

Geschäftsbericht 2000

Standortexpansion, Aufbruch und Veränderung



Geschäftsentwicklung

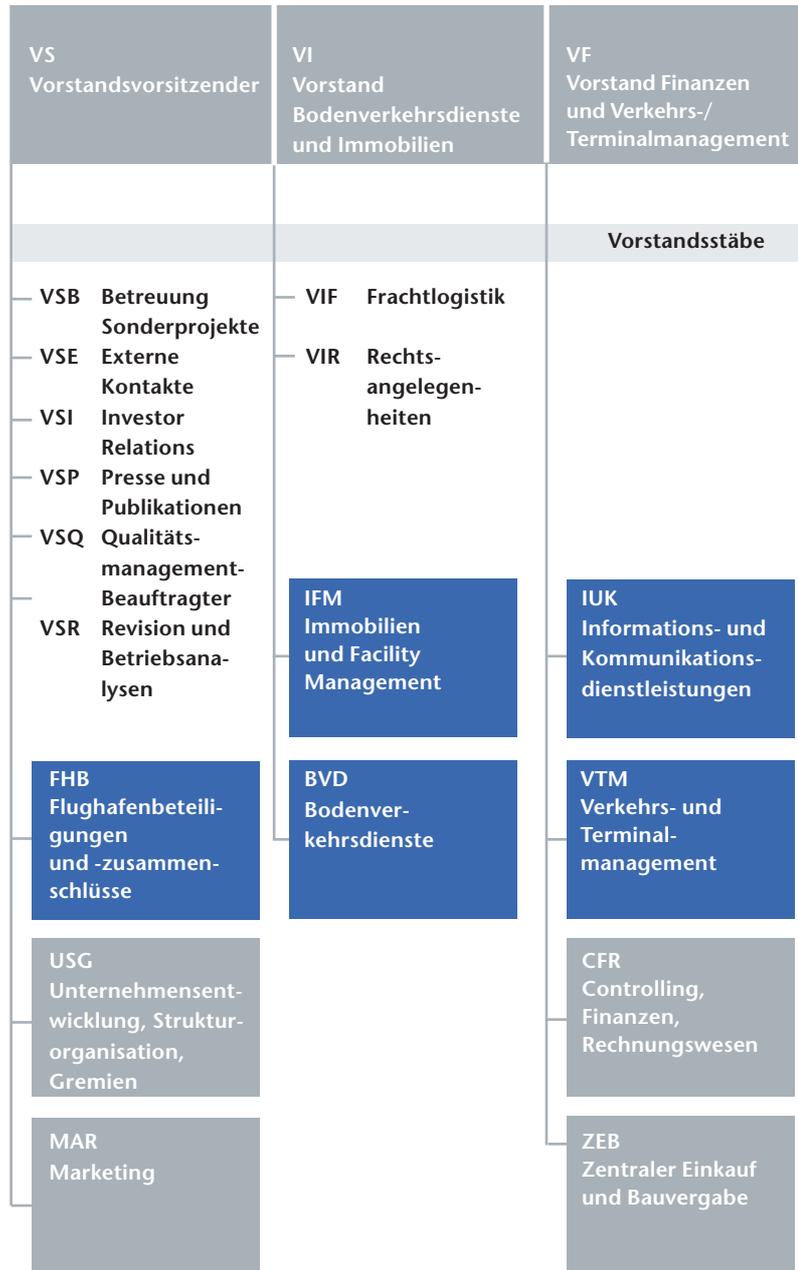
Konzern nach IAS

in Mio DM	1998	1999	2000
Konzernjahresüberschuss	144,9	155,8	252,3
Konzernumsatz	2.506,1	2.689,0	3.004,5
Personalaufwand	1.118,6	1.167,1	1.238,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	392,9	351,1	381,1
EBITDA	899,4	861,1	1.043,4
Investitionen* (Zugänge zum Anlagevermögen ohne Veränderungen im Konsolidierungskreis)	k. A.	731,3	671,7
Eigenkapital	1.683,2	1.800,8	1.993,6
Bilanzsumme	5.100,5	5.582,4	5.951,1
Personalstand im Jahresdurchschnitt ohne Auszubildende	13.225	13.336	14.271

* Zahlen ab 1999 verfügbar

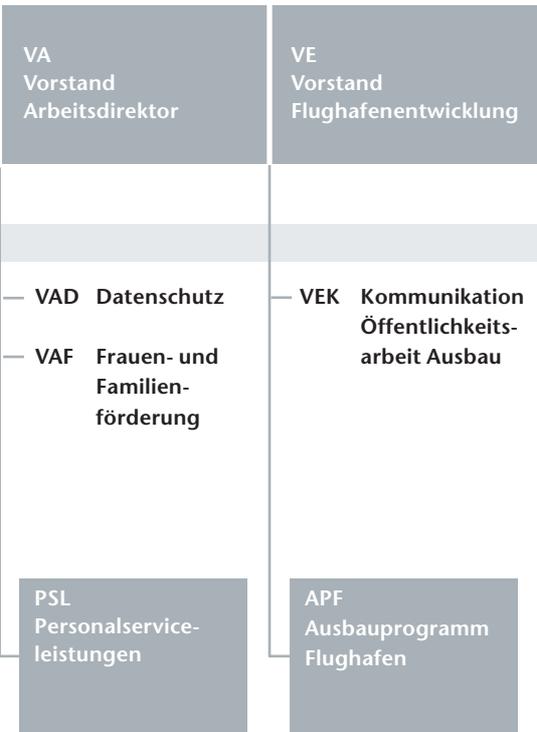
Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide



