

Konzern-Zwischenbericht

zum 30. September 2007



Inhalt

- 1 Highlights und Kennzahlen**
- 2 Fraport-Aktie**
- 4 Geschäftsverlauf**
 - 4 Entwicklung des Luftverkehrs
 - 4 Entwicklung der Konzern-Flughäfen
 - 6 Umsatz und Ergebnis
 - 8 Vermögens- und Finanzlage
 - 8 Investitionen
 - 8 Kapitalflussrechnung
 - 9 Vermögens- und Kapitalstruktur
 - 10 Segmentberichterstattung
 - 10 Aviation
 - 11 Retail & Properties
 - 12 Ground Handling
 - 12 External Activities
 - 13 Mitarbeiter
- 14 Sonstiges**
 - 14 Auftragslage
 - 14 Aktienoptionsplan
 - 14 Eigene Aktien
 - 14 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
- 15 Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung**
- 16 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**
- 17 Ausblick**
 - 17 Verkehrserwartungen
 - 17 Konzern-Segmente 2007
 - 18 Konzern-Kennzahlen 2007
 - 19 Vorschau 2008
- 20 Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2007**
 - 20 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
 - 21 Konzern-Bilanz
 - 22 Konzern-Kapitalflussrechnung
 - 23 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
 - 24 Konzern-Segmente
- 24 Anhang**
 - 24 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
 - 26 Konsolidierungskreis
 - 28 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
 - 28 Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen
 - 28 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Finanzkalender

Ansprechpartner

Impressum

Highlights und Kennzahlen

Die wichtigsten Daten zu dem Geschäftsverlauf in den ersten neun Monaten 2007:

- Konzernweiter Passagieranstieg um 5,8 %
- 2,1 % mehr Passagiere am Frankfurter Flughafen gegenüber Vorjahreszeitraum
- Konzern-Umsatz mit 1.754,6 Mio € um 8,3 % über Vorjahreswert, bereinigt um ergebnisneutralen Sondereffekt, Zunahme um 4,8 %
- EBITDA-Anstieg um 0,7 % auf 490,3 Mio € – trotz positiver Sondereffekte im Vorjahreszeitraum
- Konzern-Ergebnis mit 218,6 Mio € um 9,2 % über Vorjahresniveau, bedingt durch steuerlichen Einmaleffekt
- Ergebnis je Aktie um 6,4 % auf 2,33 € gestiegen

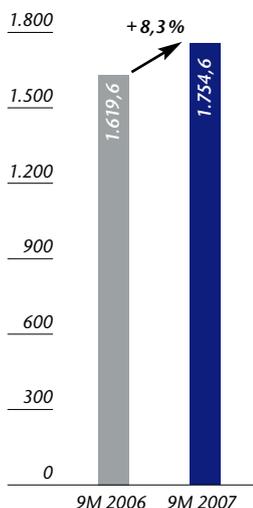
Die Fraport AG, die schon seit 2001 am Flughafen der peruanischen Hauptstadt Lima beteiligt ist und dort 42,75 Prozent der Anteile an der Betreibergesellschaft hielt, konnte ihr Engagement am 1. August 2007 auf 100 Prozent erweitern. Ein Teil der Gesellschaftsanteile soll anschließend wieder an einen oder mehrere Investoren abgegeben werden. Hiernach wird Fraport mindestens 60 Prozent an der Gesellschaft halten.

Mit einem Schiedsspruch vom 16. August 2007 erklärte sich das International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) mehrheitlich für die Schadensersatzklage der Fraport AG im Zusammenhang mit dem Terminalprojekt in Manila für nicht zuständig. Fraport prüft auch auf Grundlage des abweichenden Votums eines der Schiedsrichter die Einleitung eines Annullierungsverfahrens. Darüber hinaus laufen weiterhin Entschädigungsverfahren der Projektgesellschaft, an der die Fraport mit 30 Prozent beteiligt ist.

Am 14. September 2007 trat der neue Konzessionsvertrag im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens in Antalya in Kraft. Das Konsortium um die Fraport AG und die türkische IC Holding hat zunächst den Betrieb des Internationalen Terminals 1 sowie des Domestic Terminals übernommen. Ab September 2009 wird das Konsortium schließlich auch das zweite internationale Fluggastgebäude mit übernehmen, das bis zu diesem Datum von einem separaten Konsortium betrieben wird. Die Konzessionsdauer zum Betrieb der drei Terminalgebäude wird bis zum Jahr 2024 dauern.

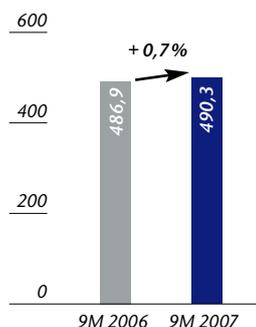
Konzern-Umsatz

in Mio €



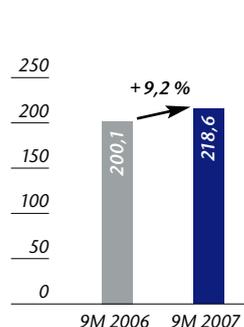
Konzern-EBITDA

in Mio €



Konzern-Ergebnis

in Mio €



Kennzahlen

in Mio €	9M 2006	9M 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse ¹	1.619,6	1.754,6	8,3
EBITDA ^{2, 3}	486,9	490,3	0,7
EBITDA-Marge	30,1 %	27,9 %	-
EBIT	321,0	326,2	1,6
EBT	330,4	309,1	- 6,4
Konzern-Ergebnis	200,1	218,6	9,2
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	2,19	2,33	6,4
Eigenkapital ⁴	2.346,1	2.488,8	6,1
Bilanzsumme ⁴	4.294,5	5.644,1	31,4
Operativer Cash flow	440,5	342,7	- 22,2
Free Cash flow	167,1	- 167,9	-
Investitionen ⁵	353,1	1.370,7	>100
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	28.042	30.517	8,8

¹ Beinhaltet ergebnisneutralen Sondereffekt Finanzierungsleasing Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio € im ersten Quartal 2007

² Beinhaltet Sondereffekte in 2006 im Wesentlichen: Rückstellungsauflösung in Höhe von 10,0 Mio € für den Luft-hansa Abfertigungsvertrag (Q2/2006), Erträge aus dem Verkauf unserer 50-prozentigen Tochter TCR in Höhe von 9,5 Mio € (Q2/2006), Ausgleichszahlungen für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio € (Q3/2006)

³ Beinhaltet Sondereffekte in 2007 im Wesentlichen: Rückstellungsauflösung in Höhe von rund 10,0 Mio € resultierend aus unserer alten Konzession in Antalya (Q3/2007)

⁴ Zum Stichtag 31. Dezember 2006 beziehungsweise 30. September 2007

⁵ Anstieg in 2007 beinhaltet im Wesentlichen: Aktivierung des abgezinsten Kaufpreises Ticono in Höhe von 511,9 Mio € (Q2/2007) sowie Aktivierung des abgezinsten Konzessionsbetrags für den Terminalbetrieb in Antalya in Höhe von 448,6 Mio € (Q3/2007)

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	582,3	630,2	8,2
EBITDA ^{1, 2}	198,5	217,3	9,5
EBITDA-Marge	34,1 %	34,5 %	-
EBIT	145,2	157,4	8,4
EBT	163,2	144,4	- 11,5
Konzern-Ergebnis	103,1	115,8	12,3
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	1,13	1,21	7,1

¹ Beinhaltet Sondereffekt aus Ausgleichszahlungen für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio € in 2006

² Beinhaltet Sondereffekt Rückstellungsauflösung in Höhe von rund 10,0 Mio € resultierend aus unserer alten Konzession in Antalya in 2007

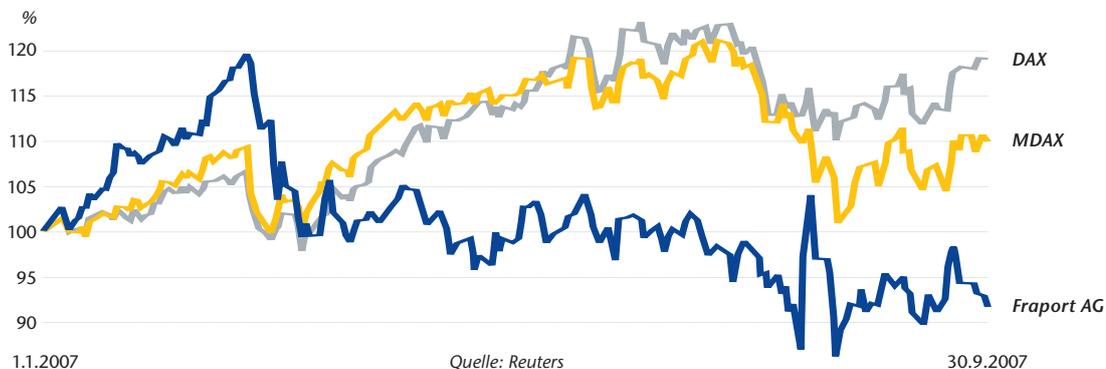
Fraport-Aktie

Der Schlusskurs der Fraport-Aktie lag am 30. September 2007 bei 48,49 €. Unter Einbeziehung der am 31. Mai gezahlten Dividende in Höhe von 1,15 € pro Aktie errechnet sich für die ersten neun Monate eine Performance von - 8,1 %. Im gleichen Zeitraum nahmen die Vergleichsindizes DAX um 19,2 % und der MDAX um 9,9 % zu. Die Fraport-Aktie konnte damit an der positiven Marktentwicklung nicht teilhaben. Im dritten Quartal notierte unsere Aktie leicht schwächer als MDAX und DAX (Fraport-Aktie: - 8,3 %; MDAX: - 6,3 %, DAX: - 1,8 %).

Die Fraport-Aktie wurde in diesem Jahr in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX und FTSE4Good-Index bestätigt. Erstmals ist mit der aktuellen Bestätigung die Aktie auch im DJSI World aufgenommen worden. In diesen Indizes sind ausschließlich Unternehmen gelistet, welche in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind.



Kursverlauf der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX



Aktionärsstruktur

Die Aktionärsstruktur hat sich aufgrund der Ausübung von Aktienoptionen sowie der Unterschreitung der Schwelle von 5 % im September 2007 von The Capital Group Companies, Inc. geringfügig verändert. Capital Research and Management Company, Los Angeles, USA, hat uns am 20. September 2007 mitgeteilt, dass sie die Schwelle von 5 % am 18. September 2007 unterschritten habe und ihr Stimmrechtsanteil an Fraport nunmehr 4,87 % betrage. Von diesen 4,87 % seien 3,17 % dem Europacific Growth Fund, Los Angeles, USA zuzurechnen. Am 25. September 2007 wurden wir informiert, dass Europacific Growth Fund die Schwelle von 3 % unterschritten habe und nunmehr 2,99 % an der Fraport AG halte. Unter Berücksichtigung dieser Schwellenunterschreitungen beträgt der Anteil von The Capital Group Companies, Inc. nunmehr 4,70 %¹.

