 2,0 % auf 535,4 Mio €. Die Erlösminderung aus dem Militärverkehr wurde durch die mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbarte Preiserhöhung um 2,2 %, das Passagierwachstum und den Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte für die sogenannten Critical Parts sowie das Vermischungsverbot überkompensiert.

Positiv auf die Gesamtleistung wirkten sich auch die Auflösung von Einzelwertberichtigungen sowie die Verrechnung interner Dienstleistungen wie zum Beispiel Sicherheitsleistungen im Rahmen von Critical Parts aus.

Der operative Aufwand lag mit 453,4 Mio € um 6,4 % über dem Vorjahreswert.

Bei nahezu unverändertem Personalaufwand entstanden höhere Aufwendungen insbesondere aufgrund von vermehrtem Fremdpersonaleinsatz zur Erfüllung der erweiterten Sicherheitsauflagen, erhöhten Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie durch die interne Verrechnung von Flächennutzung und den strengen Winter zu Beginn des Jahres. Gegenläufig waren vor allem geringere Rückstellungen wegen Risikoversorge in Bezug auf Sicherheitsthemen und Umwelt.

Das Segment-EBITDA lag daher mit 131,8 Mio € um 3,9 % unter dem Vorjahreswert. Das EBIT sank durch gestiegene Abschreibungen aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen für geplante Abrissmaßnahmen und Anlagenzugängen proportional stärker auf 74,7 Mio €.

## Retail & Properties

Unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien („Real Estate“) sind im Segment Retail & Properties abgebildet.

### Retail & Properties

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	Veränderung in %	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	96,2	97,8	1,7	276,1	288,3	4,4
EBITDA	76,8	82,8	7,8	219,7	240,9	9,6
EBIT	41,5	64,8	56,1	136,2	177,8	30,5
Mitarbeiter	2.865	2.865	0,0	2.923	2.867	-1,9

Der Segment-Umsatz lag mit 288,3 Mio € um 4,4 % über dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Erlöse aus Real Estate aufgrund geringerer Vermietungserlöse wegen der aktuellen Modernisierung und dem Abriss von Gebäuden konnte durch den deutlichen Anstieg der Erlöse aus Retail und Parkierung überkompensiert werden.

Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,18 € auf 2,48 €. Dies resultierte aus Neueröffnungen in den Bereichen Gastronomie und Finanzdienstleistungen, konzentrierten Verkaufsförderungsmaßnahmen im Shopping-Bereich und erhöhter Werbung im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft sowie neuen Werbeformaten.

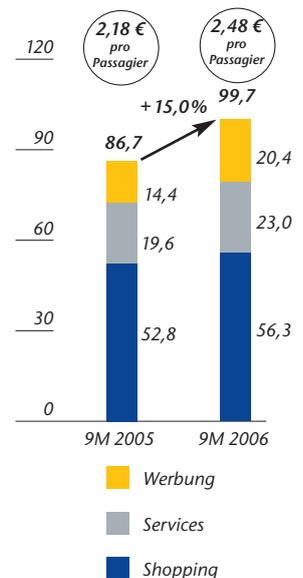
Positiv auf die Gesamtleistung wirkten sich die Verrechnung zusätzlicher Dienstleistungen wie zum Beispiel die Bereitstellung von Informationssystemen sowie aktivierte Eigenleistungen und Erträge aus der Verrechnung von Flächennutzung aus.

Der operative Aufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der Ausgliederung des Rechenzentrums, gestiegener Treibstoff- und Energiekosten sowie durch erhöhte Aufwendungen im Rahmen von Investitionen.

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung stieg das EBITDA auf 240,9 Mio €. Im Vergleich zum Vorjahrswert entspricht dies einer Steigerung um 9,6 %. Durch gesunkene Abschreibungen aufgrund von insgesamt längeren Nutzungsdauern der Vermögenswerte erreichte das EBIT mit einer Steigerung von 30,5 % 177,8 Mio €.

### Retail

in Mio €



## Ground Handling

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

### Ground Handling

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	Veränderung in %	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	165,5	164,9	-0,4	468,3	470,3	0,4
EBITDA	32,3	20,5	-36,5	58,7	55,9	-4,8
EBIT	26,7	15,0	-43,8	42,6	39,4	-7,5
Mitarbeiter	7.496	7.968	6,3	7.329	7.809	6,5

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen mit 470,3 Mio € auf Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Die Verkehrssteigerung sowie ein außerordentlich hoher Bedarf an Enteisungsleistungen im ersten Quartal führten zu einem Umsatzwachstum. Auch die Mengen- und Erlösentwicklung im Frachtbereich verlief sehr erfreulich. Umsatzmindernd wirkten insbesondere Preiszugeständnisse vor allem in Bezug auf den neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag sowie leichte Marktanteilsverluste von 0,8 Prozentpunkten auf 88,0 % aus.

Die übrigen Erträge stiegen durch die Auflösungen von Rückstellungen, die aufgrund des neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrags gebildet wurden.

Die Erhöhung des operativen Aufwands resultierte im Wesentlichen aus gestiegenem Materialeinsatz und erhöhten Instandhaltungskosten bedingt durch das höhere Verkehrsaufkommen und Umsetzung zusätzlicher Sicherheitsauflagen. Der Personalaufwand lag aufgrund einer deutlich erhöhten Beschäftigtenzahl wegen höherer Frachtonnage und Qualifizierungsmaßnahmen für die Sommerspitze im Flugverkehr sowie aufgrund der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals über dem Vorjahresniveau.

Das EBITDA sank demnach von 58,7 Mio € auf 55,9 Mio €, proportional dazu sank das EBIT auf 39,4 Mio €.

## External Activities

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

### External Activities

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	Veränderung in %	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	108,6	126,5	16,5	293,5	325,6	10,9
EBITDA	13,7	36,6	>100	23,3	58,3	>100
EBIT	5,2	25,8	>100	-6,5	29,1	-
Mitarbeiter	12.414	14.650	18,0	11.878	14.105	18,7

Der Umsatz des Segments stieg in den ersten drei Quartalen 2006 um 10,9 % auf 325,6 Mio €. Vor allem die auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierte ICTS Europe konnte ihre Umsätze durch Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien erneut deutlich erhöhen. Auch am Konzern-Flughafen Frankfurt-Hahn nahmen die Umsatzerlöse aufgrund von Passagier- und Frachtwachstum zu. Umsatzrückgänge resultierten aus dem Wegfall der Umsätze der TCR, die im Mai dieses Jahres erfolgreich verkauft wurde.

Der negative Basiseffekt in Antalya aufgrund der Umsatzausfälle durch die Eröffnung eines zweiten, konkurrierenden Terminals im April 2005 ist ausgelaufen. Weiter ist der Verkehr seit Mai diesen Jahres wieder gleichmäßiger aufgeteilt, sodass – trotz eines Gesamtverkehrsrückgangs am Flughafen Antalya – unter Berücksichtigung von Wechselkurschwankungen und der Quotenkonsolidierung im Vorjahr der Umsatz gestiegen ist.

Die übrigen Erlöse stiegen bedingt durch den Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR im Mai diesen Jahres sowie durch die Abschlagszahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila.

Der im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Segment-Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS. Der Sachaufwand im Segment lag insgesamt unter dem des Vorjahreszeitraums. Höhere Kosten resultierten aus der Geschäftsausweitung der ICTS, in Hahn aus der gestiegenen Verkehrsmenge, höheren Material- und Instandhaltungsaufwendungen sowie Versorgungsleistungen und in Antalya aus der Vollkonsolidierung. Geringere Kosten fielen für die Bearbeitung des Manila-Projekts und durch die Entkonsolidierung der TCR an.

Das EBITDA erhöhte sich insgesamt um 35,0 Mio € auf 58,3 Mio €, das EBIT stieg proportional dazu auf 29,1 Mio €.