Inhalt

1	Brief des Vorstands
4	Konzernstrategie
16	Strategische Geschäftsbereiche
28	Finanzbericht 2000
30	Konzernlagebericht
46	Konzernbilanz zum 31. Dezember 2000
47	Konzerngewinn- und -verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2000
75	Organe der Gesellschaft
79	Bericht des Aufsichtsrats
80	Beraterkreis



■ Strategische Geschäftsbereiche (SGB)

■ Unterstützungsbereiche (UB)

Stand 1. März 2001

„Mit der strategischen Neuausrichtung der Fraport AG haben wir die Messlatte für alle Geschäftsbereiche, Beteiligungen und Vorhaben hoch angelegt.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Standortexpansion, Aufbruch und Veränderung waren Determinanten unseres überaus erfolgreichen Geschäftsjahres 2000. Drei Highlights aus der Berichtsperiode verdeutlichen dies: das politische Votum für den Ausbau des Bahnsystems als Voraussetzung für weiteres Wachstum am Standort Flughafen Frankfurt Main, die Ausweitung unserer internationalen Präsenz und die Entscheidung für einen neuen Namen verbunden mit einem neuen Erscheinungsbild der Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) – seit Anfang dieses Jahres firmieren wir als „Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide“.

Der neue Name reflektiert die enge Verbundenheit unseres Unternehmens mit seinem Heimatstandort und signalisiert gleichzeitig die Ausrichtung der Fraport AG zu einem modernen, global agierenden Serviceanbieter.

Unsere Stärken als internationales Drehkreuz erhalten und entwickeln wir weiter, mit einem Spektrum attraktiver Dienstleistungen schaffen wir hohen Nutzen für unsere Kunden. Luft, Schiene und Straße verknüpfen wir zukunftsweisend. Auch in Zukunft wollen wir unser Potenzial vielfältig und einfallreich ausschöpfen.

Wettbewerbsfähigkeit im ebenso wachstumsstarken wie kompetitiven globalen Airport-Markt braucht neben klaren Strategien leistungsfähige interne Organisations- und Führungsstrukturen.

Um uns noch besser auf die Herausforderungen des Marktes vorzubereiten, haben wir im Jahr 2000 eine umfassende Portfolioanalyse eingeleitet. Der Prozess ist fließend, doch seine Eckpunkte sind schon jetzt unternehmensweit verbindlich: Wachstum mit Rendite, effiziente Kostenstrukturen, Risiko-Management. Geschaffen wurde zugleich eine größere Ergebnisverantwortung und Transparenz der Strategischen Geschäftsbereiche und ihrer Geschäftsfelder.

Unsere Mitarbeiter haben auch im Jahr 2000 mit ihrem Können und Engagement in hohem Maße zum Geschäftserfolg beigetragen. Wichtige Herausforderungen auch für die Zukunft bleiben Personal-Management, Führungskräfteentwicklung und Change Management. Wir haben dafür im Geschäftsjahr 2000 umfangreiche Programme weiterentwickelt, mit denen wir individuelle Mitarbeiterfähigkeiten identifizieren und fördern, Führungshandeln verbessern und dazu motivieren, notwendigen Wandel zur effektiven Umsetzung unserer Unternehmensstrategien mitzutragen. Die An-



Dr. Wilhelm Bender



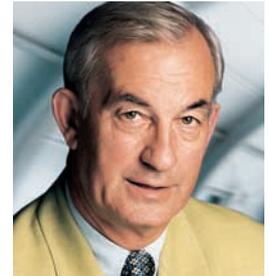
Prof. Manfred Schölch



Johannes Endler



Prof. Barbara Jakubeit



Hans Georg Michel

sprüche sind hoch. Aber sie werden durch das Bewusstsein unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (deren Zahl im September 2000 erstmals in unserer Firmengeschichte die Marke von 13.000 überschritten hat) gestützt, dass sie die zentrale Kraft der Weiterentwicklung ihres Unternehmens sind.

Erstmals berichten wir Ihnen mit dem vorliegenden Geschäftsbericht 2000 als Konzern nach IAS (International Accounting Standards). Die Berichterstattung nach IAS gewährleistet eine bessere internationale Vergleichbarkeit und höhere Transparenz.

Da der Konzernabschluss die Einzelabschlüsse der konsolidierten Tochtergesellschaften einbezieht, ist Vergleichbarkeit mit bisher veröffentlichten Unternehmenszahlen nur eingeschränkt gegeben. Der Bericht beinhaltet daher zusätzlich die Finanzkennzahlen des Konzernabschlusses nach IAS aus 1999.

Die Umsatzerlöse des Konzerns erhöhten sich gegenüber 1999 um 11,7 Prozent auf 3.004,5 Millionen DM. Deutlich überproportional konnte der Jahresüberschuss um 61,9 Prozent auf 252,3 Millionen DM gesteigert werden. Das Jahr 2000 stellt damit das erfolgreichste der Unternehmensgeschichte dar.

Auch die Verkehrszahlen 2000 am Standort Flughafen Frankfurt Main übertrafen erneut die der Vorjahre: Rund 49,4 Millionen Fluggäste nutzten im vergangenen Jahr den Flughafen Frankfurt Main, das waren 7,6 Prozent mehr als 1999. Beim Frachtaufkommen setzte sich der positive Trend aus 1999 ebenso fort; mit einem Anstieg von 11,3 Prozent auf rund 1,6 Millionen Tonnen behauptete der Flughafen Frankfurt Main seine führende Position in Europas größtem Luftfrachtmarkt Deutschland und blieb die Luftfrachtdrehscheibe Nummer eins in Europa.