Aktionärsstruktur am 30. September 2007 *



* Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 30. September 2007 angepasst, daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung/-unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen.

Dividendenpolitik

Für das Geschäftsjahr 2006 wurde eine Dividende in Höhe von 1,15 € je Aktie ausgeschüttet. Dies entspricht einer Erhöhung gegenüber der für das Geschäftsjahr 2005 gezahlten Dividende um 27,8 %.

Wir beabsichtigen, sofern sich keine wesentlichen negativen Faktoren ergeben, die Fraport-Aktionäre auch in den nächsten Jahren mit einer Ausschüttung in etwa in der Größenordnung der für das Geschäftsjahr 2006 ausgeschütteten Dividende am Jahresüberschuss zu beteiligen.

¹ Basiert auf gerundeten Zahlen

Geschäftsverlauf

Entwicklung des Luftverkehrs

Airports Council International (ACI) meldete für die ersten acht Monate des Jahres 2007 ein weltweites Passagierwachstum von 5,1 % und bei der Frachttonnage einen Zuwachs von 3,6 % im Vergleich zu dem Vorjahreszeitraum. Das von ACI registrierte Passagieraufkommen europäischer Flughäfen legte um 5,6 %, das Frachtaufkommen um 4,5 % zu.

Entwicklung der Konzern-Flughäfen

Von Januar bis September 2007 nutzten 58,0 Mio **Passagiere** die sechs Flughäfen (Mehrheitsbeteiligungen) des **Fraport-Konzerns**, 5,8 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Dabei trugen insbesondere die Beteiligungen im Ausland kräftig zu der Verkehrssteigerung bei. Die Gesamtzahl der Passagiere im Fraport-Konzern (Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen) stieg in dem Berichtszeitraum um rund 8,9 % auf 88,8 Mio.

Der Flughafen **Frankfurt** verzeichnete im Berichtszeitraum mit 41,0 Mio Passagieren ein Plus von 2,1 % gegenüber dem Vorjahr. Generiert wurde das Wachstum ausschließlich von den Auslandsverkehren. Der wesentliche WM-Effekt aus dem Sommer 2006 konnte hierbei überkompensiert werden. Die betterFly-Tarife der Lufthansa tragen weiterhin maßgeblich zu dem 2,6-prozentigen Wachstum des kontinentalen Passagieraufkommens bei. Der Interkontverkehr legte um 3,5 % im Vergleichszeitraum noch stärker zu. Mit Ausnahme der im 1. Halbjahr noch ausgedünnten Verbindungen nach Südamerika konnten alle Überseemärkte ein deutliches Plus aufweisen. Mittlerweile liegen auch die Passagierverkehre mit dieser Region wieder im Plus.

Ein deutliches Anziehen der Nachfrage konnte im Nahost- (knapp 13 %) und im Fernostverkehr (knapp 5 %) für Frankfurt registriert werden. In der Jahreskumulation bis September verzeichneten die boomenden Einzelmärkte Indien (+11,0 %) und China (+13,0 %) ein stark überproportionales Wachstum. Mit einem Wachstum von 10 % und mehr stiegen auch die Verkehre von und nach Israel, Libanon, Iran, Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten deutlich an. Die Verbindungen mit den USA stiegen mit +4,3 % weiterhin auch spürbar.

Die Passagierzahl in **Frankfurt-Hahn** stieg im bisherigen Jahresverlauf um 13,0 % auf über 3,1 Mio. Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Streckenangebots der Ryanair durch Frequenzerhöhungen und neue Destinationen zurückzuführen. Inklusive der Angebote der Wizzair, der Iceland-Express und der Belavia standen unseren Kunden auf dem Low-Cost-Flughafen saisonabhängig zwischen 40 und 45 europäische Zielorte zur Verfügung.

Der Verkehr am Flughafen **Antalya** profitierte von einem generellen Anziehen des Türkei-Tourismus zunehmend auch aus osteuropäischen Ländern und hier insbesondere aus Russland. Zu dem kräftigen Passagieranstieg von 17,1 % trug auch die Neuverteilung des Verkehrs ab April 2006 zugunsten des Fraport-Terminals bei. Seit 14. September 2007 wird zusätzlich zu dem Internationalen Terminal 1 auch das Domestic-Terminal in Antalya von Fraport mit betrieben und in den Verkehrszahlen erfasst. An den – mit der türkischen IC Ictas gemeinschaftlich betriebenen – beiden Terminalanlagen hält Fraport seither einen Stimmrechtsanteil von 51 % und einen Eigenkapitalanteil von 34 %. Bis Ende September konnten in Antalya mehr als 5,0 Mio Passagiere gezählt werden. Das anteilig betriebene neue Domestic-Terminal steuerte in den ersten beiden Betriebswochen des Septembers hierzu einen Beitrag von 94.181 Passagieren bei.

An der seit 1. August 2007 vollkonsolidierten Flughafen-Beteiligung in **Lima** setzte sich das starke Verkehrswachstum der ersten sechs Monate fort. Die Passagierzahl nahm im Berichtszeitraum bis zum 30. September 2007 um 24,8 % auf mehr als 5,5 Mio zu. Das Wachstum wurde dabei mit einem Plus von 29,8 % vom Inlandsaufkommen (rund 2,5 Mio Passagiere) dominiert. Auch der internationale Verkehr verzeichnete mit einem Plus von 20,9 % (3,0 Mio Passagiere) einen sehr guten Anstieg, wobei das Umsteigeraufkommen mit +43,5 % überdurchschnittlich im Vergleich

zu dem Originärverkehr (+18,4 %) zulegte. Die kräftige Steigerungsrate am Standort Lima spiegelt die aktuelle Entwicklung des Flughafens zu einem wichtigen Drehkreuz im Südamerika-Verkehr wider.

Die beiden in 2006 erworbenen bulgarischen Flughäfen **Varna** und **Burgas** entwickeln sich derzeit noch konträr. Durch die schnellere Entwicklung des Hotelangebots um Burgas sowie den zunehmenden grenznahen Pkw-Tourismus nach Varna, kommt es in Varna zu einem leichten Passagierrückgang (-2,3 %), der jedoch durch das stärkere Wachstum in Burgas (+8,2 %) mehr als kompensiert wird. In der Summe registrierten wir bei unserer Tochtergesellschaft Twin Star in den ersten neun Monaten 2007 ein Wachstum von 3,5 % auf rund 3,3 Mio Passagiere.

Das **Cargo-Volumen** nahm – der allgemein nachlassenden Wachstumsdynamik im weltweiten Luftfrachtverkehr folgend – konzernweit nur noch moderat um 2,4 % auf über 1,8 Mio t zu. Am Flughafen Frankfurt stiegen im Berichtszeitraum insbesondere die Frachterflüge auf Interkontinentalverbindungen um fast 5,0 %. Frachtaufkommen mit den aufkommensstarken Märkten USA (+7,9 %), Indien (+6,3 %), China (+5,1 %) und Korea (+4,9 %) legten ebenso überproportional zu wie der Osteuropaverkehr (+20,7 %), teils mit Weiterleitung nach Fernost.

Als zweiter Wachstumsträger erwies sich Lima: Hier wurde ein Anstieg der Tonnage von 14,1 % erzielt, welches derzeit ausschließlich vom internationalen Markt getragen wird.

Am Flughafen Frankfurt-Hahn konnte die Aufnahme von neuen Frachterflügen durch Etihad und Emirates Skycargo den Wegfall der Sonder-Frachtverkehre des Vorjahres - für humanitäre Hilfsgütertransporte im Auftrag der Bundeswehr – nicht gänzlich kompensieren. Für Januar bis September wird ein Minus von 6,8 % ausgewiesen.

Die Zahl der **Flugzeugbewegungen** der sechs Konzern-Flughäfen mit Mehrheitsbeteiligungen lag mit 528.078 um 3,8 % über dem Vorjahreszeitraum. In Frankfurt führten die bekannten Kapazitätsengpässe im Start- und Landbahnsystem nur zu einem moderaten Wachstum um 0,6 %. Auf sämtlichen Konzern-Flughäfen (Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen) stieg die Anzahl der Bewegungen um 6,9 % auf 856.448.

Die **Höchststartgewichte** beliefen sich in Frankfurt im Berichtszeitraum auf rund 21,2 Mio t und lagen damit um 0,7 % über dem Vorjahresniveau.

Die weiteren **Verkehrskennzahlen** entwickelten sich in Frankfurt wie folgt: Der Anteil der „Widebody“-Flugzeuge lag mit 25,1 % etwa auf Vorjahresniveau. Der Sitzladefaktor stieg deutlich um 2,2 Prozentpunkte auf 75,8 %. Der im Wettbewerbsvergleich wichtige Qualitätsindikator „Pünktlichkeit“ stieg auf 75,1 % (+2,1 Prozentpunkte). Der Sommerflugplan 2007 für den Flughafen Frankfurt führte im Passagierverkehr 129 Airlines auf, die 307 Ziele – darunter 138 Interkontinentalziele – in weltweit 109 Ländern bedienten.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

Flughäfen mit Voll- und Quotenkonsolidierung

9M 2007	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
		2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %
Frankfurt	100,00	41.027.725	2,1	1.588.502	1,8	370.992	0,6
Lima ²	100,00	5.542.890	24,8	152.792	14,1	68.196	19,7
Antalya ³	51,00/34,00	5.012.949	17,1	-	-	29.235	11,0
Frankfurt-Hahn	65,00	3.134.441	13,0	76.416	- 6,8	31.577	4,9
Burgas	60,00	1.905.185	8,2	1.543	374,8	15.029	11,6
Varna	60,00	1.391.803	- 2,3	-	-	13.049	0,3
Konzern		58.014.993	5,8	1.819.253	2,4	528.078	3,8

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Eigene Angaben Lima

³ Bis einschließlich 13. September 2007 nur Terminal 1 (100%-Anteil); seit 14. September 2007 neue Konzession inklusive Domestic-Terminal mit 51%-Stimmrechtsanteil und 34%-Eigenkapitalanteil (Basiswert 2006 angepasst)