Nicht im Segmentergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at equity.

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor Konsolidierung dargestellt.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse durch die Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien sowie aufgrund erhöhter Sicherheitsauflagen am Flughafen Frankfurt um 16,1 % auf 294,1 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich im Rahmen der Umsatzentwicklung. Das EBITDA lag mit 21,7 Mio € um 17,3 % über Vorjahresniveau.

In **Antalya** ergab sich unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrsrückgangs und der bis April anhaltenden ungleichen Verkehrsaufteilung zwischen den beiden konkurrierenden Terminals ein Passagierrückgang von 5,5 % gegenüber dem Vorjahr. Für die ersten vier Monate lag die Verringerung noch bei rund 75 %. Infolge des gesunkenen Verkehrs sank der Umsatz um 7,7 % auf 40,9 Mio €. Das EBITDA lag bei 25,2 Mio €, gegenüber 27,6 Mio € im Vorjahr. Seit Oktober 2005 wird die Gesellschaft voll konsolidiert, in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 wurde sie noch mit einer Quote von 50 % konsolidiert.

Das anhaltend positive Passagier- und Frachtaufkommen in **Frankfurt-Hahn** führte in den ersten neun Monaten 2006 zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 21,4 % auf 32,9 Mio €. Der operative Aufwand stieg durch die Verkehrsmenge, höhere Material- und Instandhaltungsaufwendungen sowie höhere Versorgungsleistungen an. Insgesamt stieg das EBITDA von – 1,7 Mio € auf – 0,4 Mio €.

Die Flughäfen Hannover-Langenhagen und Lima beziehungsweise deren Betriebsgesellschaften werden im Konzern „at equity“ bewertet.

Die Umsatzerlöse in **Hannover** stiegen, bedingt durch die positive Passagierentwicklung sowie durch die Einführung des Sicherheitsentgelts um 11,8 % auf 105,3 Mio €. Die überproportionale

Steigerung der Einkaufspreise für Medien, Aufwendungen für Enteisungsaktivitäten durch den Wintereinbruch zu Beginn des Geschäftsjahres sowie die veränderte Zuordnung der Beteiligungserträge führten zu einem erhöhten Aufwand, sodass das EBITDA um 11,4 % auf 25,7 Mio € zurückging.

In **Lima** entwickelten sich Umsatz und Ergebnis vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens positiv. Die Umsatzerlöse stiegen um 14,2 % auf 60,4 Mio €, das EBITDA übertraf mit 13,5 Mio € den Vorjahreswert um 16,4 %. Hauptursache des Anstiegs der Umsatzerlöse und des EBITDA war neben der positiven Verkehrsentwicklung eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte in 2006.

Lima wurde bei den „2005 World Airport Awards“ zum besten Flughafen Südamerikas gewählt. Die vom britischen Marktforschungsinstitut „Skytrax“ zwischen Juni 2004 und März 2005 durchgeführte Umfrage berücksichtigt die Meinungen von insgesamt 5,5 Millionen Passagieren aus 90 Ländern, die zu mehr als 30 Aspekten der Passagierzufriedenheit befragt wurden.

In Vorbereitung auf die Konzessionsübernahme für die Schwarzmeerflughäfen **Varna** und **Burgas** wurde am 11. August die bulgarische Tochtergesellschaft **Fraport Twin Star Airport Management AD** mit Sitz in Varna, Bulgarien, in das Registergericht eingetragen. An der Gesellschaft ist Fraport mit 60 % beteiligt. Am 10. September wurde der Konzessionsvertrag unterzeichnet. Die Betriebsübernahme der beiden Flughäfen durch Fraport Twin Star Airport Management AD ist für den 10. November 2006 geplant. Die Gesellschaft wird seit ihrer Gründung vollkonsolidiert.

## Mitarbeiter

Im Berichtszeitraum stieg die Mitarbeiterzahl des Fraport-Konzerns um 10,1 % auf durchschnittlich 28.042. In Frankfurt waren in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.443 Personen beschäftigt, 7,4 % mehr als im Vorjahr.

	9M 2005	9M 2006	Veränderung in %	2005	Veränderung 9M zu 2005 in %
Fraport-Konzern	25.459	28.042	10,1	25.781	8,8
davon in Frankfurt	16.244	17.443	7,4	16.390	6,4
Beteiligungen	13.251	16.058	21,2	13.611	18,0
davon ICTS	10.583	12.814	21,1	10.823	18,4

Im Vergleich zu den im Vorjahresbericht veröffentlichten Mitarbeiterzahlen wurde die Berechnung auf Segmentbasis geändert. Bis zum 31. Dezember 2005 wurden Aushilfen und Studenten den Segmenten pauschal zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2006 werden sie direkt bei den jeweiligen Bereichen erfasst. Die daraus resultierende Veränderung in den Mitarbeiterzahlen des Vorjahresquartals ist der Tabelle zu entnehmen.

Segment	9M 2005 Berechnung bis 2005	9M 2005 Berechnung ab 2006	9M 2006	Veränderung in %	2005 Berechnung bis 2006	2005 Berechnung ab 2006	Veränderung 9M zu 2005 in %
Aviation	3.520	3.329	3.261	-2,0	3.508	3.314	-1,6
Retail & Properties	3.010	2.923	2.867	-1,9	2.996	2.907	-1,4
Ground Handling	7.050	7.329	7.809	6,5	7.111	7.395	5,6
External Activities	11.879	11.878	14.105	18,7	12.166	12.165	15,9

Der Zuwachs an Mitarbeitern im Konzern entfiel vor allem auf das Segment External Activities, im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Mitarbeiter hier signifikant zu. Grund dafür war die Ausweitung des Geschäfts der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten ICTS Europe. Die Beschäftigtenzahl im Segment Ground Handling stieg durch höhere Frachttonnage und wegen Qualifizierungsmaßnahmen für die Sommerspitze im Flugverkehr sowie aufgrund der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich. Im Segment Retail & Properties war die Zahl der Mitarbeiter durch die Ausgliederung des Rechenzentrums zum 1. Juli 2005 sowie der Fluktuation im Bereich Facility Management rückläufig. Im Segment Aviation ging die Mitarbeiterzahl durch Produktivitätssteigerung im Bereich der Luftsicherheit zurück.

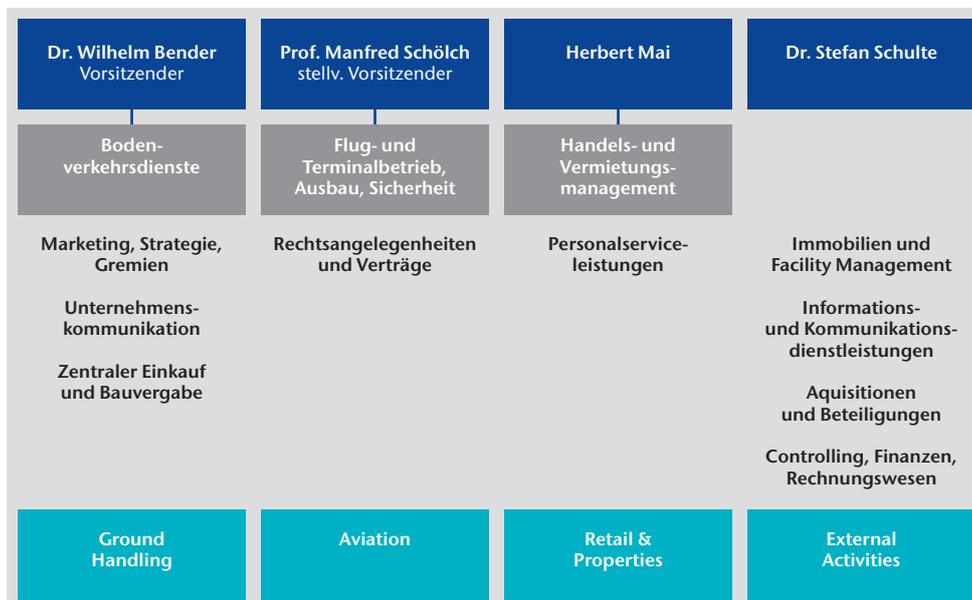
In den genannten Zahlen sind die Auszubildenden und freigestellte Beschäftigte unseres Konzerns nicht berücksichtigt. Die durchschnittliche Auszubildendenzahl der Fraport AG betrug im Berichtszeitraum 299, das sind 10 mehr als im Vorjahreszeitraum.