Im Berichtsjahr ist ein fünftes Vorstandsressort, Flughafenentwicklung, geschaffen worden. Die Vorstandserweiterung zeigt, welche enorme Bedeutung der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main für die Entwicklung der Fraport AG hat. Wir können heute feststellen, dass im Jahr 2000 wichtige Teilschritte erfolgreich bewältigt wurden: Basierend auf der Verabschiedung des Mediationspakets im Januar fiel im Juni die wichtige politische Grundsatzentscheidung für einen Ausbau. Weitestmöglicher gesellschaftlicher Konsens hat von jeher unsere Unternehmensaktivitäten bestimmt und ist natürlich auch Grundsatz unserer Ausbauphilosophie. Aus dem Mediationsprozess sind drei Varianten hervorgegangen. Unsere Präferenz ist eine Landebahn nordwestlich des Flughafen-Geländes, die wir für die beste Variante erachten. Im Mai 2000 haben wir mit dem von uns vorgelegten Zehn-Punkte-Pro-

gramm klare Position bezogen. Dieses Programm stellt unseren nächsten Schritt nach dem Mediationsergebnis dar. Es soll vor allem dazu beitragen, die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung zu entlasten. Hierbei hat der Schutz der Nachtruhe Vorrang.

Fest steht, dass der Flughafen Frankfurt Main auch in Zukunft – und im Kontext des geplanten Ausbaus verstärkt – wichtiger Investitionsstandort und Referenzmodell für unsere Leistungsfähigkeit im gesamten Spektrum des Airport-Geschäfts sein wird. Wir sind auf einem guten Wege, unsere Kernstrategie, einer der leistungsfähigsten Airport-Konzerne zu werden und uns international auszurichten, erfolgreich umzusetzen. Die Zahl der nationalen und internationalen Standorte, an denen wir als Konzern über Beteiligungen oder Tochtergesellschaften operativ tätig sind, hat sich auf über 40 erhöht.

Im Inland erreichten wir am Flughafen Frankfurt-Hahn ein deutliches Volumenwachstum. Auch in unserer Hauptstadt Berlin werden wir an dem Angebot für die Privatisierung der drei Berliner Flughäfen und dem Ausbau von Schönefeld mitarbeiten.

Im Ausland haben wir unser Geschäftsportfolio mit wesentlichen Beteiligungen an strategischen Standorten ausweiten und unsere bestehenden Beteili-

gungen erfolgreich führen können. Weiter gestärkt haben wir unser Geschäftsportfolio im Berichtsjahr auch durch die internationale Vermarktung unserer speziellen fachlichen Kompetenz etwa in den Bereichen Ground Handling und Flughafen-Sicherheit.

Die strategische Allianz zwischen der Schiphol Group und Fraport hat im vergangenen Jahr einen entscheidenden Schritt nach vorne getan: Unter dem Namen „Pantares“ treten Schiphol und Fraport gemeinsam in Drittmärkten auf und vermarkten ihre gebündelten Fähigkeiten weltweit.

Geprägt war das Berichtsjahr durch die vielschichtigen Vorbereitungen auf den geplanten Börsengang der Fraport AG. Der Vorstand wurde durch die Hauptversammlung ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Kapital zu erhöhen.

Wir sind somit gut vorbereitet, die erfolgreiche Geschäftsentwicklung 2000 fortzuschreiben und die Ziele unserer Business Mission zu realisieren. Mit der strategischen Neuausrichtung haben wir die Messlatte für alle Geschäftsbereiche, Beteiligungen und Vorhaben hoch angelegt, um den eigenen Ansprüchen hinsichtlich einer nachhaltigen Wertsteigerung unseres Unternehmens gerecht zu werden.

Dr. Wilhelm Bender

Prof. Manfred Schölich

Johannes Endler

Prof. Barbara Jakubeit

Hans Georg Michel



Konzernstrategie

In einem von anhaltendem Wachstum geprägten globalen Flughafen-Markt treten wir als moderner Dienstleistungskonzern an, Spitzenpositionen zu erreichen. Strategisch konzentrieren wir uns auf Projekte mit hohem Wertschaffungs-Potenzial.





Standortexpansion, Aufbruch, Veränderung

Vom Infrastruktur-Anbieter zum modernen Dienstleistungskonzern

65 Jahre liegen zwischen dem 8. Juli 1936, an dem der Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main mit der Landung einer Ju 52 der Lufthansa offiziell eröffnet wurde, und dem geplanten Börsengang der Fraport AG.

Der neue Name Fraport ist Programm: Er steht für Kontinuität im Erfolg der Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG), die den Standort Flughafen Frankfurt Main mit hoher Innovationskraft, Investitionsbereitschaft und den richtigen Konzepten zu einem führenden europäischen Hub entwickelt hat. Und er signalisiert die Neuorientierung des Unternehmens, mit der wir uns den Herausforderungen des globalen Flughafen-Markts stellen.

Dieser von anhaltendem Wachstum geprägte Markt ist dabei, alte Strukturen zu sprengen; der Prozess des Umbruchs ist unaufhaltsam. Angetrieben wird



*Strategisch gehen
wir in die Welt hinaus.
Auf alle Kontinente.
In die Zentren des Business
und der Erholung ...
Eine Reise in die Zukunft.*

er weltweit von Liberalisierung, Privatisierung und sich verschärfender Konkurrenz. In das attraktive Airport-Geschäft drängen zunehmend auch branchenfremde Wettbewerber. Diese Entwicklungen tangieren alle Marktteilnehmer im Luftverkehrssektor, ganz gleich, ob sie ihre Leistungen in der Luft oder am Boden erbringen.