Flughäfen mit Minderheits- und Managementbeteiligung

9M 2007	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Bewegungen	
		2007	Veränderung zu 2006 in %	2007	Veränderung zu 2006 in %
Delhi	10,00	17.108.881	22,3	166.178	19,6
Kairo	0,00	9.218.695	13,1	87.801	11,9
Hannover	30,00	4.333.615	- 1,8	67.541	0,0
Saarbrücken ²	0,00	135.391	- 26,4	6.850	- 7,9
Summe		30.796.582	15,2	328.370	12,3

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Beteiligung wurde am 30. Juni 2007 verkauft, Verkehrszahlen zu diesem Datum

Umsatz und Ergebnis

Die **Umsatzerlöse** des Fraport-Konzerns nahmen im Vergleich zu den ersten neun Monaten des Jahres 2006 um 8,3 % auf 1.754,6 Mio € zu. Diese kräftige Steigerung resultierte zu einem großen Teil aus Umsätzen aus dem Finanzierungsleasingvertrag mit dem Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio €, denen Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen Sondereffekt nahmen die Umsatzerlöse konzernweit dennoch deutlich um 4,8 % zu. Höhere Umsatzerlöse konnten am Standort Frankfurt vor allem aus zusätzlichen Einnahmen im Bereich Retail und Parkierung erzielt werden. Darüber hinaus wirkte sich auch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunde positiv aus. Trotz der neuen Gebührenstruktur der Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007 konnte der Umsatz aufgrund eines leichten Anstiegs des Verkehrs stabil gehalten werden. In unserem externen Geschäft steuerten insbesondere Fraport Twin Star (+38,4 Mio €), der Flughafen Lima (+16,5 Mio €), die Tochtergesellschaften ICTS (+19,5 Mio €) und Antalya (+6,2 Mio €) sowie unsere Betriebsstätte in Indien (+5,6 Mio €) gestiegene Umsatzzahlen bei.

Die übrigen Erträge gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Die Sondereffekte dieses Jahres – im Wesentlichen eine Rückstellungsauflösung aufgrund des Auslaufens unserer alten Konzession in Antalya in Höhe von rund 10,0 Mio € – waren niedriger als die Sondereffekte des letzten Jahres – Rückstellungsaufösungen in Höhe von 10,0 Mio €, Erlöse aus dem Verkauf unserer 50-prozentigen Tochter TCR in Höhe von 9,5 Mio € sowie eine Ausgleichszahlung für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio €.

Die **Gesamtleistung** bereinigt um die Umsätze aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center lag mit 1.764,5 Mio € um 4,3 % oder 73,5 Mio € über dem Vorjahreswert.

Der operative Aufwand stieg um 10,6 % auf 1.331,8 Mio € an. Hier erfolgte – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die Erfassung des einmaligen Effekts resultierend aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center. Bereinigt um diesen Effekt stieg der operative Aufwand um 5,8 % an.

Der **Personalaufwand** verzeichnete eine Erhöhung um 2,8 % auf 828,2 Mio €. Diese Steigerung resultiert zum größten Teil aus unseren Tochtergesellschaften, einerseits durch die fortschreitende Geschäftsausweitung der ICTS und andererseits durch die erstmalige, ganzjährige Vollkonsolidierung der Fraport Twin Star.

Der **Sachaufwand** setzte sich zusammen aus dem Material- und dem sonstigen betrieblichen Aufwand. Der Materialaufwand¹ stieg von 254,1 Mio € um 12,6 % auf 286,0 Mio € gegenüber dem Vorjahr. Grund hierfür sind die neu zu entrichtenden Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit unseren Beteiligungen in Bulgarien und Lima sowie höhere Energiekosten. Der sonstige betriebliche Aufwand stieg um 15,9 Mio € auf 160,0 Mio €. Dies resultierte vorwiegend aus stark erhöhten Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten in Frankfurt sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit unserer Betriebsstätte in Indien.

Die Personalaufwandsquote¹ lag mit 48,8 % um 1,0 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert, die Sachaufwandsquote¹ von 26,3 % mit 1,7 Prozentpunkten darüber.

Das **EBITDA** stieg im Neunmonatsvergleich um 0,7 % auf 490,3 Mio €. Die EBITDA-Marge¹ lag mit 28,9 % um 1,2 Prozentpunkte niedriger als im selben Zeitraum des Vorjahres.

Die **Abschreibungen** im Vorjahresvergleich sanken leicht um 1,1 % auf 164,1 Mio €. Das EBIT lag somit mit 326,2 Mio € um 1,6 % über dem Vorjahreswert.

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich deutlich von 9,4 Mio € im Vorjahr auf minus 17,1 Mio € im Berichtszeitraum. Dies resultiert vor allem aus dem Rückgang des sonstigen Finanzergebnisses im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr erfolgten Zahlung auf Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 16,5 Mio €. Darüber hinaus stieg der Zinsaufwand in diesem Jahr aufgrund der hohen Finanzierungsaufwendungen an unseren Flughäfen in Antalya und Lima sowie Aufzinsungen unserer langfristigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverbindlichkeiten in Antalya und dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticono GmbH.

Die **Steuerquote** fiel von 39,4 auf 29,3 %. Hauptursache hierfür ist die Anpassung der latenten Steuern um 25,4 Mio € aufgrund der Anwendung der im Juli 2007 vom Bundesrat verabschiedeten und im August 2007 verkündeten Unternehmenssteuerreform. Dabei wurde der bisher berücksichtigte Steuersatz von 40 % auf 31 % bei der Berechnung der Steuerlatenzen gesenkt.

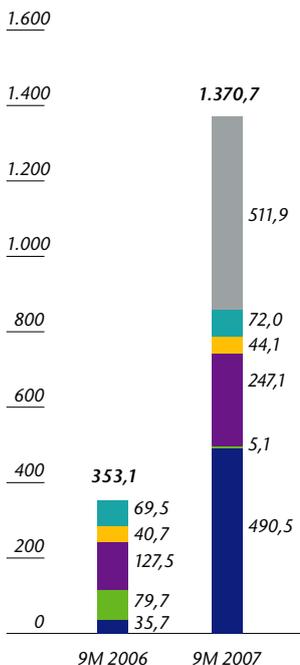
Das **Konzern-Ergebnis** lag mit 218,6 Mio € um 9,2 % über dem Vorjahresniveau. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie verbesserte sich von 2,19 € auf 2,33 €.

¹ Bereinigt um den Sondereffekt Finanzierungsleasing Airrail Center

Vermögens- und Finanzlage

Gesamtinvestitionen

in Mio €



Investitionen

Seit Jahresbeginn investierte der Fraport-Konzern bis zum 30. September insgesamt 1.370,7 Mio €, der Wert des Vorjahreszeitraums betrug 353,1 Mio €. Diese signifikante Steigerung resultiert im Wesentlichen mit 511,9 Mio € aus den abgezinst aktivierten, aber noch nicht zahlungswirksamen Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH. Des Weiteren wurde verstärkt im Rahmen des FRA-Nord-Projekts investiert. Hierbei entfiel der größte Teil in Höhe von 201,6 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminalanlagen. Dies beinhaltet auch die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals sowie die Umbauten in Vorbereitung auf den Airbus A380. Darüber hinaus wurden Investitionen in die Sanierung der Start- und Landebahn Süd getätigt. Die sonstigen Investitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der anhaltenden Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien sowie der Modernisierung der Ausstattung der Bodenverkehrsdienste. In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden – ohne die Investitionen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH – 44,1 Mio € investiert. Dies ist unter anderem auf den Rückbau der ehemaligen US-Air Base im Süden des Frankfurter Flughafens sowie weiterer Abrissmaßnahmen zurückzuführen.

Die Investitionen in Finanzanlagen verminderten sich aufgrund geringerer Geldanlagen um 74,6 Mio € auf 5,1 Mio €.

Die stark angestiegenen Investitionen unserer Beteiligungen sind im Wesentlichen auf den abgezinst aktivierten anteiligen Konzessionsbetrag für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya in Höhe von 448,6 Mio € zurückzuführen¹.

Kapitalflussrechnung

In den ersten drei Quartalen des laufenden Geschäftsjahres betrug der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** 342,7 Mio €, gegenüber 440,5 Mio € im Vorjahreszeitraum. Der Mittelzufluss aus dem betrieblichen Bereich war mit 437,6 Mio € um 117,3 Mio € geringer als im Vorjahr.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 509,7 Mio € liegt trotz höherer Investitionen im Berichtszeitraum deutlich unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 562,2 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die in den ersten drei Quartalen 2006 vorgenommene Umschichtung im Rahmen des Asset Managements zurückzuführen.

Dementgegen stiegen die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen um 235,9 Mio €. Die Investitionsausgaben in immaterielle Vermögenswerte betreffen vor allem die Anzahlung für die neue Konzession zum Terminalbetrieb am Flughafen Antalya. Investitionen in Sachanlagen wurden insbesondere in die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und in den Ausbau am Standort Frankfurt getätigt.

Unsere Einnahmen aus Anlagenabgängen lagen, bedingt durch die im ersten Quartal vorausgezählten Mieteinnahmen aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center, um 41,9 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Aufgrund der hohen Investitionen in das Sachanlagevermögen sank der **Free cash flow** von 167,1 Mio € im Vorjahreszeitraum auf minus 167,9 Mio €.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 194,3 Mio € resultierte insbesondere aus der Neuaufnahme von Bankkrediten.

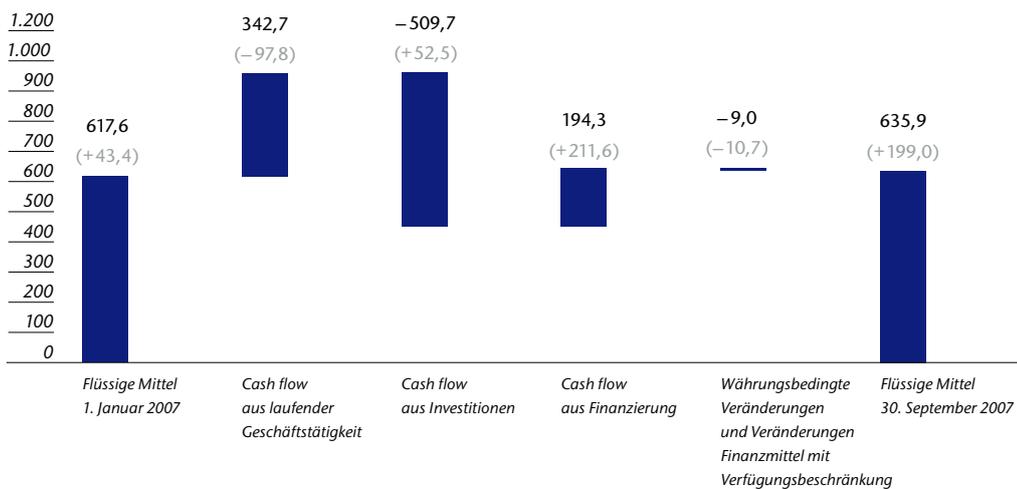
¹ Fraport hält durch den neuen Konzessionsvertrag 51 % der Stimmrechtsanteile und 34 % Eigenkapitalanteile an den betriebenen Terminalgebäuden in Antalya

Der **Finanzmittelbestand** erhöhte sich im Wesentlichen durch die Umschichtungen der Finanzmittel im Rahmen des Asset Managements von 436,9 Mio € zum 30. September 2006 auf 635,9 Mio € zum 30. September 2007.