Die Anzahl der Beschäftigten in Gemeinschaftsunternehmen entspricht der Beteiligungsquote.

## Organisationsstruktur

Die Organisationsstruktur der Fraport AG zielt darauf ab, das Unternehmen effizient zu strukturieren und eine direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken. Jedes Vorstandsmitglied trägt die berichtsbezogene Verantwortung für je ein Konzern-Segment. Die entsprechende Zuordnung ist in nachstehender Grafik dargestellt.

### Fraport-Aufbauorganisation seit dem 1. August 2005 \*



\* ohne Stabsstellen

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat zum 1. April 2007 wirksam werdende personelle Veränderungen im Vorstand beschlossen. Der jetzige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, wird das Ressort des zum 31. März nächsten Jahres auf eigenen Wunsch ausscheidenden stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden Prof. Manfred Schölch und auch die Stellvertretung im Vorsitz übernehmen. Dr. Schulte wird damit den Flughafen-Ausbau, die Bauaktivitäten, den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Sicherheit verantworten. Mit diesem Wechsel im Vorstand wird das Finanzressort neu besetzt, die Suche nach einem Nachfolger wird umgehend beginnen.

## Sonstiges

### *Auftragslage*

Der Sommerflugplan 2006 führt im Passagierverkehr 129 Airlines auf, die über 300 Ziele in 112 Ländern bedienen. Für den Winterflugplan 2006/07 ist nach derzeitigem Planungsstand ein Wachstum der Flugzeugbewegungen von bis zu 1,1 % zu erwarten. Wachstumsträger werden erneut der Interkontinental- sowie der Frachtverkehr sein. Damit setzt sich der generelle Trend aus dem Sommer auch im Winter fort.

### *Innovationen*

Wissen und Innovationsfähigkeit sind für Fraport entscheidende Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb und Grundlage für nachhaltiges Wachstum. Branchentypisch betreiben wir keine „Forschung und Entwicklung“ im engeren Sinne; Fraport hat jedoch das Innovationsmanagement in der Unternehmensvision verankert. Ziel ist es, zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und zur Marktreife zu führen. Auf unserer Website ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)) finden Sie Informationen zu unseren Innovationsprojekten in Form von Kurzbeschreibungen und ausführlicheren Projektdaten zum Download.

### *Corporate Responsibility*

Als Betreiber des verkehrsreichsten deutschen Flughafens, der größten lokalen Arbeitsstätte der Bundesrepublik und als Wirtschaftsmotor der Rhein-Main-Region nimmt Fraport eine bedeutende Rolle ein.

Im Bewusstsein unserer gesellschaftlichen Verantwortung unterstützen wir soziales Engagement und fördern Bildung, Sport, Kunst und Kultur, Gesundheit und Umwelt. Unter dem Motto „Aktiv für die Region“ engagiert sich Fraport mit zahlreichen Förderprogrammen, Stiftungen, Spenden und Sponsoringaktivitäten im Umland des Frankfurter Flughafens.

Über das vielfältige soziale Engagement des Airport-Konzerns informiert nun auch eine eigene Internetseite: [www.aktivfuerdieregion.fraport.de](http://www.aktivfuerdieregion.fraport.de).

Umweltschutz ist als Konzern-Grundsatz festgeschrieben und Teil unserer Unternehmensrichtlinien. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

Ausführliche Informationen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht zusammengestellt, der bei Fraport direkt angefordert werden kann und auch auf unserer Homepage veröffentlicht ist. Im Internet finden Sie darüber hinaus weitere Informationen zu Umweltthemen ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)).

### *Aktienoptionsplan*

Auf der Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 wurde ein neuer Aktienoptionsplan „Fraport Management Stock Option Plan 2005“ (Fraport MSOP 2005) beschlossen, der den alten Aktienoptionsplan ablöste. Der neue Aktienoptionsplan entspricht den unter anderem durch den Deutschen Corporate Governance-Kodex erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG, Mitgliedern der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen sowie weiteren ausgewählten Führungskräften der Fraport AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen.

Insgesamt belief sich die Zahl der über beide Aktienoptionspläne ausgegebenen Bezugsrechte am 30. September 2006 auf 1.287.750 Stück. Der derzeitige Bestand an ausgegebenen und noch nicht ausgeübten Optionen im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 beträgt 21.250 Stück. Für den Fraport MSOP 2005 wurden insgesamt 414.700 Bezugsrechte ausgegeben, von denen 20.000 Stück verfallen sind und noch keine ausgeübt werden konnten.

### *Eigene Aktien*

Am 30. September 2006 hatte die Fraport AG 109.728 eigene Aktien im Bestand. Im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2005 entspricht dies einem Rückgang von 4.197 Aktien. Diese wurden als Teil der Vorstandsvergütung ausgegeben.

### *Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen*

Gegenüber dem 31. Dezember 2005 haben sich die Haftungsverhältnisse und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen nicht wesentlich verändert.

## *Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung*

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von 28 Mio US-\$. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von 1,57 Mrd PHP (rund 30 Mio US-\$) Schadensersatz und Kosten gegen die Fraport AG. Im September 2006 haben PIATCO und Fraport bei Gericht einen gemeinsamen Antrag eingereicht, die Klage sowie die Widerklage zu beenden, da PIATCO das streitgegenständliche Darlehen weitgehend zurückbezahlt hat. Das Gericht hat zwischenzeitlich das Verfahren daraufhin für beendet erklärt.

Anfang 2007 ist die Grundsteinlegung für das Airrail Center geplant. Das Risiko einer sich nachteilig verändernden Nachfragesituation bezüglich der zu bebauenden Fläche des Fernbahnhofs hat sich für Fraport deutlich reduziert.

Die Risiken hinsichtlich der Verkehrsaufteilung in Antalya haben sich aufgrund der zwischenzeitlich geänderten Zuteilung der Passagiere vermindert.

Bei der EU-Kommission ist eine Beschwerde des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften 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. Der Flughafen Frankfurt-Hahn hat inzwischen Akteneinsicht beantragt.

Das Bundesinnenministerium (BMI) hat im Rahmen des Grundlagenvertrags 2004 Fraport beauftragt, Sicherheitsleistungen zu erbringen. Aktuell beanstandet die EU-Kommission bei der Bundesregierung die Direktvergabe dieses Auftrags über Sicherheitsdienste an Fraport, ohne vorherige öffentliche Ausschreibung. Der Bundesregierung bleibt eine Frist von zwei Monaten, um auf die Bedenken der EU-Kommission zu reagieren. Es besteht das Risiko, dass bei einer öffentlichen Ausschreibung, Fraport den Auftrag verlieren könnte. Fraport prüft zurzeit mögliche Auswirkungen.

Ansonsten haben keine wesentlichen Veränderungen zu den im Geschäftsjahr 2005 dargestellten Risiken und Chancen stattgefunden. Es sind derzeit keine existenzgefährdenden Risiken erkennbar. Die Angaben zu Risiko- und Chancensituation und zum Risikomanagement der Fraport AG enthält der Geschäftsbericht 2005 auf den Seiten 64ff.

## Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

### Ausblick

#### Flughafen-Ausbau

Eine bedeutende raumordnerische Voraussetzung für den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen-Ausbau ist die Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP). Diese wurde am 12. September von der Landesregierung festgestellt. Die noch erforderliche Zustimmung des Hessischen Landtags wird vor der Sommerpause 2007 erwartet. Wesentliches Ziel der Änderung ist die Neufassung der raumordnerischen Festlegungen zur Erweiterung des Flughafens mit der Ausweisung der Fläche für die Errichtung einer neuen Landebahn im Nordwesten als Vorranggebiet. Den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) erwarten wir entsprechend den bisherigen Ankündigungen des HMWVL für Ende 2007. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Landebahn ist dann unter anderem von der zeitlichen Dauer der sich voraussichtlich anschließenden Gerichtsverfahren und dem darauf folgenden Bau der Landebahn einschließlich der notwendigen Maßnahmen im Umfeld abhängig.

Am 9. August wurden die Ergebnisse einer neuen Repräsentativ-Umfrage von TNS Infratest zur „Zukunft des Frankfurter Flughafens“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse belegen ein starkes Anwachsen der Zustimmung zum Ausbau gegenüber der letzten Befragung im Jahre 2002. Wir sehen die Ergebnisse dieser Umfrage als eine Bestätigung unseres Kurses, einerseits mit Energie für einen zeitgerechten Flughafen-Ausbau einzutreten, andererseits stetig um das Vertrauen der Bürger zu werben, die Ergebnisse der Mediation ernst zu nehmen und umzusetzen.

#### FRA-Nord

Ende September 2006 wurde der erste Bauabschnitt im Rahmen der Neukonzeption Terminal 2 – Abfertigung des A380 und Umsetzung der EU-Verordnung zur Trennung der Passagiere – fertiggestellt. Mit der Auslieferung einer 3. Fluggastbrücke im Oktober 2006 wird am Flughafen Frankfurt das erste A380 Gate mit zugehöriger Position fertiggestellt sein. In dem gerade gestarteten zweiten Bauabschnitt werden weitere Gates sowie das dazugehörige Brückenbauwerk ausgebaut sowie mit dem Rohbau des Retail-Pavillons zur Erweiterung der Retail-Bereiche und den Arbeiten für die neue Lounge für mobilitätseingeschränkte Passagiere und für den Bereich der Bundespolizei begonnen.

Der Neubau der erweiterten Halle C schreitet planmäßig voran. Am 12. Juni wurde der CD-Riegel, die Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 2, wegen Umbaus offiziell außer Betrieb genommen. Hier entstehen drei neue Gebäudepositionen für die neue Generation der Großraumflugzeuge sowie vier neue Bus-Gates. Weiter sind rund 800 Quadratmeter neue Retail-Flächen geplant. Die Fertigstellung der ersten Bauphase ist bereits Ende 2007 geplant, der zweite Bauabschnitt soll Mitte 2008 in Betrieb genommen werden.

Im August wurde das Restaurant „Käfer's“ in der Shopping Avenue nach umfassender Sanierung wieder eröffnet. Ende September ging der jetzt größte Travel Value Shop des Flughafens nach deutlicher Erweiterung und mit einer neuen Konzeption im Bereich B-Schengen wieder in Betrieb.

## Geschäftsaussichten

Mit Beginn des vierten Quartal stellt sich der wirtschaftliche Ausblick für 2006 weiterhin sehr positiv dar. Das Gesamtjahr wird von einer starken weltwirtschaftlichen Entwicklung geprägt und stützt die deutsche Exportwirtschaft. Die im Geschäftsbericht 2005 dargestellten Prognosen des Wachstums der verschiedenen Wirtschaftsgrößen sind sogar größtenteils nach oben revidiert worden. Für die Weltwirtschaft wird ein Anstieg von rund 5 % in 2006 erwartet, für 2007 mit gut 4 % zwar ein etwas abgeschwächtes aber erneut über dem langfristigen Trend liegendes Wachstum.

### Wachstum Bruttoinlandsprodukt 2006 in %

Deutschland .....	2,2	Japan .....	2,7	
EU-Staaten .....	2,8	Indien .....	7,6	
USA .....	3,3	China .....	10,5	Quelle: DekaBank, Oktoberbericht 2006

Das Welthandelsvolumen, ein wichtiger Indikator für die Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, sollte 2006 erwartungsgemäß insgesamt um rund 9 % zunehmen. Im Jahr 2007 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft leicht abgeschwächt fortsetzen. Durch den Kaufkraftentzug durch die Mehrwertsteuererhöhung sowie eine veränderte Feiertagslage mit reduzierten Produktionstagen werden die deutschen Konjunkturaussichten für 2007 allerdings spürbar gedämpft.

## Verkehrserwartungen

Am **Flughafen Frankfurt** rechnen wir im Gesamtjahr 2006 weiterhin mit einem Anstieg des Passagieraufkommens von rund 1 %. Die Flugplankonferenz für die Wintersaison 2006/2007 zeigt eine anhaltende Slot-Nachfrage. Dabei wird sich das überproportionale Wachstum des Interkontinentalverkehrs fortsetzen, der für die Entwicklung Frankfurts als internationale Luftverkehrsdrehscheibe wichtig ist.

Auch **konzernweit** wird nach unserer Einschätzung die Zahl der Passagiere über der des Vorjahrs liegen. Der negative Basiseffekt in Antalya ist ausgelaufen und die günstigere Verkehrsaufteilung seit Ende April hat bereits in den vergangenen Monaten zu spürbaren Zuwächsen geführt. Weiter wurde das Konzessionsende auf September 2007 verlängert.

Unsere Flughäfen Frankfurt-Hahn und Hannover sollten vom Wachstum im Low-Cost-Markt weiter profitieren. Am Flughafen Hahn wird Ryanair ab Oktober 2006 zwei zusätzliche Flugzeuge stationieren und zunächst 15 neue Destinationen anbieten. Im Februar 2007 kommt mit Genua das 43. Ziel der Ryanair ab Hahn hinzu. Iceland Express führt erstmals seine zwei wöchentlichen Flüge auch in der kommenden Wintersaison fort. Aufgrund der insgesamt positiven wirtschaftlichen und luftverkehrsspezifischen Rahmenbedingungen erwarten wir auch an unserem Flughafen in Lima eine anhaltend positive Passagierentwicklung.

Hinsichtlich der Luftfracht ist konzernweit ebenfalls mit einer deutlich positiven Entwicklung zu rechnen.

### **Konzern-Segmente**

Für die Entwicklung und Ergebnisse der Konzern-Segmente halten wir im Wesentlichen an den im Geschäftsbericht 2005 dargestellten Prognosen fest.

Auch im vierten Quartal 2006 sollten im Konzern-Segment Aviation die Verkehrssteigerung und die durchschnittliche Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt sowie die zusätzlichen Sicherheitsentgelte den Wegfall der Umsätze aus Militärverkehr überkompensieren. Letzteres sowie die Kosten aus zusätzlichen Sicherheitsanforderungen, die nicht vollständig an die Fluggesellschaften weitergegeben werden können, lassen das Ergebnis in diesem Segment voraussichtlich auf etwa dem Niveau des Vorjahrs liegen. Gegenüber unseren ursprünglichen Erwartungen ergeben sich hier vor allem Ergebnisverbesserungen aufgrund der Auflösung von Einzelwertberichtigungen sowie geringeren Aufwendungen für Investitionen.

Im Segment Retail & Properties sollten sich die gegenläufigen Entwicklungen auf der Umsatzseite – Steigerung durch Ausbau des Retail-Geschäfts, Rückgang aufgrund des reduzierten Verkaufs von Versorgungsleistungen – fortsetzen. Aufgrund des geplanten Abrisses mehrerer Gebäude erhöht sich der Aufwandsanteil aus Investitionen bei gleichzeitigem Rückgang von Erlösen. In Verbindung mit einem Rückgang der Abschreibungen erwarten wir insgesamt ein Segment-Ergebnis über dem Vorjahresniveau.