Wertorientiertes Wachstum

Business Mission und Entwicklungsplan formulieren die Zielsetzungen dieser neuen strategischen Ausrichtung. Die Grundlage liefert unsere Anfang 2000 begonnene Portfolioanalyse, mit der wir alle Geschäftsfelder auf ihre Markt- und Wertschaffungspotenziale untersuchen. Wo zielführend, wird den Geschäftsfeldern ablauf- und aufbauorganisatorisch unter konsequenter Orientierung an Markt und Kunden ein neues, optimiertes Profil gegeben. Damit wollen wir leistungsfähige Konzernstrukturen für wertorientiertes Wachstum am Standort Frank-

furt Main und weltweit schaffen. Unser Ziel für den Standort Flughafen Frankfurt Main ist es, dessen Funktion als internationales Drehkreuz zu sichern und zu stärken. Die Vielzahl der im Berichtsjahr realisierten Projekte und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungen für Airlines, Passagiere und gewerbliche Kunden belegen einmal mehr, wie intensiv wir unser „Schaufenster zur Welt“ pflegen. Unsere Konzepte und deren Umsetzung erhöhen nicht nur die Attraktivität des Standorts Flughafen Frankfurt Main im Wettbewerb der europäischen Hubs. Sie dienen auch den wirtschafts- und strukturpolitischen Interessen der Region.

Wesentlicher Baustein unserer Expansionspolitik ist die Ausweitung des internationalen Geschäfts. Unsere Internationalisierungsstrategie fokussiert auf Akquisitions- und Beteiligungsprojekte mit hohem Wertschaffungspotenzial.

Standort Flughafen Frankfurt Main als Referenzmodell

Am Flughafen Frankfurt Main beweisen wir seit Jahren unsere Fähigkeit, hohe Produktivität auf engem Raum zu erzielen.

Beispielhaft für unser Bemühen, die Leistungssteigerungspotenziale bei auf absehbare Zeit begrenzten Möglichkeiten auszuschöpfen, ist das Projekt „Future for FRA“. Hier arbeiten wir gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa und der DFS Deutsche Flugsicherung an der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Kapazitätssteigerung des bestehenden Bahnsystems.

Als eine wichtige strategische Option definiert unsere Portfolioanalyse eine stärkere Gewichtung des Retail-Geschäfts. Im Berichtsjahr starteten wir eine Reihe von Projekten für den weiteren Ausbau von Retail-Flächen, ihre bestmögliche Gestaltung und Strukturierung nach Branchen.

Weiter optimierte Qualität und Qualitätssicherung waren im Berichtsjahr zentrale Themen im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste (BVD). Der Bereich hat alle Tests zur Zertifizierung seines Qualitäts-Managements gegen Ende 2000 erfolgreich absolviert. Qualität der BVD-Leistungen war im ersten Jahr des direkten Wettbewerbs mit einem Drittabfertiger am Flughafen Frankfurt Main auch der entscheidende Faktor dafür, dass bestehende Ground Handling-Kunden im Wesentlichen gehalten und neue hinzugewonnen werden konnten.

Gute Fortschritte machte unser Projekt ProSAP für die unternehmensweite Umstellung auf die Standard-Software SAP R/3. Ein erstes Modul ging 2000 in Betrieb, weitere werden im laufenden Jahr folgen. Dieses administrative System soll künftig die wirtschaftliche Konzernsteuerung der Fraport AG effektiv unterstützen und durch Vereinfachung der administrativen Prozesse in allen Unternehmenseinheiten zu höherer Transparenz und Kosteneffizienz führen.

Ein Ergebnis der im Berichtsjahr optimierten Fokussierung unserer Aktivitäten ist die Einführung des neuen Strategischen Geschäftsbereichs IFM, Immobilien und Facility Management, der die Aktivitäten der beiden Strategischen Geschäftsbereiche Flächen, Immobilien, Frachtlogistik (FIF) sowie Gebäude, Technik, Service (GTS) fortführt und in erster Linie als interner Dienstleister wirkt. Aus der Zusam-

menführung der Fachkompetenz beider Bereiche erwarten wir Effizienzsteigerungen durch schlankere Prozesse verbunden mit noch stärkerer Kundenorientierung.

Wettbewerbsfaktor Intermodalität

Die intermodale Qualität des Flughafens Frankfurt Main ist mit den Vorbereitungen auf das Pilotprojekt AIRail Service 2000 ein Stück weiterentwickelt worden. Realisiert wird das Projekt seit März 2001 in Kooperation mit Deutsche Bahn und Deutsche Lufthansa auf der Strecke Stuttgart – Flughafen Frankfurt Main. Integriertes Ticketing für Zug und Flug, Einchecken bereits am Stuttgarter Hauptbahnhof, abgestimmte Flug- und Zugpläne und vernetzte Information auf der ganzen Transportkette sind die Vorteile für Reisende. Die Umwelt profitiert, wenn nach erfolgreichem Projektverlauf die Flugverbindungen auf der Kurzstrecke Stuttgart – Flughafen Frankfurt Main sukzessive zugunsten der Schiene reduziert werden.

Das Angebot soll mit Inbetriebnahme der ICE-Strecke Köln – Rhein/Main auf Düsseldorf, Köln und Bonn-Siegburg erweitert werden. Der Effekt ist erwünscht: Die umweltschonende Vernetzung der Verkehrswege zu Land und in der Luft, unterstützt von moderner Informations- und Kommunikationstechnologie, erschließt unserem Flughafen mittel- und langfristig neue Fluggast-Potenziale.