Veränderung der flüssigen Mittel

(Veränderung zu 9M 2006)

in Mio €



Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2006 um 31,4 % auf 5.644,1 Mio €.

Die **langfristigen Vermögenswerte** sind um 1.111,3 Mio € auf 4.490,5 Mio € angestiegen. Die signifikante Steigerung resultiert vor allem aus der Aktivierung im Anlagevermögen im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH in Höhe von 511,9 Mio €. Der starke Anstieg sonstiger immaterieller Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf die anteilige Aktivierung der Konzession für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya in Höhe von 448,6 Mio € und die erstmalige Vollkonsolidierung des Flughafens Lima in Höhe von 120,6 Mio € zurückzuführen.

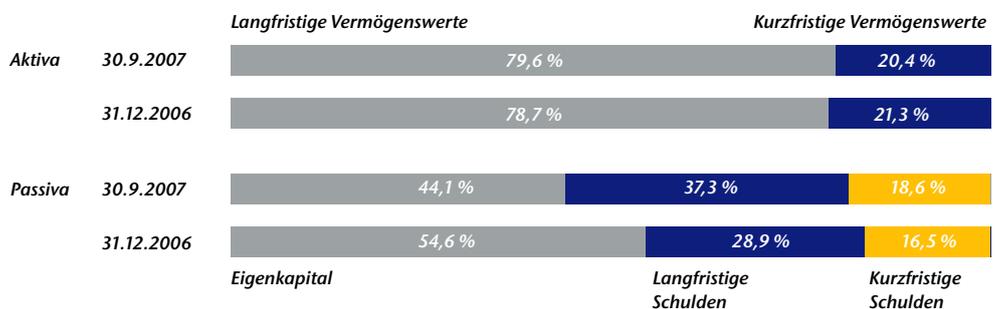
Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien gingen im Vergleich zum Bilanzstichtag stark zurück. Dies ist im Wesentlichen auf den Anlagenabgang im Zusammenhang mit dem Finanzierungsleasing Airrail Center zurückzuführen. Aufgrund der Vollkonsolidierung des Flughafens Lima – effektiv ab 1. August 2007 – entfiel dessen Berücksichtigung innerhalb der at-equity-Bewertung. Darüber hinaus wurde ein Teil der langfristigen Finanzanlagen in kurzfristige Finanzanlagen umgeschichtet. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen unter anderem dadurch um 26,0 % auf 1.153,6 Mio €.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich im Berichtszeitraum um 142,7 Mio € auf 2.488,8 Mio €. In Folge der Bilanzverlängerung sank die **Eigenkapitalquote**² zum 30. September 2007 im Vergleich zum Bilanzstichtag 2006 von 51,7 auf 43,5 %.

² Eigenkapital ohne Minderheitsanteile

Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** stiegen um 1.206,9 Mio € auf 3.155,3 Mio €. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Passivierung des abgezinsten Zeitwerts im Zusammenhang mit dem Abschluss des Rahmenvertrags mit der Celanese AG/Ticona GmbH und die zusätzlichen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem neuen Konzessionsvertrag in Antalya zurückzuführen. Die langfristigen Finanzschulden sind auch aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Flughafens Lima angestiegen. Die **Netto-Finanzschulden** beliefen sich zum 30. September 2007 auf 504,3 Mio €. Im Vorjahreszeitraum beliefen sich diese noch auf 375,3 Mio €. Das Gearing stieg um 4,0 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahreswert auf 20,5 %.

Bilanzstruktur



Segmentberichterstattung

Da die Sicherheitsaufgaben am Frankfurter Flughafen angesichts der weltweiten politischen Entwicklung zunehmend an Bedeutung gewinnen, müssen die Entwicklung von Sicherheitskonzepten sowie die Aufgaben der Luft- und Passagiersicherheit konzentriert wahrgenommen werden. Daher wurde der Sicherheitsbereich der Fraport AG in einem eigenen Strategischen Geschäftsbereich, dem Airport Security Management (ASM), neu strukturiert. Das Geschäft der ICTS-Tochter FIS GmbH an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn wurde in eine direkte Tochter der Fraport AG, der Fraport Security Services GmbH (FraSec), separiert und dem neu geschaffenen Bereich direkt zugeordnet. Durch die Neugliederung wird das bisher dem Segment External Activities zugerechnete Sicherheitsgeschäft an den Standorten Frankfurt und Frankfurt-Hahn im Segment Aviation ausgewiesen. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Aviation

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	Veränderung in %	9M 2006	9M 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	193,5	190,4	- 1,6	Umsatzerlöse 536,6	529,8	- 1,3
EBITDA	64,8	57,6	- 11,1	EBITDA 146,6	126,8	- 13,5
EBIT	45,6	37,3	- 18,2	EBIT 89,3	72,1	- 19,3
Mitarbeiter	6.339	6.341	0,0	Mitarbeiter 6.201	6.321	1,9

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2007 sind die Umsatzerlöse im Segment Aviation gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zurückgegangen. Im Wesentlichen ist diese Entwicklung auf die Minderung der Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen zurückzuführen. Trotz der neuen Gebührenstruktur der Flughafen-Entgelte zum 1. Juli 2007 konnte der Umsatz aufgrund eines leichten Anstiegs des Verkehrs stabil gehalten werden. Die übrigen Erträge sanken aufgrund einmaliger Sondereffekte in Verbindung mit Rückstellungsaufösungen im Vorjahreszeitraum.

Der operative Aufwand ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Der Personalaufwand ging zwar leicht zurück, dagegen wuchs der Sachaufwand trotz geringerer Aufwendungen für den Winterdienst stark an. Wesentlicher Grund hierfür sind die erhöhten Aufwandsanteile aus Investitionstätigkeiten.

Die gesunkenen Umsatzerlöse aus Sicherheitsleistungen sowie die gestiegenen Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben waren ausschlaggebend dafür, dass das Segment-EBITDA mit 126,8 Mio € um 19,8 Mio € unter dem Vorjahreswert lag. Aufgrund des Auslaufens planmäßiger Nutzungsdauern einiger Objekte waren die Abschreibungen rückläufig. Der Rückgang des EBIT fiel aufgrund dessen geringer aus als im EBITDA und sank von 89,3 Mio € auf 72,1 Mio €.

Retail & Properties

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	Veränderung in %		9M 2006	9M 2007	Veränderung in %
Umsatzerlöse	97,8	99,4	1,6	Umsatzerlöse ¹	288,3	355,8	23,4
EBITDA	82,8	87,1	5,2	EBITDA	240,9	261,0	8,3
EBIT	64,8	64,1	-1,1	EBIT	177,8	194,7	9,5
Mitarbeiter	2.865	2.948	2,9	Mitarbeiter	2.867	2.913	1,6

¹ Beinhaltet ergebnisneutralen Sondereffekt Finanzierungsleasing Airrail Center in Höhe von 57,6 Mio € im ersten Quartal 2007

Der Segmentumsatz lag mit 355,8 Mio € um 23,4 % über dem Vorjahreswert. Diese drastische Steigerung resultierte zu einem großen Teil aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center, dem Aufwendungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Bereinigt um diesen Sondereffekt verzeichnete der Segmentumsatz eine Steigerung von 3,4 % auf 298,2 Mio €.

Die Umsatzerlöse in dem Bereich Retail konnten durch Neueröffnungen und neue Verträge sowie durch gezielte Verkaufsfördermaßnahmen gesteigert werden. Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,48 € auf 2,61 €. Darüber hinaus wirkte sich auch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunde umsatzsteigernd aus. Die Umsatzerlöse aus Parkierungen entwickelten sich aufgrund gesteigener Passagiermengen ebenfalls positiv. Negativ auf die Umsatzerlöse wirkten sich im Wesentlichen die gesunkenen Mieteinnahmen aufgrund von Gebäudeabbrissen aus.

Zu der Steigerung der Gesamtleistungen trugen auch die übrigen Erträge kräftig bei. Hier waren die Tilgung eines unter Nennwert erworbenen Darlehens im Zusammenhang mit der Beteiligung an dem Airrail Center sowie die Rückstellungsaufösungen aufgrund von Verjährungen möglicher Rückerstattungsansprüche ausschlaggebend.

Im operativen Aufwand erfolgte – in gleicher Höhe wie umsatzseitig – die einmalige Erfassung des Finanzierungsleasings Airrail Center. Die leichte Steigerung in dem Materialaufwand ist auf die erhöhten Stromkosten im Zusammenhang mit der Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunden zurückzuführen.

Aufgrund der positiven Entwicklung vor allem im Retail-Geschäft und der genannten Sondereffekte stieg das Segment-EBITDA auf 261,0 Mio €. Im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht dies einer Steigerung um 8,3 %. Aufgrund leicht gesteigener Abschreibungen erreichte das EBIT mit einer Steigerung von 9,5 % 194,7 Mio €.

Ground Handling

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	Veränderung in %	9M 2006	9M 2007	Veränderung in %	
Umsatzerlöse	164,9	163,7	- 0,7	Umsatzerlöse	470,3	465,4	- 1,0
EBITDA	20,5	23,0	12,2	EBITDA ¹	55,9	42,7	- 23,6
EBIT	15,0	16,3	8,7	EBIT	39,4	24,7	- 37,3
Mitarbeiter	7.968	8.112	1,8	Mitarbeiter	7.809	8.065	3,3

¹ Beinhaltet Rückstellungsauflösung in Höhe von 10,0 Mio € für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag im zweiten Quartal 2006

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen mit 465,4 Mio € leicht unter dem Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Einerseits führte die Verkehrssteigerung zu einem Umsatzwachstum. Andererseits ergaben sich aus dem außerordentlich hohen Bedarf an Enteisungsleistungen im ersten Quartal des Vorjahres und dem milden Winter in diesem Jahr Umsatzrückgänge. Auch der Verlust eines Großkunden im Frachtbereich ließ die Umsätze in diesem Jahr sinken.

Die übrigen Erträge sind vor allem aufgrund der im Vorjahr aufgelösten Rückstellungen für den Lufthansa-Abfertigungsvertrag zurückgegangen. Der operative Aufwand blieb nahezu stabil.