Im Segment Ground Handling wird sich voraussichtlich trotz der positiven Entwicklung des relevanten Verkehrs ein leichter Umsatzrückgang aufgrund von Preiszugeständnissen und geringen Marktanteilsverlusten gegenüber dem Vorjahr ergeben. Das Segment sollte sich auch weiterhin auf einem hohen Ergebnisniveau bewegen.

Die wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts sollten sich 2006 insgesamt positiv entwickeln, allerdings wird aufgrund der bereits beschriebenen Effekte das EBITDA unserer Konzern-Tochter Frankfurt-Hahn in diesem Jahr nicht im positiven Bereich liegen. Wir erwarten im Segment External Activities eine Zunahme bei Umsatzerlösen und Segmentergebnis, auch aufgrund des erfolgreichen Verkaufs der TCR und der Abschlagszahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila.

### **Konzern-Kennzahlen 2006**

Konzernweit erwarten wir 2006 bei einer weiterhin positiven Verkehrsentwicklung einen Anstieg der Umsatzerlöse um etwa zwei Prozent und einen Anstieg des EBITDA um zirka sechs bis acht Prozent. Dies beinhaltet bereits die zuvor erörterten ungeplanten Erträge und Aufwendungen. Der Jahresüberschuss sollte 2006 sogar um über 30 Prozent zulegen, da hier zusätzlich ein Teil der Kompensationszahlung für das Terminalprojekt auf den Philippinen enthalten ist.

### **Vorschau 2007**

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte im Grundsatz auch auf unsere Konzern-Flughäfen zutreffen, in Frankfurt allerdings nur unter Berücksichtigung der Kapazitätsbeschränkungen. In Antalya läuft der bestehende Konzessionsvertrag im September 2007 aus. Insgesamt erwarten wir für das Jahr 2007 eine moderate Steigerung des Passagieraufkommens und ein erneut stärkeres Wachstum im Luftfrachtverkehr.

Im Segment Aviation gehen wir in der Planung für 2007 von keiner Preiserhöhung bei den Flughafen-Entgelten aus. Durch höhere Aufwendungen aus Investitionen sowie höheren Abschreibungen wird das Segmentergebnis voraussichtlich deutlich unter dem des Vorjahrs liegen.

Im Segment Ground Handling erwarten wir aufgrund stagnierender Umsatzzahlen wegen Preis- zugeständnissen, dem Wegfall der Auflösungen von Rückstellungen, die aufgrund des neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrags gebildet wurden sowie höherer operativer Kosten einen weiteren Rückgang der operativen Marge.

Retail & Properties sollte von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und der Retail-Umsätze profitieren.

Im externen Geschäft wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Für Frankfurt-Hahn werden Maßnahmen geprüft, mit denen in 2007 ein positives EBITDA erreicht werden kann. Wesentliche Effekte im Segment External Activities könnten sich aber durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen ergeben.

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft auch für die Zukunft sicherzustellen, wenden wir auch weiterhin ein striktes Kostenmanagement an.

Bei dem in 2005 angestoßenen Projekt „Wir machen Fraport fit“ befinden sich die betriebsintern vereinbarten personalpolitischen Maßnahmen in der Umsetzung. Hieraus werden positive Effekte in der Größenordnung von etwa 50 Mio € bis zum Jahr 2010 – im Vergleich zu einer unbeeinflussten Entwicklung der Personalkosten auf Basis der Rahmenbedingungen von 2005 – erwartet.

Mit dem Projekt „Focus Competition“ sollen Ineffizienzen in den Bereichen Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management behoben werden. Im dritten Quartal 2006 haben die Bereiche mit der konkreten Umsetzung der aufgezeigten Verbesserungen in definierten Teilprojekten begonnen. Es wurden Maßnahmen ermittelt und mit einer klaren Verantwortungszuweisung versehen. Im Bereich der ebenfalls untersuchten Overheadbereiche wurden die identifizierten Einsparungsmöglichkeiten in der Personalplanung für das Jahr 2007 bereits berücksichtigt. Insgesamt wurden Ergebnispotenziale von etwa 25 Mio € identifiziert, die sich von 2007 an sukzessive ergebnisverbessernd auswirken und bis 2010 vollständig realisiert sein sollen.

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

# Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2006

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Q3 2005	Q3 2006	9M 2005	9M 2006
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>560,3</b>	<b>582,3</b>	<b>1.562,6</b>	<b>1.619,6</b>
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,1	0,0	0,2
Andere aktivierte Eigenleistungen	5,6	5,6	14,3	15,7
Sonstige betriebliche Erträge	4,3	13,6	17,9	55,5
<b>Gesamtleistung</b>	<b>570,2</b>	<b>601,6</b>	<b>1.594,8</b>	<b>1.691,0</b>
Materialaufwand	- 82,6	- 86,9	- 235,5	- 254,1
Personalaufwand	- 254,0	- 273,7	- 766,4	- 805,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 52,3	- 42,5	- 154,1	- 144,1
<b>EBITDA</b>	<b>181,3</b>	<b>198,5</b>	<b>438,8</b>	<b>486,9</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- anlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	- 64,8	- 53,3	- 170,4	- 165,9
<b>EBIT/Betriebliches Ergebnis</b>	<b>116,5</b>	<b>145,2</b>	<b>268,4</b>	<b>321,0</b>
Zinsergebnis	- 8,3	- 3,9	- 20,9	- 17,2
Ergebnis at equity	2,7	3,4	4,9	3,1
Erträge aus Beteiligungen	2,9	0,0	5,6	2,0
Wertminderungen auf Finanzanlagen	- 0,2	- 0,4	- 1,3	- 0,4
Sonstiges Finanzergebnis	1,2	18,9	- 9,5	21,9
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 1,7</b>	<b>18,0</b>	<b>- 21,2</b>	<b>9,4</b>
<b>EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>114,8</b>	<b>163,2</b>	<b>247,2</b>	<b>330,4</b>
Ertragsteuern	- 52,1	- 60,1	- 111,9	- 130,3
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>62,7</b>	<b>103,1</b>	<b>135,3</b>	<b>200,1</b>
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	62,1	102,8	134,9	199,5
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	0,6	0,3	0,4	0,6
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in € (unverwässert)</b>	<b>0,68</b>	<b>1,13</b>	<b>1,49</b>	<b>2,19</b>
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in € (verwässert)</b>	<b>0,67</b>	<b>1,11</b>	<b>1,47</b>	<b>2,16</b>

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

## Konzern-Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Stand 31.12.2005	Stand 30.9.2006
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Geschäfts- oder Firmenwert	108,3	104,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	50,2	40,6
Sachanlagen	2.587,3	2.644,9
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	37,4	37,4
Beteiligungen at equity	53,6	55,1
Andere Finanzanlagen	209,5	282,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33,2	29,9
Latente Steueransprüche	19,3	16,3
	<b>3.098,8</b>	<b>3.210,6</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	14,4	11,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	190,0	176,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	71,5	316,8
Zahlungsmittel	574,2	436,9
	<b>850,1</b>	<b>941,5</b>
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2,7	–
	<b>852,8</b>	<b>941,5</b>
	<b>3.951,6</b>	<b>4.152,1</b>