Führender Cargo-Airport

Der Flughafen Frankfurt Main verzeichnete im Berichtsjahr zweistellige Zuwachsraten im Frachtgeschäft. Im Zeitalter von E-Commerce gehört die Luftfracht auch langfristig zu den Wachstumssparten der Transportwirtschaft.

Erstklassigen Entwicklungsraum bietet die Cargo-City Süd, die mittlerweile größtenteils vermarktet ist. Dort sind rund 4.100 Menschen tätig – weit mehr als die vorausgesagten 2.700 Beschäftigten.



Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof

Vielflieger fahren bei uns Zug: zum Flughafen mit eigenen Bahnhöfen und mit integriertem Ticketing – umsteigen bitte.



Luftfracht unterstützt als Beiladung den Passagierverkehr maßgeblich. Damit ist sie für den Flughafen Frankfurt Main auch für die Weiterentwicklung seines attraktiven Passagierflugnetzes essenziell, die ihrerseits hohe Hub-Qualität voraussetzt. Mit dem geplanten Ausbau des Bahnsystems will Fraport als „Logistikintegrator“ am Boden die Chancen aus dem Wachstum des globalen Luftfrachtverkehrs nutzen und an der Wertschöpfung der Wachstums-sparten Logistik- und Transportwirtschaft angemessen teilhaben.

Die Zeichen stehen auf Expansion

Die Chance, rentabel mit dem expansiven Luftverkehrsmarkt zu wachsen, eröffnet uns der politische Konsens zugunsten des Flughafen-Ausbau, der im Berichtsjahr zustande kam. Für den Flughafen Frankfurt Main ist die bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung von erheblicher Bedeutung, denn angesichts der prognostizierten Zuwachsraten im Luftverkehr sind unseren Rationalisierungsreserven natürliche Grenzen gesetzt. Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn ist nach derzeitigem Planungsstand für 2006 und die des neuen Passagier-Terminals (erste Ausbaustufe) ab 2007 vorgesehen.

In Übereinstimmung mit den Mediatoren sehen wir den Zielwert für die stündliche Kapazität bei 120 Flugbewegungen. Eine unverzichtbare Größe, um auch künftig die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden europäischen Hubs zu gewährleisten und die Funktion des Flughafens Frankfurt Main als Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa und wichtigsten Standort der Star Alliance in Europa zu sichern. Auch die anderen Komponenten des Mediationspakets – Optimierung des bestehenden Bahnsystems, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Paket und Regionales Dialogforum – trägt Fraport mit.

Für die drei von der Mediation empfohlenen Ausbauvarianten Landebahn Nordwest, Landebahn Nordost oder Start- und Landebahn Süd fanden im Berichtsjahr umfangreiche technische und ökologische Voruntersuchungen statt. Aufsichtsrat und Vorstand favorisieren den Bau einer Landebahn nordwestlich des Flughafen-Geländes. Dennoch wird Fraport alle drei Varianten in das Raumordnungsverfahren einbringen. In dem dann anschließenden Planfeststellungsverfahren wird nur noch eine, die definitiv zu realisierende Ausbauvariante, zu behandeln sein.

Im Süden des Flughafen-Geländes soll ein neues Terminal entstehen, das die Passagierkapazität auf jährlich über 80 Millionen erhöht. Die hierfür erfor-



*Wenn Flugzeuge reden
könnten – sie würden
schwärmen.*

*Denn bei uns haben
sie es auch am Boden
himmlisch ...*

derlichen zusätzlichen 75 Flugzeug-Abstellpositionen und die Rollwege müssen in anderen Dimensionen konzipiert werden, um der nächsten Generation von Großraumflugzeugen Platz zu bieten. Mit der neuen Bahn entsteht Flächen- und Investitionsbedarf auch für neue Flugzeugwartungshallen, Werkstätten, Büros, Bereitstellungsflächen für die wachsende Luftfracht und andere betriebsnotwendige Anlagen.

Der Ausbauplan wird nach derzeitigem Stand in den nächsten Jahren ein Investitionsprogramm voraussichtlich in der Größenordnung von rund 6,5 Milliarden DM anstoßen, von dem kräftige Impulse für die Wirtschaft und Beschäftigung in der Region ausgehen werden.

Anliegen der Fraport AG und insbesondere ihres neu geschaffenen Vorstandsressorts Flughafen-Entwicklung ist es, unsere Ausbauphilosophie aktiv zu kommunizieren und den konstruktiven Dialog mit der Region fortzuführen.

Auf dem Weg zum globalen Markt

Ein wesentliches Ziel unseres neuen Entwicklungsplans lautet Wertschaffung für unsere Aktionäre und unser Umfeld. Das heißt, jedes der von uns verfolg-

ten Geschäfte muss Beiträge zum Wachstum und zur Rendite des Gesamtunternehmens liefern. Wert schaffen wollen wir nicht nur am Heimatstandort, sondern auch international. Das verlangt eine hochgradig fokussierte Akquisitions- und Beteiligungs politik. In der Vergangenheit haben wir bereits bei einer Reihe von Projekten den Zuschlag erhalten. Fraport ist inzwischen auf allen Kontinenten tätig. Wir sehen uns daher auf einem guten Weg, unsere Position als einer der leistungsstärksten Airport-Konzerne der Welt auszubauen.

Im November 2000 konnte Fraport ihr Standortportfolio auf Südamerika ausweiten. Als Konsortialführerin mit zwei Partnern gewann sie die Ausschreibung für die Privatisierung des Flughafens Jorge Chávez International in der peruanischen Hauptstadt Lima.