Das EBITDA ist im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Effekte von 55,9 Mio € auf 42,7 Mio € gesunken, in gleichem Maße dazu sank das EBIT auf 24,7 Mio €.

External Activities

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	Veränderung in %	9M 2006	9M 2007	Veränderung in %	
Umsatzerlöse	126,1	176,7	40,1	Umsatzerlöse	324,4	403,6	24,4
EBITDA ^{1, 2}	30,4	49,6	63,2	EBITDA ^{2, 3}	43,5	59,8	37,5
EBIT	19,8	39,7	> 100	EBIT	14,5	34,7	> 100
Mitarbeiter	11.587	14.670	26,6	Mitarbeiter	11.165	13.218	18,4

¹ Beinhaltet Sondereffekt aus Ausgleichszahlungen für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio € im dritten Quartal 2006

² Beinhaltet Sondereffekt Rückstellungsauflösung in Höhe von rund 10,0 Mio € resultierend aus unserer alten Konzession in Antalya im dritten Quartal 2007

³ Beinhaltet Sondereffekt in Höhe von 9,5 Mio € durch den Verkauf von TCR im zweiten Quartal 2006 sowie Ausgleichszahlungen für das Terminalprojekt in Manila in Höhe von 6,1 Mio € im dritten Quartal 2006

Der Umsatz des Segments External Activities stieg in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2007 um 24,4 % auf 403,6 Mio €. Diese signifikante Steigerung ist im Wesentlichen auf die erstmalige, ganzjährige Konsolidierung unseres bulgarischen Tochterunternehmens Fraport Twin Star, die erfolgte Vollkonsolidierung unserer Beteiligung in Lima sowie auf die gestiegenen Umsätze der ICTS Europe zurückzuführen. Unsere Beteiligung in Antalya konnte ihren Umsatz vor allem aus dem im Vorjahresvergleich gestiegenen Passagieraufkommen und der verbesserten Verkehrsaufteilung erhöhen.

Die sonstigen Umsatzerlöse sind im Vergleich zum Vorjahr – trotz der fehlenden Umsätze der im letzten Jahr verkauften Tochter TCR – angestiegen. Ausschlaggebend waren hier die Einnahmen aus unseren Beratungs- und Managementleistungen in Indien und Kairo. Die übrigen Erträge gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Die Sondereffekte dieses Jahres – im Wesentlichen eine Rückstellungsauflösung aus unserer alten Konzession in Antalya – waren niedriger als die Sondereffekte des letzten Jahres – Verkauf TCR sowie eine Ausgleichszahlung für das Terminalprojekt in Manila.

Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegene Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS sowie der Konsolidierung von Twin Star. Der Sachaufwand ist im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2006 deutlich angestiegen. Grund auch hierfür ist die erstmalige ganzjährige Vollkonsolidierung unserer Beteiligung in Bulgarien, die erfolgte Vollkonsolidierung Lima sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit unserer Betriebsstätte in Indien.

Das EBITDA stieg – trotz der Sondereffekte des Vorjahres – aufgrund der genannten positiven Effekte um 16,3 Mio € auf 59,8 Mio € an. Das EBIT verzeichnete mit 34,7 Mio € ein Plus von 20,2 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:

in Mio €	Umsatz				EBITDA				EBIT			
	Q3 2007	9M 2006	9M 2007	Δ %	Q3 2007	9M 2006	9M 2007	Δ %	Q3 2007	9M 2006	9M 2007	Δ %
ICTS ¹	87,0	219,8	238,4	8,5	3,6	6,9	8,2	18,8	3,0	5,1	6,4	25,5
Antalya ²	30,7	40,9	51,1	24,9	15,0	25,2	24,8	-1,6	9,3	14,7	10,9	-25,9
Frankfurt-Hahn	10,8	32,9	30,1	-8,5	1,2	-0,4	-1,0	-	-1,6	-8,1	-8,7	-7,4
Twin Star	27,0	-	38,4	-	14,5	-	14,6	-	14,3	-	13,9	-
Hannover	41,7	105,3	106,4	1,1	15,8	25,7	28,7	11,7	9,1	12,3	12,5	1,6
Lima	24,5	60,4	66,4	9,9	7,4	13,5	18,1	34,1	5,6	8,7	13,0	49,4

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

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

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl des Fraport-Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 8,8 % auf durchschnittlich 30.517 im Vergleich zu den Vorjahreswerten.

In Frankfurt waren in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.806 Personen beschäftigt, 2,1 % mehr als im Vorjahr.

	9M 2006	9M 2007	Veränderung in %	2006	Veränderung in %
Fraport-Konzern	28.042	30.517	8,8	28.246	8,0
davon in Frankfurt	17.443	17.806	2,1	17.528	1,6
Beteiligungen	16.058	18.732	16,7	16.293	15,0
davon ICTS	9.874	10.282	4,1	9.852	4,4

Sonstiges

Auftragslage

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. Insgesamt erwarten wir für das Jahr 2008 eine nur moderate Steigerung der Passagierzahlen in Frankfurt. Spürbar dürfte dagegen der Passagierverkehr im Konzern ansteigen, auch aufgrund der zusätzlichen Domestic-Verkehre in unserer Beteiligung in Antalya, die seit Mitte September 2007 in den Fraport-Konzern integriert sind, jedoch nur anteilig mit 34 % in das Konzern-Ergebnis einfließen. Die grundlegenden Tendenzen des Sommerflugplans werden sich in Frankfurt nach dem derzeitigen Planungsstand der Airlines auch in der Wintersaison 2007/2008 und der Sommersaison 2008 fortsetzen. Wachstumstreiber werden sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich erneut die Interkontinentalverkehre. Der Flughafen Frankfurt-Hahn wird ab Ende Oktober 2007 mit den neuen Zielen Madrid, Teneriffa und Fuerteventura weitere attraktive Angebotsergänzungen erhalten.

Aktienoptionsplan

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ist der Aktienoptionsplan der Fraport AG (MSOP 2005) in Kraft getreten. Dieser Optionsplan entspricht in vollem Umfang den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex.

Insgesamt belief sich die Zahl der ausgegebenen Bezugsrechte am 30. September 2007 auf 1.507.700 Stück. Der derzeitige Bestand an ausgegebenen und noch nicht ausgeübten Optionen im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 beträgt 8.350 Stück. Für den Fraport-MSOP 2005 wurden insgesamt 634.650 Bezugsrechte ausgegeben, von denen noch keine ausgeübt werden konnten und bereits 32.000 Stück verfallen sind.

Eigene Aktien

Am 30. September 2007 hatte die Fraport AG 104.679 eigene Aktien im Bestand. Im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2006 entspricht dies einem Rückgang von 5.049 Aktien. Diese wurden als Teil der Vorstandsvergütung ausgegeben.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Zusammenhang mit der Konzession des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya (siehe auch Veränderungen im Konsolidierungskreis) hat die Fraport AG für das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi AS, Antalya eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Aufgrund weiterer vertraglicher Finanzierungsvereinbarungen welche, die Gesellschaft Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi AS abgeschlossen hat, sind Haftungsverhältnisse in Höhe von 63,6 Mio € für den Fraport-Konzern entstanden.

Aus abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru (Laufzeit 2031) bestehen künftige Mindestkonzessionszahlungsverpflichtungen in Höhe von nominell 450 Mio € sowie Mindestinvestitionsverpflichtungen in Höhe von 38 Mio €. Darüber hinaus sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere, betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart.

Im Zusammenhang mit der Konzession des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya bestehen keine wesentlichen, nicht bilanzierten Konzessionszahlungs- oder Investitionsverpflichtungen mehr.

Mit dem Erwerb der übrigen Anteile an Lima Airport Partners hat sich die bestehende Vertragserfüllungsgarantie auf 20,9 Mio USD (14,7 Mio €) erhöht.

Übrige Veränderungen der Haftungsverhältnisse und der sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem 31. Dezember 2006 waren nicht wesentlich.

Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung

Im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2006 haben wir über die mit der Celanese AG/Ticona GmbH abgeschlossene Absichtserklärung hinsichtlich der Beendigung des Produktionsbetriebs der Ticona am Standort Kelsterbach berichtet. Mitte Juni 2007 haben wir mit der Celanese AG/Ticona GmbH einen entsprechenden Rahmenvertrag abgeschlossen und somit ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Bedingt durch den mit der Celanese AG/Ticona GmbH abgeschlossenen Rahmenvertrag hat sich der Betrag der bereits getätigten Investitionen im Zusammenhang mit der Ausbauvariante Landebahn Nordwest zum 30. Juni 2007 um 511,9 Mio € auf 890,0 Mio € erhöht. Zum 30. September 2007 betragen die im Zusammenhang mit der Ausbauvariante Landebahn Nordwest bereits getätigten Investitionen 903,3 Mio €. Sollte diese von uns bevorzugte Ausbauvariante nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Die Verhandlungen mit den Airlines im Rahmen der Konsultation der Flughafen-Entgelte für das Jahr 2008 sind abgeschlossen. Der Antrag auf eine neue Entgeltstruktur ist bei der Genehmigungsbehörde eingereicht. Der Antrag sieht für 2008 eine stabile Preisentwicklung vor.

Wie im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2006 berichtet, haben wir im Jahr 2003 ein Schiedsverfahren bei dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommens eingeleitet. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadenersatz oder Entschädigung. Mit einem Schiedsspruch vom 16. August 2007 erklärte sich das ICSID-Schiedsgericht mehrheitlich für unzuständig. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass Fraports Engagement in dem Manila-Projekt nicht von dem deutsch-philippinischen Investitionsschutzabkommen geschützt sei, da Fraport bei Vornahme seiner Investitionen in 1999 gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ verstoßen habe. Nach diesem philippinischen Gesetz ist es Ausländern unter anderem verboten, Management-Einfluss in einem sogenannten Public Utility-Unternehmen auszuüben. Fraport ist weiterhin der Auffassung, nicht gegen philippinische Gesetze verstoßen zu haben. Das dritte Mitglied des Schiedsgerichts erklärte in einem abweichenden Votum (dissenting opinion), dass es die Mehrheitsentscheidung für falsch halte, unter anderem, weil ein Verstoß gegen das Anti-Dummy Law nicht feststellbar sei und die Mehrheit das Investitionsschutzabkommen zu restriktiv auslege.

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

Fraport prüft derzeit gemeinsam mit ihren Rechtsberatern die Einreichung eines Antrags auf Annullierung des Schiedsspruchs. Die ICSID-Konvention sieht in bestimmten, eng begrenzten Fällen eine solche Möglichkeit vor. Im Erfolgsfall könnte Fraport seine Schadensersatzansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen.