### Passiva

in Mio €	Stand 31.12.2005	Stand 30.9.2006
<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital	910,7	913,6
Kapitalrücklage	550,5	558,2
Gewinnrücklagen	599,2	606,8
Konzern-Bilanzgewinn	82,1	–
Konzern-Ergebnis 1.1. – 30.9.2006	–	199,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.142,5	2.278,1
Minderheitsanteile am Eigenkapital	15,4	22,3
	<b>2.157,9</b>	<b>2.300,4</b>
<b>Langfristige Schulden</b>		
Finanzschulden	622,4	705,8
Sonstige Verbindlichkeiten	115,4	104,2
Latente Steuerverpflichtungen	112,2	117,2
Pensionsverpflichtungen	21,4	22,6
Ertragsteuerrückstellungen	167,0	169,2
Sonstige Rückstellungen	112,1	107,8
	<b>1.150,5</b>	<b>1.226,8</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>		
Finanzschulden	140,1	106,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	173,3	145,2
Sonstige Verbindlichkeiten	105,1	143,6
Ertragsteuerrückstellungen	18,5	45,9
Sonstige Rückstellungen	206,2	183,8
	<b>643,2</b>	<b>624,9</b>
	<b>3.951,6</b>	<b>4.152,1</b>

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	9M 2005	9M 2006	2005
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis</b>	<b>134,9</b>	<b>199,5</b>	<b>161,2</b>
Ertragsteuern	111,9	130,3	123,9
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	0,4	0,6	0,3
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	173,8	165,9	241,3
Zinsergebnis	20,9	17,2	23,1
Beteiligungserträge	-5,6	-2,0	-6,3
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	0,1	-7,2	4,7
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse	6,9	-1,9	8,0
Veränderungen der Equity-Bewertung	-4,9	-3,1	-6,7
Veränderungen der Vorräte	-0,8	2,6	-2,3
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	-26,1	14,9	-12,1
Veränderungen der Rückstellungen	6,8	-22,0	51,5
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)	83,4	60,1	66,9
<b>Betrieblicher Bereich</b>	<b>501,7</b>	<b>554,9</b>	<b>653,5</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen	-31,8	-30,1	-40,1
Erhaltene Zinsen	10,9	12,9	17,0
Erhaltene Dividenden	5,6	2,0	6,3
Gezahlte Ertragsteuern	-98,8	-99,2	-143,0
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>387,6</b>	<b>440,5</b>	<b>493,7</b>
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	-4,3	-2,4	-9,3
Investitionen in Sachanlagen	-246,1	-271,0	-426,1
Investitionen in Beteiligungen at equity	-0,1	-0,6	-
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-32,9	0,0	-32,8
Konsolidierungskreisbedingte Änderung	-	-	11,4
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen	-2,5	-	-2,5
Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen	-	13,2	0,8
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)	-140,2	-75,3	-191,7
Sonstige Finanzinvestitionen (kurzfristig)	-75,0	-250,0	-
Erlöse aus Anlagenabgängen	29,3	23,9	32,0
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-471,8</b>	<b>-562,2</b>	<b>-618,2</b>
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	-68,0	-82,0	-67,9
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden	-2,0	-0,7	-1,2
Kapitalerhöhung	18,8	11,3	20,8
Veränderung der Finanzschulden	-19,0	54,1	94,5
<b>Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-70,2</b>	<b>-17,3</b>	<b>46,2</b>
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	-	-	-11,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	-2,3	1,7	-2,5
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>-156,7</b>	<b>-137,3</b>	<b>-92,2</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	666,4	574,2	666,4
<b>Finanzmittelbestand zum 30. September bzw. 31. Dezember</b>	<b>509,7</b>	<b>436,9</b>	<b>574,2</b>

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Markt- bewertungs- rücklage	Konzern- Bilanz- gewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheits- anteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Gewinn- rücklage	Währungs- rücklage					
<i>in Mio €</i>										
Stand 1.1.2005	905,1	539,3	36,5	499,7	-14,6	-3,2	68,0	2.030,8	10,8	2.041,6
Währungsänderungen	-	-	-	-	7,2	-	-	7,2	-	7,2
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3	-	0,3
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	-6,4	-	-6,4	-0,7	-7,1
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	7,2	-6,1	0,0	1,1	-0,7	0,4
Kapitalerhöhung gegen Einlagen	5,5	8,8	-	-	-	-	-	14,3	4,5	18,8
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-67,9	-67,9	-1,2	-69,1
Konzern-Ergebnis 1.1. – 30.9.2005	-	-	-	-	-	-	134,9	134,9	0,4	135,3
Aktioptionen	-	2,4	-	-1,9	-	-	-	0,5	-	0,5
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	1,1	-	-	-0,1	1,0	1,0	2,0
Stand 30.9.2005	910,7	550,6	36,5	498,9	-7,4	-9,3	134,9	2.114,9	14,8	2.129,7
Stand 1.1.2006	910,7	550,5	36,5	577,8	-7,8	-7,3	82,1	2.142,5	15,4	2.157,9
Währungsänderungen	-	-	-	-	-0,5	-	-	-0,5	-	-0,5
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	3,7	-	3,7	-	3,7
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	-4,3	-	-4,3	0,3	-4,6
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5	8,0	0,0	7,5	0,3	7,8
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn	-	-	-	-	-	-	-	0,0	6,7	6,7
Aktienausgabe Mitarbeiter- beteiligungsprogramm	0,8	3,7	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock- Options-Programm – Kapitalerhöhung Aus- übung Bezugsrechte	2,0	2,6	-	-	-	-	-	4,6	-	4,6
– Wert erbrachter Lei- stungen (Bewertung)	-	1,3	-	-	-	-	-	1,3	-	1,3
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-82,0	-82,0	-0,7	-82,7
Konzern-Ergebnis 1.1. – 30.9.2006	-	-	-	-	-	-	199,5	199,5	0,6	200,1
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	0,1	-	-	-0,1	0,0	-	0,0
Stand 30.9.2006	913,6	558,2	36,5	577,9	-8,3	0,7	199,5	2.278,1	22,3	2.300,4

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

## Konzern-Segmente

<i>in Mio €</i>	9M	Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Konzern
Umsatzerlöse	2006	535,4	288,3	470,3	325,6	1.619,6
	2005	524,7	276,1	468,3	293,5	1.562,6
Personalaufwand	2006	133,0	118,6	268,1	286,2	805,9
	2005	133,5	119,7	261,5	251,7	766,4
EBITDA	2006	131,8	240,9	55,9	58,3	486,9
	2005	137,1	219,7	58,7	23,3	438,8
Abschreibungen	2006	57,1	63,1	16,5	29,2	165,9
	2005	41,0	83,5	16,1	29,8	170,4
EBIT	2006	74,7	177,8	39,4	29,1	321,0
	2005	96,1	136,2	42,6	-6,5	268,4

*Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.*

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht

in Mio €	Q1 2005	Q2 2005	Q3 2005	Q4 2005	Q1 2006	Q2 2006	Q3 2006
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>480,9</b>	<b>521,4</b>	<b>560,3</b>	<b>527,2</b>	<b>487,4</b>	<b>549,9</b>	<b>582,3</b>
Veränderung des Bestands an fertigen							
Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	4,1	4,6	5,6	6,3	4,1	6,0	5,6
Sonstige betriebliche Erträge	6,6	7,0	4,3	13,3	13,1	28,8	13,6
<b>Gesamtleistung</b>	<b>491,6</b>	<b>533,0</b>	<b>570,2</b>	<b>546,9</b>	<b>504,6</b>	<b>584,8</b>	<b>601,6</b>
Materialaufwand	- 77,0	- 75,9	- 82,6	- 98,1	- 84,6	- 82,6	- 86,9
Personalaufwand	- 252,4	- 260,0	- 254,0	- 266,1	- 262,1	- 270,1	- 273,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 55,1	- 46,7	- 52,3	- 79,0	- 48,4	- 53,2	- 42,5
<b>EBITDA</b>	<b>107,1</b>	<b>150,4</b>	<b>181,3</b>	<b>103,7</b>	<b>109,5</b>	<b>178,9</b>	<b>198,5</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	- 50,3	- 55,3	- 64,8	- 65,5	- 54,8	- 57,8	- 53,3
<b>EBIT/Betriebliches Ergebnis</b>	<b>56,8</b>	<b>95,1</b>	<b>116,5</b>	<b>38,2</b>	<b>54,7</b>	<b>121,1</b>	<b>145,2</b>
Zinsergebnis	- 5,8	- 6,8	- 8,3	- 2,2	- 7,3	- 6,0	- 3,9
Ergebnis at equity	0,2	2,0	2,7	3,3	- 1,3	1,0	3,4
Erträge aus Beteiligungen	1,7	1,0	2,9	0,7	0,0	2,0	0,0
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	- 1,1	- 0,2	0,0	0,0	0,0	- 0,4
Sonstiges Finanzergebnis	- 2,5	- 8,2	1,2	- 1,8	1,5	1,5	18,9
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 6,4</b>	<b>- 13,1</b>	<b>- 1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>- 7,1</b>	<b>- 1,5</b>	<b>18,0</b>
<b>EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>50,4</b>	<b>82,0</b>	<b>114,8</b>	<b>38,2</b>	<b>47,6</b>	<b>119,6</b>	<b>163,2</b>
Ertragsteuern	- 23,0	- 36,8	- 52,1	- 12,0	- 20,1	- 50,1	- 60,1
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>27,4</b>	<b>45,2</b>	<b>62,7</b>	<b>26,2</b>	<b>27,5</b>	<b>69,5</b>	<b>103,1</b>
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	45,1	62,1	26,3	27,7	69,0	102,8
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	- 0,3	0,1	0,6	- 0,1	- 0,2	0,5	0,3