Unsere Beteiligung in Antalya (Türkei) hat sich seit ihrem Start 1999 erfolgreich entwickelt.

Baukräne beherrschen das Bild am Ninoy Aquino International Airport von Manila, unserem ersten Projekt in Südostasien. Dort wurde im Juni 2000 mit dem Bau des neuen Terminals 3 begonnen, das gegen Ende 2002 in Betrieb genommen werden soll.

Der Sprung auf den australischen Kontinent gelang mit dem Erwerb von Anteilen an der Brisbane Airport Corporation Ltd., an der auch unser Allianzpartner Schiphol Group (SG) beteiligt ist.

In Athen-Spata hat die Fraport AG ihr am Standort Flughafen Frankfurt Main entwickeltes, umfassendes Know-how von der Planung und Entwicklung bis zum Bau und zur Inbetriebnahme des neuen Großflughafens eingebracht.

Auch die Vermarktung unserer speziellen Kompetenzen wie Terminal- und Sicherheitsdienstleistungen oder Ground Handling, die weitgehend unter Federführung der jeweiligen Strategischen Geschäftsbereiche geschieht, verlief in 2000 erfolgreich: Im Mai wurde die Portway, handling de Portugal s.a., ein Jointventure mit der ANA Aeroportos de Portugal S.A., gegründet. Im August nahm unsere hundertprozentige Tochtergesellschaft VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH den Betrieb am Flughafen Wien auf.

Fortschritte im Inland

Als Wachstums-Story erfreute sich der Flughafen Frankfurt-Hahn im Berichtsjahr öffentlicher Aufmerksamkeit. Das Projekt dient dem Aufbau von Präsenz des Unternehmens im Bereich des Low-Cost-Marktes und der Ergänzung der Kapazitäten des Standorts Flughafen Frankfurt Main für den Ferienflug- und Luftfrachtverkehr. Mit zweistelligem Zuwachs im Frachtaufkommen rückte Frankfurt-Hahn im Berichtsjahr zum viertgrößten Frachtflughafen Deutschlands vor. Auch das Passagieraufkommen war durch starkes Wachstum geprägt. Im April wurde das neue Passagier-Terminal mit einer Kapazität von 600.000 Fluggästen jährlich in Betrieb genommen.

Bewegung in den deutschen Flughafen-Markt brachte die aktuelle Entwicklung im Großflughafenprojekt Berlin. Vor dem Brandenburgischen Oberlandesgericht wurde im November ein Vergleich der zuvor konkurrierenden Bewerberkonsortien IVG Holding AG (mit den Konsortialpartnern Dorsch Consult, Flughafen Wien und Caisse des Dépôts et Consignations) und Hochtief AG (mit den Konsortialpartnern ABB Calor, Bankgesellschaft Berlin und Fraport) bei gleichzeitigem Verzicht der Beteiligten auf mögliche Schadenersatzforderungen und vergaberechtliche Einwendungen geschlossen. Im Frühjahr 2001 haben die Kartellbehörden in Bonn und Brüssel den Zusammenschluss beider Konsortien genehmigt. Das neue Konsortium arbeitet nunmehr mit Hochdruck an der Anpassung der beiden technischen Konzepte an das bereits laufende Planfeststellungsverfahren.





Er ist einer von 50 Millionen Fluggästen, die wir jährlich begrüßen. Doch offenbar fühlt er sich ganz wohl – dank gutem Service.



Allianz Schiphol Group – Fraport konkretisiert sich

Eine Entwicklung mit Ausstrahlung auf praktisch alle unsere Strategischen Geschäftsbereiche und die von uns bedienten Märkte ist die Allianz zwischen der Schiphol Group (SG) und Fraport, die im Berichtsjahr konkrete Gestalt angenommen hat. Die Partnerwahl gilt auf beiden Seiten als optimal: Beide Unternehmen streben eine führende Position im globalen Wettbewerb der Flughafen-Betreiber an. Zusammen decken sie das gesamte Dienstleistungsspektrum rund ums Airport-Business ab.

Im November 2000 präsentierte die weltweit erste strategische Allianz zwischen zwei bedeutenden internationalen Airports ihren neuen Namen, Pantares, unter dessen Dach die Partner künftig auf Drittmärkten gemeinsam auftreten. Pantares steht – analog zu der zunehmenden Allianzbildung bei

Fluggesellschaften – grundsätzlich auch anderen interessierten Flughäfen offen.

Die Allianzpartner waren bereits bei ihrem ersten gemeinsamen Auftreten erfolgreich: Im Februar des laufenden Jahres gewann Pantares gemeinsam mit lokalen Unternehmen die Ausschreibung für den Bau eines Logistikzentrums am Flughafen Chek Lap Kok bei Hongkong. An dem Konsortium Tradeport Hong Kong Ltd. sind neben Pantares, einer gemeinsamen Allianz der Fraport AG und der Schiphol Group (37,5 Prozent), die Hong Kong Land Holdings Ltd. und die Jardine Logistics Services Ltd. (zusammen 37,5) sowie die China National Aviation Company Ltd. (25 Prozent) beteiligt.

Nach rund einem Jahr enger Zusammenarbeit hat sich gezeigt, dass unternehmerische Denkweisen, Strategien und Belegschaften harmonisieren. So liegt



Am Flughafen arbeiten macht Spaß. Er ist z.B. für Busfahrer, Techniker, Luftverkehrskauffrauen, Flugzeugabfertiger und Fluggastbetreuerinnen die Startbahn für Karrieren.



es nahe, dass die Allianzpartner auch ihre Humanressourcen gemeinsam weiterentwickeln wollen. Ein Austauschprogramm für Führungskräfte ist geplant.