Im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2006 war berichtet worden, dass das Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ Ende 2006 eingestellt wurde sowie auch, dass diese Entscheidung zu dem Zeitpunkt noch nicht rechtskräftig war. Auf entsprechende Beschwerde hin wurde diese Einstellungsentscheidung am 15. März 2007 aufgehoben und die Anklageerhebung empfohlen. Hiergegen sind Rechtsmittel eingelegt worden, über die noch nicht entschieden wurde. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten gegebenenfalls Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren durch den ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 beeinflusst werden könnte. Wir sind der Auffassung, dass unsere Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind.

Bei den von der Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien, betriebenen Flughäfen in Varna und Burgas besteht aufgrund von nicht den Industriestandards entsprechenden Kerosintanks das Risiko möglicher Umweltschäden. Mit entsprechenden Maßnahmen zur Erfüllung der Industriestandards wurde bereits begonnen.

Im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2006 haben wir darüber berichtet, dass für die Betriebsgesellschaft des Terminals 1 am Flughafen Antalya, an der wir beteiligt sind, das Risiko einer ungleichen Verkehrsaufteilung zwischen den Terminals 1 und 2 besteht und sich dies auf die Umsatzerlöse der Gesellschaft auswirken kann. Mit dem Beginn der neuen Betriebskonzession im September 2007 ist dieses Risiko entfallen, da die Verkehrsaufteilung vertraglich festgelegt wurde und Fraport ab September 2009 am Betrieb der beiden internationalen Terminals beteiligt ist.

Im Zusammenhang mit dem im Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2006 berichteten Risiko von Auftragsverlusten bei der Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz am Standort Frankfurt hat die Hessische Landesregierung angekündigt, die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen zu übernehmen. Es ist beabsichtigt, das entsprechende Sicherheitsgeschäft einschließlich der Mitarbeiter bis Ende 2008 von der Fraport-Tochtergesellschaft FraSec und der Fraport AG auf eine noch zu gründende Landesgesellschaft zu übertragen. Das Risiko von nicht unerheblichen, negativen wirtschaftlichen Auswirkungen aufgrund von Auftragsverlusten besteht daher je nach Ausgestaltung der Landesgesellschaft nicht mehr. Vor diesem Hintergrund werden die Gespräche mit dem Land Hessen geführt. Entsprechend des Ausgangs der Gespräche könnte die Übertragung wesentlicher Teile der Aktivitäten der FraSec auf die neue Landesgesellschaft Auswirkungen auf die Werthaltigkeit der Tochtergesellschaft haben und es könnten mögliche mitarbeiterbezogenen Verpflichtungen entstehen.

Weitere wesentliche Veränderungen der im Geschäftsbericht 2006 (Seite 73 ff.) dargestellten Chancen und Risiken haben sich nicht ergeben. Derzeit sind keine den Fortbestand des Konzerns gefährdende Risiken erkennbar.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag haben keine wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

Ausblick

Verkehrserwartungen

Für den Flughafen Frankfurt rechnen wir im Gesamtjahr 2007 mit einem Anstieg des Passagieraufkommens von rund 2 %. Dabei wird sich das überproportionale Wachstum des Interkontinentalverkehrs fortsetzen, der für die Entwicklung Frankfurts als internationale Luftverkehrsdrehscheibe wesentlich ist.

Der Einsatz entsprechend großen Fluggeräts und der deutliche Anstieg der Flugzeugauslastung lassen den Standort Frankfurt – trotz der bekannten Kapazitätsengpässe – weiter wachsen und damit Anteil an den anhaltend guten Rahmenbedingungen des globalen Luftverkehrsmarkts haben.

Konzernweit wird nach unserer Einschätzung die Zahl der Passagiere spürbar über der des Vorjahres liegen. Die Entwicklung der Luftfracht hat in den letzten Monaten welt- und europaweit an Wachstumsdynamik verloren und ist auf einigen europäischen Hubs zeitweise ins Minus gefallen. Wir erwarten konzernweit ein moderates Wachstum beim Cargoaufkommen.

Konzern-Segmente 2007

Im Konzern-Segment **Aviation** werden sich die Umsatzerlöse einerseits aus der Verkehrssteigerung erhöhen, andererseits gehen diese aufgrund der Neuregelung der Flughafen-Entgelte ab 1. Juli 2007 zurück. Durch Realisierung zusätzlicher Sicherheitsleistungen werden die Umsatzrückgänge im Sicherheitsgeschäft voraussichtlich nicht in der bisher prognostizierten Höhe erfolgen. Der Anstieg im Personalaufwand wird durch den Rückgang im Sachaufwand nicht kompensiert. Insgesamt wird das Segmentergebnis (EBIT) deutlich unter dem auf die organisatorische Umstrukturierung angepassten Vorjahreswert liegen.

Im Segment **Retail & Properties** sollte sich der Ausbau des Retail-Geschäfts insbesondere durch zusätzliche Flächen weiterhin positiv auswirken. Aufgrund von Gebäudeabrissen erwarten wir, bereinigt um das Finanzierungsleasing Airrail Center, einen Rückgang der Mietumsätze, der durch die Rückgewinnung der Lufthansa als Stromkunde überkompensiert wird. Durch den Personalmehrbedarf in Verbindung mit Zentralisierungsmaßnahmen im IT-Bereich und zur Steuerung der Investitionsprogramme sowie bei den integrierten Beteiligungen erwarten wir einen Anstieg im Personalaufwand. Dagegen sollte der Sachaufwand nach der Bereinigung der einmaligen Erfassung des Finanzierungsleasings Airrail Center unter Vorjahresniveau liegen. Insgesamt erwarten wir eine Steigerung des Segmentergebnisses.

Im Segment **Ground Handling** erwarten wir aufgrund der Verkehrssteigerung und des erhöhten Marktanteils einen positiven Effekt auf die Entwicklung der Umsatzerlöse. Dieser wird jedoch nicht ausreichen, den wetterbedingt niedrigen Bedarf an Enteisungsleistungen und den Kundenverlust im Frachtbereich auszugleichen. In Verbindung mit einer Reduzierung der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtszeitraum aufgrund der Auflösung von Rückstellungen im Geschäftsjahr 2006 erwarten wir eine Gesamtleistung, die unter dem Vorjahr liegt. Bedingt durch personalpolitische Maßnahmen werden die Gesamtkosten voraussichtlich über dem Vorjahresniveau liegen. Aufgrund der genannten Effekte erwarten wir insgesamt ein Segmentergebnis unter dem des Vorjahres.

Wir erwarten im Segment **External Activities** eine signifikante Steigerung der Umsatzerlöse begründet durch die erstmalige, ganzjährige Vollkonsolidierung der neuen Tochtergesellschaft Twin Star, die erfolgte Vollkonsolidierung des Flughafens Lima sowie durch positive Entwicklungen bei der ICTS Europe.

Die Umsatzentwicklung unseres Engagements in Antalya wird aufgrund der Quotenkonsolidierung ab September 2007 unterhalb des Vorjahres liegen.

Die übrigen Erträge werden trotz der positiven Einmaleffekte des Vorjahres – Verkauf TCR, Ausgleichzahlung Manila – ansteigen. Grund für diese Entwicklung ist die Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit dem Auslaufen des alten Konzessionsvertrags in Antalya.

Die Entwicklung des Personalaufwands im Segment sollte unter der Umsatzentwicklung liegen. Der Segment-Sachaufwand sollte insbesondere aufgrund der neu zu entrichtenden Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit unseren Beteiligungen in Bulgarien und Lima deutlich ansteigen. Zusätzlich sollte geschäftsbedingt auch der Sachaufwand bei der ICTS ansteigen.

Trotz der positiven Einmaleffekte des Vorjahres rechnen wir mit einer kräftigen Steigerung des Segmentergebnisses gegenüber dem auf die organisatorische Umstrukturierung angepassten Vorjahresniveau.

Konzern-Kennzahlen 2007

Konzernweit ist aufgrund der oben genannten Effekte für das Berichtsjahr 2007, auch bereinigt um das Finanzierungsleasing Airrail Center, mit einem Anstieg der **Umsatzerlöse** zu rechnen. Die **übrigen Erträge** sollten deutlich zurückfallen, da sich in 2006 in dieser Position umfangreiche Sondereffekte ausgewirkt haben.

Der **Personalaufwand** sollte ansteigen. Die ICTS Europe, der Flughafen Frankfurt-Hahn und die Ground-Handling-Tochter Airport Personal Services weisen aufgrund ihrer geplanten Geschäftsausweitungen einen Anstieg des Personalaufwands aus. Zusätzlich kommt es durch die erstmalige, ganzjährige Vollkonsolidierung der neuen Tochtergesellschaft Twin Star und der Vollkonsolidierung des Flughafens Lima zu einem weiteren Mehraufwand.

Der **Sachaufwand** steigt auch bereinigt um die Effekte aus dem Finanzierungsleasing Airrail Center voraussichtlich deutlich an. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der genannten Erweiterung des Konsolidierungskreises. Am Standort Frankfurt sollte das umfangreiche Investitionsprogramm zu einem Anstieg der Aufwandsanteile aus den geplanten Investitionen führen. Durch unser striktes Kostenmanagement erwarten wir diesen Zuwachs am Standort Frankfurt durch entsprechende Einsparungen ausgleichen zu können.

Trotz der Einmaleffekte des Vorjahres, sollte das **EBITDA** und **EBIT** im Geschäftsjahr 2007 – insbesondere durch die erstmalige ganzjährige Vollkonsolidierung der neuen Tochtergesellschaft Twin Star und der Vollkonsolidierung des Flughafens Lima – weitgehend die Größenordnung des Vorjahres erreichen.

Das **Finanzergebnis** wird deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen. Dieser Rückgang resultiert daraus, dass in 2006 eine Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila erfolgte. Hinzu kommen hohe geplante Finanzierungsaufwendungen, insbesondere durch die Terminalerweiterung in Lima und unserer neuen Konzessionsvereinbarung in Antalya sowie Aufzinsungen langfristiger Verbindlichkeiten.

Das **Steuerergebnis** des Vorjahres wurde durch den positiven Effekt der einmaligen Aktivierung des Körperschaftsteuerguthabens beeinflusst. Im Berichtszeitraum werden die Auswirkungen des geänderten Steuersatzes aufgrund der Steuerreform auf die Berechnung der latenten Steuern auch einen positiven Effekt haben. Wir erwarten für den Berichtszeitraum eine Steuerquote in etwa um 30 %.

Insgesamt erwarten wir ein **Konzern-Ergebnis**, das sich unterhalb des Vorjahresniveaus bewegen wird.