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

# Anhang

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Seit 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. In den ersten neun Monaten 2006 betrug die sonstigen Steuern 5,0 Mio €, im Vorjahreszeitraum 3,2 Mio €. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Die Auswirkung des geänderten Ausweises der sonstigen Steuern auf das Betriebsergebnis und die Kennzahlen EBIT und EBITDA sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

	9M 2005	9M 2005 angepasst	9M 2006
<i>in Mio €</i>			
Sonstige betriebliche Aufwendungen	150,9	154,1	144,1
EBITDA	442,0	438,8	486,9
EBIT	271,6	268,4	321,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	251,1	247,2	330,4

Im Fraport-Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2005 wurde gemäß IFRIC 2 die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften geändert. Aufgrund der Ausweisänderung der Fremddanteile am Eigenkapital und Ergebnis wurden die entsprechenden Beträge im Konzern-Zwischenbericht vom 30. September 2005 bei den Minderheitsanteilen am Eigenkapital von 1,3 Mio € ins Fremdkapital und bei den Minderheitsanteilen am Ergebnis von 0,7 Mio € ins Finanzergebnis umgegliedert.

Der vorliegende, nicht geprüfte Zwischenabschluss zum 30. September 2006 für den Fraport-Konzern wurde gemäß IAS 34 und – wie auch der Konzern-Abschluss 2005 – in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle ab dem 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des IASB wurden berücksichtigt. Wesentliche Änderungen werden im Folgenden dargestellt.

Am 2. Dezember 2004 wurde IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasing-Verhältnis beinhaltet“ veröffentlicht. IFRIC 4 regelt Voraussetzungen, unter denen eine vertragliche Vereinbarung, beispielsweise Dienstleistungs- und Outsourcing-Vereinbarungen, als Leasing-Verhältnisse gemäß IAS 17 zu behandeln sind. IFRIC 4 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“ veröffentlicht. IFRIC 5 beschäftigt sich mit der Bilanzierung von Anteilen an Fonds, in welchen die zur Stilllegung beziehungsweise Rekultivierung verpflichteten Unternehmen Vermögenswerte ansammeln, um aus dem Vermögensfonds die später angefallenen Aufwendungen zu finanzieren. IFRIC 5 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde der überarbeitete IAS 19 veröffentlicht. Es wurde ein weiteres Wahlrecht zur Behandlung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste eingeführt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste können nunmehr sofort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Im Fraport-Konzern werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste gemäß Wahlrecht im IAS 19.92 i. V. m. IAS 19.93 sofort aufwandswirksam erfasst.

Das IASB hat am 18. August 2005 IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht. IFRS 7 ersetzt IAS 30 sowie Teile des IAS 32 und regelt Angabepflichten für Finanzinstrumente neu. Der Standard ist grundsätzlich von Unternehmen aller Branchen anzuwenden, wobei sich das Aus-

maß der erforderlichen Berichterstattung an der Intensität der Nutzung von Finanzinstrumenten sowie deren Risikobeitrag orientiert. IFRS 7 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen, wobei die frühere Anwendung empfohlen wird. Wir haben IFRS 7 noch nicht angewendet.

Das IASB hat in 2005 folgende Änderungen des IAS 39 erlassen: am 14. April „Währungsrisiko konzerninterne Transaktionen“, am 16. Juni „Fair Value Option“ und am 18. August „Finanzgarantien“. Die Änderungen vom 18. August betreffen IAS 39 und IFRS 4 und sehen vor, dass Verpflichtungen im Rahmen von Finanzgarantien in der Bilanz des verpflichteten Unternehmens als Schuld passiviert werden. Die Änderungen des IAS 39 treten für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung des geänderten Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im November 2005 wurde IFRIC 7 „Anwendung des Anpassungsansatzes unter IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationsländern“ verabschiedet. IFRIC 7 regelt die Anwendung von IAS 29, wenn erstmalig Hochinflation festgestellt wird. IFRIC 7 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2006 beginnen. Die Anwendung des IFRIC 7 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Im November 2005 verabschiedete das IASB Änderungen an IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse – Nettoinvestitionen in einem ausländischen Geschäftsbetrieb“. Den Änderungen zufolge sind monetäre Vermögenswerte und Schulden eines Mutter- oder Tochterunternehmens im Zusammenhang mit einem ausländischen Geschäftsbetrieb als Bestandteil der Nettoinvestition in einem ausländischen Geschäftsbetrieb einzuordnen. Hieraus resultierende Währungsunterschiede sind im Konzern-Abschluss erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Der geänderte IAS 21 ist erstmals auf Geschäftsjahre anzuwenden die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung des geänderten Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 12. Januar 2006 veröffentlichte das IFRIC die Interpretation IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“. IFRIC 8 stellt klar, dass IFRS 2 auf Vereinbarungen anzuwenden ist, bei denen ein Unternehmen anteilsbasierte Vergütungen offensichtlich ohne oder für eine ungenügende Gegenleistung gewährt. IFRIC 8 tritt für am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 8 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ wurde am 1. März 2006 herausgegeben. IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ verlangt von einem Unternehmen, zu dem Zeitpunkt, zu dem es Vertragspartei wird, zu überprüfen, ob der Vertrag ein eingebettetes Derivat enthält, das dem Standard zufolge vom Trägervertrag abzuspalten und getrennt wie ein freistehendes Derivat zu bilanzieren ist.

In IFRIC 9 wird der Frage nachgegangen, ob gemäß IAS 39 eine solche Beurteilung während der gesamten Vertragslaufzeit oder nur dann vorgenommen werden muss, wenn das Unternehmen Partei des strukturierten Vertrags wird. IFRIC 9 tritt für am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 9 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 20. Juli 2006 hat das IFRIC die Interpretation IFRIC 10 bezüglich Regelungen der Zwischenberichterstattung und Regelungen zur Erfassung von Wertminderungen veröffentlicht. IFRIC 10 beschließt, dass Wertminderungen, die im Zwischenabschluss vorgenommen wurden und für die gemäß IAS 36 beziehungsweise IAS 39 ein Wertaufholungsverbot gilt, in den folgenden Abschlüssen nicht rückgängig gemacht werden dürfen. IFRIC 10 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen. Im Fraport-Konzern wird das Wertaufholungsverbot gemäß IAS 36 und IAS 39 in den Zwischen- und Jahresabschlüssen beachtet.