Erfolgsfaktor Human Resources

Der Fraport-Konzern beschäftigte zum 31. Dezember 2000 14.271 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Fraport ist neben der Deutschen Lufthansa der bedeutendste Arbeitgeber am Standort Flughafen Frankfurt Main, der mit insgesamt ca. 62.000 Arbeitnehmern die größte Arbeitsstätte in Hessen und die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands ist.

Die Größenordnung der Herausforderungen bei der zukünftigen Positionierung von Fraport spiegelt sich in der Fülle der Personalentwicklungsprojekte, die wir im Berichtsjahr fortgeführt bzw. initiiert haben.

Zielsetzung aller Aktivitäten ist es, individuelle Fähigkeiten zu fördern, vorhandenes Wissen zu optimieren und neues zu vermitteln.

Die angestrebte Internationalisierung erfordert besondere Anstrengungen in der Rekrutierung und Qualifizierung von Führungskräften zur Übernahme anspruchsvoller und verantwortungsvoller Aufgaben im In- und Ausland. Diesen Zweck verfolgt das Projekt „Management-Kapazitäten“, das im Berichtsjahr implementiert wurde, ebenso wie die Airport Academy, die im Frühjahr 2000 startete und seitdem erfolgreich arbeitet. Für die Zukunft der Fraport AG gilt: Eine leistungsorientierte, vitale Konzernbelegschaft ist erfolgsentscheidender Faktor im globalen Wettbewerb um Marktanteile und Kapital.



Strategische Geschäftsbereiche

Im Zuge der Einführung der Konzernrechnungslegung nach IAS erfolgte in Hinblick auf diese Rechnungslegung eine Zusammenfassung der einzelnen Geschäftsfelder der Fraport AG und der diesen Geschäftsfeldern zugeordneten Beteiligungen in den Business-Segmenten Aviation, Non-Aviation, Ground Handling und Sonstige.

Zum Segment Aviation gehören alle Leistungen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Luftverkehr wie die gesamte Airport-Infrastruktur und -Organisation, der komplexe Flughafen- und Terminal-Betrieb. Der Begriff Non-Aviation fasst Geschäftsaktivitäten zusammen, die nicht direkt mit dem Luftverkehr zu tun haben wie das Vermieten geeigneter Flächen für Einkauf, Gastronomie und Büros, das Parkraum-Management etc.

Ground Handling steht für die so genannten Bodenverkehrsdienste: der vielfältige Service „rund ums Flugzeug“ auf dem Vorfeld und in den Terminals vom Check-in der Passagiere und ihres Gepäcks über die gesamte Abfertigung der Jets bis zum raschen und fachgerechten Umschlag von Fracht und Post. Beim Segment

Sonstige geht es in erster Linie um Kommunikationsdienstleistungen und Datenverarbeitung, die für das reibungslose Funktionieren der Luftverkehrsdrehzscheibe von zentraler Bedeutung sind.

Diesen Segmenten auf Konzernebene standen fünf Strategische Geschäftsbereiche auf Ebene der Fraport AG als wichtigstem Teil des Konzerns gegenüber:

- Verkehrs- und Terminalmanagement (VTM).
- Bodenverkehrsdienste (BVD).
- Immobilien und Facility Management (IFM), gebildet aus den früher getrennten Bereichen Flächen, Immobilien, Frachtlogistik (FIF) und Gebäude, Technik, Service (GTS).
- Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK).
- Flughafenbeteiligungen und -zusammenschlüsse (FHB).

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen

Verkehrs- und Terminalmanagement

Infrastrukturentwicklung in FRA

In dem Geschäftsbereich Verkehrs- und Terminalmanagement sind die Abwicklung und das Management des gesamten luft- und landseitigen Flughafen-Betriebs am Standort Flughafen Frankfurt Main gebündelt. Dies umfasst auch das Management der Flächen in den Passagier-Terminals u.a. für Einzelhandel und Gastronomie. Ein zweiter Schwerpunkt liegt in der Vermarktung dieser Produkte und Dienstleistungen außerhalb des Standortes Frankfurt Main.

Modernisierung und Kapazitätserweiterung der bestehenden Fluggastanlagen, Optimierung von Umsteigerprozessen durch verbesserte Wegführung unter Einsatz moderner Informationstechnologie und Ertüchtigung des Bahnsystems für die nächste Flugzeuggeneration – das waren im Berichtsjahr Schwerpunkte der Infrastrukturentwicklung.

Im Terminal 1 standen im Berichtsjahr alle Schalter im neuen Design zur Verfügung, nachdem das Austauschprogramm Ende Dezember 1999 abgeschlossen werden konnte. Im Terminal 2 war Ende 2000 das Gate-Management-System flächendeckend installiert.

Überproportional zum Passagieraufkommen wuchsen 2000 die Erträge aus dem Retail-Geschäft. Die Steigerung reflektiert auch die deutlich stärkere Gewichtung des Retail-Geschäfts in den Planungs- und Entwicklungsprozessen von Fraport. Mit dem Ziel, Retail-Flächen auszubauen, bestmöglich zu gestalten und dabei zu einer Optimierung der Branchenstruktur zu kommen, wurde 2000 eine Reihe wichtiger Projekte für die Zukunftsentwicklung gestartet. Hierzu gehörten, neben anderen, Machbarkeitsstudien für die Erweiterung der kommerziellen Flächen in stark frequentierten Lagen, die Projektentwicklung Ladenzeile A sowie die Konzept-

tionierung eines umfassenden Retail-Entwicklungsplans.