Vorschau 2008

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte auch auf unsere Konzern-Flughäfen zutreffen; auf den Flughafen Frankfurt allerdings aufgrund der Kapazitätsbeschränkungen nicht im gleichen Maße.

Im Segment **Aviation** erwarten wir in etwa gleichbleibende Erlöse bei den Flughafen-Entgelten. Gründe hierfür sind: das begrenzte Verkehrsmengenwachstum wegen der Kapazitätsengpässe und eine Null-Runde bei den Flughafen-Entgelten. In den kommenden Jahren sollte der Sachaufwand durch die Ausbauaktivitäten ansteigen. Der sich abzeichnenden Ergebnisbelastung werden wir mittels konsequenter Überprüfung von Kosten und Optimierung von Prozessen entgegenwirken.

Das Segment **Retail & Properties** wird von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und somit auch der Retail-Umsätze profitieren. Der Personalaufwand wird voraussichtlich sinken. Die Entwicklung des Sachaufwands ist vom Aufwand aus umfangreichen Investitionstätigkeiten und dem Anstieg der Preise für Versorgungsleistungen geprägt. Insgesamt wird das Segmentergebnis aufgrund der positiven Sondereffekte des Jahres 2007 konstant ausfallen.

Im Segment **Ground Handling** sollte der Umsatz im Bereich der Infrastrukturentgelte mit dem Verkehr und durch die Integration der Reisegepäckkontrolle wachsen. Die Neuregelung der Betreuung von Personen mit eingeschränkter Mobilität sollte zu einer Umsatzsteigerung führen. Im Bereich der Bodenverkehrsdienste sollten die Umsatzerlöse stabil bleiben. Die Steigerung des operativen Aufwands wird sich im Wesentlichen aus einer erwarteten Tarifsteigerung im Personalaufwand, die über der Produktivitätsverbesserung liegen wird sowie dem Aufwand aus der Betreuung eingeschränkt mobiler Personen ergeben. Insgesamt wird das Segmentergebnis aufgrund der negativen Einmaleffekte des Jahres 2007 besser ausfallen.

Im Segment **External Activities** wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen im Rahmen der Konsolidierung ergeben. Wir gehen insgesamt von wachsendem Umsatz und Ergebnis aus.

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 2007

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Q3 2006	Q3 2007	9M 2006	9M 2007
Umsatzerlöse	582,3	630,2	1.619,6	1.754,6
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,1	0,0	0,2	0,2
Andere aktivierte Eigenleistungen	5,6	5,8	15,7	16,6
Sonstige betriebliche Erträge	13,6	23,0	55,5	50,7
Gesamtleistung	601,6	659,0	1.691,0	1.822,1
Materialaufwand	- 86,9	- 116,0	- 254,1	- 343,6
Personalaufwand	- 273,7	- 278,7	- 805,9	- 828,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 42,5	- 47,0	- 144,1	- 160,0
EBITDA	198,5	217,3	486,9	490,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	- 53,3	- 59,9	- 165,9	- 164,1
EBIT/Betriebliches Ergebnis	145,2	157,4	321,0	326,2
Zinserträge	5,7	6,7	12,9	22,3
Zinsaufwendungen	- 9,6	- 22,9	- 30,1	- 45,4
Ergebnis at equity	3,4	0,6	3,1	1,8
Erträge aus Beteiligungen	0,0	1,7	2,0	4,3
Wertminderungen auf Finanzanlagen	- 0,4	0,0	- 0,4	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	18,9	0,9	21,9	- 0,1
Finanzergebnis	18,0	- 13,0	9,4	- 17,1
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	163,2	144,4	330,4	309,1
Ertragsteuern	- 60,1	- 28,6	- 130,3	- 90,5
Konzern-Ergebnis	103,1	115,8	200,1	218,6
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	102,8	110,3	199,5	212,8
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	0,3	5,5	0,6	5,8
Ergebnis je 10-€-Aktie in €				
unverwässert	1,13	1,21	2,19	2,33
verwässert	1,11	1,19	2,16	2,30

Konzern-Bilanz

Aktiva

in Mio €	31.12.2006	30.9.2007
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwert	97,1	44,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	42,3	632,0
Sachanlagen	2.729,2	3.428,2
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	66,9	10,7
Beteiligungen at equity	56,2	36,6
Andere Finanzanlagen	302,1	256,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	36,8	44,9
Ertragsteuerforderungen	32,2	29,2
Latente Steueransprüche	16,4	8,4
	3.379,2	4.490,5
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	32,9	36,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	185,5	163,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	62,3	113,6
Ertragsteuerforderungen	2,0	3,9
Zahlungsmittel	632,5	664,0
	915,2	981,0
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,1	172,6
	915,3	1.153,6
	4.294,5	5.644,1

Passiva

in Mio €	31.12.2006	30.9.2007
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	913,7	914,6
Kapitalrücklage	558,8	564,4
Gewinnrücklagen	746,3	763,3
Konzern-Bilanzgewinn	105,2	-
Konzern-Ergebnis 1.1. – 30.9.2007	-	212,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.324,0	2.455,1
Minderheitsanteile am Eigenkapital	22,1	33,7
	2.346,1	2.488,8
Langfristige Schulden		
Finanzschulden	718,8	935,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	326,1
Sonstige Verbindlichkeiten	106,1	449,5
Latente Steuerverpflichtungen	127,6	135,4
Pensionsverpflichtungen	20,6	21,4
Ertragsteuerrückstellungen	166,2	154,0
Sonstige Rückstellungen	101,4	85,6
	1.240,7	2.107,1
Kurzfristige Schulden		
Finanzschulden	125,2	233,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	229,0	437,4
Sonstige Verbindlichkeiten	118,1	102,7
Ertragsteuerrückstellungen	16,4	13,8
Sonstige Rückstellungen	218,8	185,8
	707,5	972,9
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,2	75,3
	707,7	1.048,2
	4.294,5	5.644,1

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	9M 2006	9M 2007	2006
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	199,5	212,8	229,3
Ertragsteuern	130,3	90,5	111,3
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	0,6	5,8	- 0,4
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	165,9	164,1	248,4
Zinsergebnis	17,2	23,1	25,9
Beteiligungserträge	- 2,0	- 4,3	- 6,8
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	- 7,2	3,1	- 5,6
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse	- 1,9	7,9	0,3
Veränderungen der Equity-Bewertung	- 3,1	- 1,8	- 5,6
Veränderungen der Vorräte	2,6	- 3,6	2,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	14,9	28,2	- 29,2
Veränderungen der Rückstellungen	- 22,0	- 62,2	39,9
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)	60,1	17,8	31,2
Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	- 43,8	-
Betrieblicher Bereich	554,9	437,6	641,6
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen	- 30,1	- 38,2	- 44,9
Erhaltene Zinsen	12,9	22,3	19,0
Erhaltene Dividenden	2,0	4,3	6,8
Gezahlte Ertragsteuern	- 99,2	- 83,3	- 137,6
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	440,5	342,7	484,9
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	- 2,4	- 121,8	- 7,2
Investitionen in Sachanlagen	- 271,0	- 387,5	- 443,9
Investitionen in Beteiligungen at equity	- 0,6	-	- 0,6
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-	- 1,3	-
Verkauf/Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen	13,2	- 16,6	13,2
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	-	- 48,3	-
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)	- 75,3	-	- 80,5
Sonstige Finanzinvestitionen (kurzfristig)	- 250,0	-	-
Erlöse aus Anlagenabgängen	23,9	65,8	19,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 562,2	- 509,7	- 499,4
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	- 82,0	- 105,1	- 82,0
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden	- 0,7	- 1,3	- 0,7
Kapitalerhöhung	11,3	11,8	15,7
Veränderung der Finanzschulden/Sonstige Veränderungen	54,1	288,9	140,3
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit	- 17,3	194,3	73,3
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	1,7	- 3,6	- 0,5
Konsolidierungskreisbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands	-	7,8	-
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-	- 28,1	- 14,9
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 137,3	3,4	43,4
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	574,2	617,6	574,2
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr	-	14,9	-
Finanzmittelbestand zum 30. September bzw. 31. Dezember	436,9	635,9	617,6

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen				Konzern-Bilanz-gewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Neubewertungsrücklage				
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 (+)/Nettoaufwand (-) 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 Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	0,8	3,7	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan										
- Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte	2,0	2,6	-	-	-	-	-	4,6	-	4,6
- Wert erbrachter Leistungen (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
Stand 1.1.2007	913,7	558,8	36,5	702,3	- 5,5	13,0	105,2	2.324,0	22,1	2.346,1
Währungsänderungen	-	-	-	-	1,4	-	-	1,4	-	1,4
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	6,8	-	6,8	-	6,8
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	5,6	-	5,6	-	5,6
Kaufpreisallokation LAP	-	-	-	-	-	1,1	-	1,1	-	1,1
Nettoertrag (+)/Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	13,5	0,0	14,9	0,0	14,9
Kapitalerhöhungen Flughafen Frankfurt-Hahn/Twin Star	-	-	-	-	-	-	-	0,0	7,4	7,4
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	0,7	3,5	-	-	-	-	-	4,2	-	4,2
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan										
- Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
- Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)	-	1,9	-	-	-	-	-	1,9	-	1,9
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	- 105,1	- 105,1	- 1,3	- 106,4
Konzern-Ergebnis 1.1. - 30.9.2007	-	-	-	-	-	-	212,8	212,8	5,8	218,6
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	2,1	-	-	- 0,1	2,0	- 0,3	1,7
Stand 30.9.2007	914,6	564,4	36,5	704,4	- 4,1	26,5	212,8	2.455,1	33,7	2.488,8

Konzern-Segmente

in Mio €	9M	Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Konzern
Umsatzerlöse	2007	529,8	355,8	465,4	403,6	1.754,6
	2006	536,6	288,3	470,3	324,4	1.619,6
Personalaufwand	2007	183,8	120,1	266,2	258,1	828,2
	2006	187,3	118,6	268,1	231,9	805,9
EBITDA	2007	126,8	261,0	42,7	59,8	490,3
	2006	146,6	240,9	55,9	43,5	486,9
Abschreibungen	2007	54,7	66,3	18,0	25,1	164,1
	2006	57,3	63,1	16,5	29,0	165,9
Segmentergebnis (EBIT)	2007	72,1	194,7	24,7	34,7	326,2
	2006	89,3	177,8	39,4	14,5	321,0

Anhang

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der vorliegende Zwischenabschluss zum 30. September 2007 für den Fraport-Konzern wurde gemäß IAS 34 und – wie auch der Konzern-Abschluss 2006 – 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 2007 geltende Verlautbarungen des IASB wurden, wie sie in der EU anzuwenden sind, berücksichtigt. Wesentliche Änderungen werden im Folgenden dargestellt. Der Zwischenabschluss wurde weder einer prüferischen Durchsicht unterzogen noch nach § 317 HGB geprüft.