Für unsere in der Türkei tätige Gesellschaft Antalya wurden ab dem 1. Januar 2006 die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) nicht mehr angewendet. Die Kriterien zur Klassifizierung der Türkei als Hochinflationland fielen im Geschäftsjahr weg. Die Währungsumrechnung des Zwischenabschlusses von Antalya wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Dies hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf Vermögens- und Ertragslage.

Dieser Zwischenbericht entspricht gleichzeitig auch den Vorgaben des vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) verabschiedeten und vom Bundesministerium der Justiz (BMJ) am 13. Februar 2001 bekannt gemachten Deutschen Rechnungslegungsstandard DRS 6 zur Zwischenberichterstattung.

## Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns im weiteren Sinne beträgt insgesamt 88 Gesellschaften.

Am 27. März 2006 hat das Gemeinschaftsunternehmen Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach, die 100-prozentige Tochtergesellschaft Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main, errichtet.

Die Stammeinlage beträgt 25 Tsd €. Der Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Förderung des betrieblichen und öffentlichen Engagements auf dem Gebiet der Kinderbetreuung. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss erfolgte zum 1. April 2006.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens in Delhi (Indien) wurde am 27. April 2006 die Gesellschaft Fraport Airport Operations India Private Limited, Bangalore (Indien), gegründet. Die Fraport AG hat 99 % und die AAV 1 % der Kapitalanteile von nominal 1,8 Tsd € übernommen. Die Gesellschaft ist zurzeit inaktiv.

Die Gesellschaft Fraport Sicherheit Projekt GmbH, Frankfurt am Main, wurde am 26. Juli 2006 als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG mit einer Stammeinlage von 25,0 Tsd € gegründet. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Nachdem die Fraport AG von der bulgarischen Regierung den Zuschlag für die Modernisierung, Ausbau und den Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas erhalten hat, wurde am 11. August 2006 zusammen mit dem bulgarischen Unternehmen „BM Star“ EOOD, Sofia, die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, gegründet. Die Fraport AG hat als Konsortialführer 60 % der Kapitalanteile von 614 Tsd € an der Gesellschaft übernommen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Am 3. Januar 2006 hat die ICTS Europe die Gesellschaft ACR Gulf Ltd., London, gegründet. Die ICTS Europe hat 100 % der Anteile von nominal 1 GBP übernommen. Die Gesellschaft wurde zum 30. Juni 2006 nach der Aufnahme ihrer Geschäftstätigkeit im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen in den ICTS-Teil-Konzern einbezogen.

Am 11. April 2006 hat die ICTS Europe eine weitere 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Denmark ApS, Kopenhagen, gegründet und zum 30. Juni 2006 in den ICTS-Teil-Konzern einbezogen. Die Anschaffungskosten belaufen sich auf rund 17 Tsd €. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig.

Am 4. August 2006 hat die ICTS Europe 30,5 % Kapitalanteile von 641 Tsd € an der neu gegründeten Gesellschaft Asia Security Management Ltd., Bangkok, Thailand, übernommen. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum 30. September 2006 im ICTS-Teil-Konzern at equity einbezogen.

Die Gesellschaften GuardOne (UK) Ltd., London (Großbritannien), und Globale Marine Cable Systems Ltd. Nigeria, Port Harcourt Rivers State (Nigeria), wurden geschlossen und sind zum 30. Juni 2006 aus dem ICTS-Teil-Konzern ausgeschieden.

Am 19. Mai 2006 hat die Fraport AG ihren 50-Prozent-Anteil an der Unternehmensgruppe S. A. TCR International N.V., Brüssel, verkauft. Der Veräußerungspreis betrug 15,0 Mio €. Bei der Entkonsolidierung des TCR-Teil-Konzerns ist ein Gewinn in Höhe von 9,5 Mio € entstanden.

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht wesentlich.

#### **Angaben zum Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen**

*in Mio €*

Zahlungsmittel	1,8
Kurzfristige Vermögenswerte	7,2
Langfristige Vermögenswerte	36,1
Kurzfristige Schulden	- 4,7
Langfristige Schulden	- 34,9
Veräußerungsgewinn	9,5
<b>Veräußerungspreis gesamt</b>	<b>15,0</b>
Veräußerungspreis mit Zahlungsmittel beglichen	15,0
abzüglich veräußerte Zahlungsmittel	- 1,8
<b>Verkauf von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen</b>	<b>13,2</b>

## Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen

Im September 2006 hat die philippinische Regierung der Terminalgesellschaft PIATCO, an der Fraport AG mit 30 % beteiligt ist, eine Abschlagszahlung auf die Entschädigung in Höhe von 3.002,1 Mio PHP geleistet. Von diesem Betrag sind bei der Fraport AG bis zum Quartalsende rund 22,6 Mio € eingegangen. Die erhaltene Zahlung betrifft mit 6,1 Mio € Forderungen und 16,5 Mio € Darlehen, die im Geschäftsjahr 2002 im Rahmen der Gesamtbewertung des Manila-Projekts abgeschrieben wurden.

Die Ergebniskennzahlen der ersten neun Monate 2006 sind durch den Zahlungseingang aus dem Manila-Projekt mit den Ergebniskennzahlen des Vorjahres nicht vergleichbar. Wir stellen daher nachfolgend das bereinigte Ergebnis dar:

in Mio €	Konzern-GuV 9M 2006	Konzern-GuV 9M 2006 bereinigt um Zahlungseingang auf Manila-Projekt	Konzern-GuV 9M 2005
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	22,6	—	—
EBITDA	486,9	480,8	438,8
EBIT	321,0	314,9	268,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	330,4	307,8	247,2

### Zinsergebnis

in Mio €	9M 2005	9M 2006
Zinserträge	10,9	12,9
Zinsaufwendungen	-31,8	-30,1
	-20,9	-17,2

### Wertminderungen auf Finanzanlagen

in Mio €	9M 2005	9M 2006
Wertminderungen auf Finanzanlagen	-1,3	-0,4
	-1,3	-0,4

### Ergebnis at equity

in Mio €	9M 2005	9M 2006
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	2,1	2,8
LAP Lima Airport Partners S. R. L.	2,1	0,4
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	1,0	0,6
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	-0,2	-0,7
übrige	-0,1	—
	4,9	3,1

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	9M 2005	9M 2006
<b>Erträge</b>		
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	—	16,5
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	2,8	3,6
Fremdwährungskursgewinne	0,2	4,9
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,0	2,2
Bewertung von Derivaten	2,0	1,7
	5,0	28,9

### Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	9M 2005	9M 2006
Ineuropa Handling UTE	5,6	2,0
	5,6	2,0

### Aufwendungen

Fremdwährungskursverluste	-7,9	-2,3
Bewertung von Derivaten	-3,1	-1,9
Ergebnisanteile der Minderheits- gesellschafter an GCS	-0,7	-0,7
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-2,8	-2,1
	-14,5	-7,0
	-9,5	21,9

Frankfurt am Main, den 14. November 2006  
Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
Der Vorstand

Dr. Bender      Prof. Schölch      Mai      Dr. Schulte

## Finanzkalender

6. März 2007	Bilanzpressekonferenz 2006
9. Mai 2007	Zwischenbericht 1. Quartal 2007
30. Mai 2007	Hauptversammlung
7. August 2007	Zwischenbericht 2. Quartal 2007
13. November 2007	Zwischenbericht 3. Quartal 2007



FTSE4Good



**Dow Jones  
Sustainability Indexes**  
Member 2006/07

## Ansprechpartner

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland

Telefon: 01805 3724636 oder 01805-FRAINFO  
Vom Ausland: +49 (0) 69 690-0  
Internet: [www.fraport.de](http://www.fraport.de)

Investor Relations  
Telefon: +49 (0) 69 690-74842  
Telefax: +49 (0) 69 690-74843  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)

**Impressum**

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(11/06/0,25)