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.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung 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 dieser Interpretationen hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 20. Juli 2006 hat 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.

Das International Financial Reporting Interpretations Committee hat am 2. November 2006 die Interpretation IFRIC 11 „Group and Treasury Share Transactions“ und am 30. November 2006 die Interpretation IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ veröffentlicht.

IFRIC 11 regelt, wie IFRS 2 auf anteilsbasierte Vergütungen mit Eigenkapitalinstrumenten des eigenen Unternehmens oder mit Eigenkapitalinstrumenten eines anderen Konzern-Unternehmens angewendet werden soll. IFRIC 11 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen. Die Anwendung des IFRIC 11 hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag von staatlichen Einrichtungen öffentliche Leistungen erbringen. IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Eine frühere Anwendung wird empfohlen.

IFRIC 12 wurde von der Fraport AG noch nicht angewendet. Die Auswirkungen von IFRIC 12 werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht können sich Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben.

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

Am 29. März 2007 hat das IASB Änderungen zu IAS 23 „Borrowing Costs“ veröffentlicht. Die wesentliche Änderung dieses Standards betrifft die Streichung des Wahlrechts, Fremdkapitalkosten direkt als Aufwand zu erfassen, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können. Zukünftig sind sie als Anschaffungskosten zu aktivieren. Der Standard ist erstmalig auf qualifizierte Vermögenswerte anzuwenden, bei denen der Beginn der Aktivierung am oder nach dem 1. Januar 2009 liegt. Die künftigen Auswirkungen des geänderten IAS 23 werden von uns untersucht. Aus heutiger Sicht werden sich Auswirkungen von nicht untergeordneter Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

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

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 90 Gesellschaften.

Am 9. März 2007 hat die Fraport AG die Gesellschaft Fraport Asia Ltd., Hongkong, gegründet. Die Fraport AG hält 100 % der Kapitalanteile von nominal 10,0 Tsd HKD (rund 1,0 Tsd €). Gegenstand der Gesellschaft sind Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Betrieb. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

Am 21. März 2007 hat die ICTS Europe eine 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Czech s.r.o., Prag, mit einer Kapitaleinlage von rund 18 Tsd € errichtet. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum Gründungszeitpunkt in den ICTS-Teilkonzern einbezogen.

Am 12. April 2007 hat ein Konsortium unter Führung der Fraport AG den Zuschlag für die Fortsetzung des Terminalbetriebs am Flughafen Antalya in der Türkei erhalten. Zwecks Finanzierung und Betrieb der Terminals gründeten die Konzessionsnehmer am 18. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS (SPV Invest) und am 22. Mai 2007 die Gesellschaft Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi AS (SPV). Die Fraport AG hat an der Fraport IC Ictas Havalimani Isletme AS 51 % der Stammkapitalanteile von rund 7,9 Mio € und an der Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi AS 51 % von rund 28,0 Tsd € übernommen. Aufgrund der Stimmrechtsverhältnisse und Verteilung der Dividenden wurden die Gesellschaften als Gemeinschaftsunternehmen mit einem Anteil von rund 34 % erstmalig zum Gründungszeitpunkt in den Fraport-Konzern-Abschluss einbezogen. Die türkischen Gesellschaften weisen im Fraport-Zwischenabschluss zum 30. September 2007 Vermögenswerte von rund 463,7 Mio € und Schulden von 457,8 Mio € aus.

Am 18. April 2007 hat die ICTS Europe eine 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Ireland Ltd., Dublin, mit einer Kapitaleinlage von 100 € errichtet. Die Gesellschaft ist im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen tätig. Sie wurde zum Gründungszeitpunkt in den ICTS-Teilkonzern einbezogen.

Mit Wirkung zum 1. August 2007 hat die Fraport AG die Mehrheitsbeteiligung am Flughafen Lima, die Gesellschaft Alterra Lima Holdings, Ltd., Cayman Islands erworben. Mit dem Erwerb von Alterra die 57,25 % der Kapitalanteile an der Betriebsgesellschaft Lima Airport Partners S.R.L. hält, hat die Fraport AG ihr Engagement auf insgesamt 100 % erhöht. Die bis zum 31. Juli 2007 at equity-bewertete 42,75 % der Anteile an LAP wurden mit den neu erworbenen Anteilen in den Fraport-Konzern voll einbezogen. Zum gleichen Zeitpunkt wurden die Anteile an der Alterra in den Fraport-Konzern einbezogen. Angaben zum Kaufpreis und zu Auswirkungen auf die Konzern-Vermögenswerte und -Schulden sind in der anschließenden Tabelle enthalten. Darüber hinaus sind im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2007 anteilig Umsatzerlöse von 16,5 Mio € und ein Ergebnis von 2,4 Mio € der LAP enthalten. Bei der erstmaligen Bilanzierung des Unternehmenszusammenschlusses wurde gemäß IFRS 3.62 (Provisorische Festlegung der erstmaligen Bilanzierung) zunächst ein vorläufiger Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 1,6 Mio € angesetzt. Eine Anpassung der vorläufigen Werte hat innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerbszeitpunkt zu erfolgen.

Mit Wirkung zum 6. März 2007 wurde die Gesellschaft Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main veräußert. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaft ist ein Abgangsgewinn von 0,1 Mio € entstanden.

Am 4. Mai 2007 wurde der Vertrag über den Verkauf und Abtretung der 51 % Anteile an der Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH unterzeichnet. Der Vertrag wurde zum 30. Juni 2007 wirksam. Zum gleichen Zeitpunkt ist die Gesellschaft aus dem Fraport-Konzern-Kreis ausgeschieden. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaft ist ein Abgangsgewinn von 0,3 Mio € entstanden.

Per 11. Juni 2007 ist die Gesellschaft Maritime and Underwater Security Consultants USA LLC geschlossen und aus dem ICTS-Konsolidierungskreis abgegangen.

Mit Wirkung zum 18. Juni 2007 hat die ICTS Anteile an der New Age Aviation Security US Inc. für 100 USD abgetreten.

Die Entkonsolidierung beider Gesellschaften hat sich nur unwesentlich auf den Konzernabschluss ausgewirkt.

Im Rahmen der Neuorganisation des Sicherheitsbereichs im Konzern wurden die Tochtergesellschaften der ICTS, die FIS GmbH und die FIS Deutschland GmbH, mit Wirkung zum 1. Januar 2007 neu aufgestellt. Das Frankfurter Geschäft wurde der FIS GmbH und das restliche deutschlandweite Sicherheitsgeschäft der FIS Deutschland zugeordnet. Am 13. März 2007 wurden die FIS GmbH in Fraport Security Services GmbH (FraSec) und die FIS Deutschland GmbH in FIS GmbH umfirmiert. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. April 2007 wurde die FraSec an die Fraport AG verkauft. Die FraSec wurde dem Segment Aviation zugeordnet. Diese organisatorische und gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung hat sich im Konzernabschluss auf die Darstellung der Segmentberichterstattung ausgewirkt. Die Auswirkungen der Änderungen auf Umsätze, EBITDA und EBIT sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Aviation

in Mio €	9M 2006	9M 2006 Neu	Veränderung	9M 2007
Umsatzerlöse	535,4	536,6	1,2	529,8
EBITDA	131,8	146,6	14,8	126,8
EBIT	74,7	89,3	14,6	72,1
Mitarbeiter	3.261	6.201	2.940	6.311

External Activities

in Mio €	9M 2006	9M 2006 Neu	Veränderung	9M 2007
Umsatzerlöse	325,6	324,4	- 1,2	403,6
EBITDA	58,3	43,5	- 14,8	59,8
EBIT	29,1	14,5	- 14,6	34,7
Mitarbeiter	14.105	11.165	- 2.940	13.218

Angaben zum Erwerb von Tochterunternehmen (LAP)

in Mio €	
Zahlungsmittel	10,3
Kurzfristige Vermögenswerte	3,8
Langfristige Vermögenswerte (einschließlich aufgedeckte stille Reserven von 1,8 Mio €)	74,8
Kurzfristige Schulden	- 5,7
Langfristige Schulden	- 57,9
Goodwill aus der Kapitalkonsolidierung	1,6
Gesamtkaufpreis	26,9
abzüglich erworbene Zahlungsmittel	- 10,3
Mittelabfluss aus dem Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen	16,6

Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Bundesrepublik Deutschland hat ihre Anteile an der Fraport AG bereits im 1. Quartal 2007 vollständig verkauft. Dadurch zählt die Bundesrepublik Deutschland sowie deren Mehrheitsbeteiligungen nicht mehr zum Kreis der nahestehenden Unternehmen und Personen des Fraport-Konzerns.

Weitere wesentliche Veränderungen zum Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben. Weiterhin bestehen, wie im Konzern-Anhang 2006 unter Textziffer 51 dargestellt, zahlreiche Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, die unverändert zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt werden.

Erläuterungen zu ausgewählten GuV-Positionen

Ergebnis at equity von assoziierten Unternehmen

in Mio €	9M 2006	9M 2007
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	2,8	2,9
LAP Lima Airport Partners S.R.L.	0,4	- 1,4
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,6	0,6
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	- 0,7	- 0,3
	3,1	1,8

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	9M 2006	9M 2007
Ineuropa Handling UTE	2,0	4,3

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	9M 2006	9M 2007
Erträge		
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	16,5	2,3
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	3,6	4,5
Fremdwährungskursgewinne	4,9	2,6
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	2,2	3,6
Bewertung von Derivaten	1,7	3,2
	28,9	16,2
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste	- 2,3	- 10,9
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	- 2,1	- 2,2
Bewertung von Derivaten	- 1,9	- 2,6
Ergebnisanteile der Minderheitsgesellschafter an GCS	- 0,7	- 0,6
	- 7,0	- 16,3
	21,9	- 0,1

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzern-Zwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 13. November 2007

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Bender



Dr. Schulte



Mai



Dr. Zieschang

Finanzkalender

6. März 2008	Bilanzpressekonferenz/Publikation der vorläufigen Ganzjahreszahlen 2007
20. März 2008	Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2007
8. Mai 2008	Zwischenbericht zum 31. März 2008
28. Mai 2008	Hauptversammlung 2008
7. August 2008	Zwischenbericht zum 30. Juni 2008
6. November 2008	Zwischenbericht zum 30. September 2008

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

Investor Relations
Telefon: +49 (0)69 690-74842
Telefax: +49 (0)69 690-74843
E-Mail: 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)

Bild auf der Titelseite: Terminalgebäude in Lima, Peru

(11/07/0,15)