Darüber hinaus konnten 2000 wichtige neue Handels- und Gastronomieflächen eröffnet werden. Neben der Flächenerweiterung im Flugsteig A gehören dazu vor allem die zusätzlichen Konzessionsflächen in der neuen Shopping-Mall im Flugsteig B. Passagiere erhalten hier u.a. mit einem Spielkasino und neuen Restaurants ein umfangreiches Shopping- und Entertainment-Angebot.

Der Wegfall von Umsatzabgaben aus Dutyfree-Verkäufen bei Inner-EU-Flügen konnte zunehmend durch die Akzeptanz des neuen Travel-Value-Konzepts kompensiert werden.

Seit Januar 2000 läuft in Kooperation mit Deutsche Lufthansa AG und DFS Deutsche Flugsicherung GmbH das Projekt „Future for FRA“. Themen des Projekts sind die Verbesserung der Pünktlichkeit, die Ausschöpfung der Kapazitätspotenziale und gemeinsame Kommunikationsmaßnahmen.

Im Berichtsjahr liefen umfangreiche Vorbereitungen für das inzwischen realisierte Pilotprojekt mit durchgehender Gepäcklogistik auf der Bahnverbindung Stuttgart – Flughafen Frankfurt Main. Ziel ist die Reduzierung des Flugverkehrs auf dieser Kurzstrecke zugunsten der Schiene. Das Angebot soll auf andere entwicklungsfähige Einzugsgebiete des Flughafens Frankfurt Main erweitert werden, so auf Nordrhein-Westfalen nach Fertigstellung der ICE-Strecke Köln – Rhein/Main.

Ein weiterer Schritt zur Vernetzung der Verkehrsmittel ist die zum Fahrplanwechsel 2000/2001 in Betrieb genommene Eincheck-Zone T am Übergang zwischen Fernbahnhof und Terminal 1.

Zum 1. Januar 2000 wurde ein separates Entgelt für Transfer- bzw. Transitpassagiere eingeführt; es beträgt 90 Prozent des Entgeltsatzes für originäre Passagiere auf Inlandsflügen. Die Neuregelung berücksichtigt, dass Transferpassagiere die Infrastruktur und Serviceleistungen des Flughafens in



Auf den Spuren unserer Ferienfluggäste. Moussaka und Champagner-Brunch, Land und Meer – ein Familienvergnügen.



deutlich geringerem Maße als originäre Passagiere nutzen. Ferner wurde eine an der Auslastung orientierte Bemessungsgrenze eingeführt. Liegt der Sitzladefaktor einer Luftverkehrsgesellschaft, bezogen auf alle Passagierflüge eines Kalenderjahres, über 75 Prozent, so ist für die darüber hinaus gehende Anzahl der Passagiere anders als zuvor kein Passagierentgelt zu entrichten.

Zur Unterstützung des Einsatzes von lärmarmem Fluggerät wurde für 2001 die Umstellung der Berechnung von Lärmzuschlägen auf den gemessenen Lärm beantragt; die Abrechnung soll getrennt für Starts und Landungen erfolgen. Die neuen Entgeltregelungen sind seit dem 1. Januar 2001 in Kraft.

Seit dem 1. Dezember 2000 bewirtschaftet Fraport im Auftrag der Messe Frankfurt am Main insgesamt 20.000 Stellplätze. Bisher wurden bereits rund 27.000 Parkplätze in Tiefgaragen und Parkhäusern am Flughafen Frankfurt Main betreut.

Im Berichtsjahr 2000 wurde die Beteiligung an der Projektgesellschaft PIATCO (Philippine International Air Terminals Co., Inc.) auf 30 Prozent erhöht. Auf durchgerechneter Basis (inklusive mittelbaren Beteiligungen) beträgt die Beteiligungsquote 52,4 Prozent. PIATCO ist verantwortlich für Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb des neuen Terminals 3 am Ninoy Aquino International Airport. Die Betriebskonzession hat eine Laufzeit von 25 Jahren ab Beginn des kommerziellen Betriebs. Die Betreiber-schaft für das Terminal wurde auf die PTI Inc. (Philippine Airport and Ground Services Terminals Inc.) übertragen, an der die Fraport AG zu 40 Prozent beteiligt ist. Auf durchgerechneter Basis (inklusive mittelbaren Beteiligungen) beträgt die Beteiligungsquote 64,0 Prozent. Am 15. Juni 2000 hat gleichzeitig mit der Übertragung des Geländes an PIATCO die Bauphase begonnen. Die Inbetriebnahme des Terminals 3, welches für eine Kapazität von bis zu 13 Millionen Passagieren pro Jahr ausgelegt ist, soll im Dezember 2002 erfolgen.

Im März 2000 erwarb Fraport die Rechte auf weitere 30 Prozent der Dividenden der Bayindir Antalya Airport International Terminal Investment and Management Inc., Türkei, an der Fraport seit Oktober 1999 eine Beteiligung von 50 Prozent hält. Diese Gesellschaft betreibt auf dem Flughafen Antalya (Türkei) das dortige internationale Passagier-Terminal im Rahmen eines BOT-Projekts (Build-Operate-Transfer).

Rückwirkend zum 1. Januar 2000 übernahm Fraport die CIVAS Civil Aviation Security Services GmbH zu 100 Prozent (zuvor 49,998 Prozent). CIVAS ihrerseits hat mit Wirkung zum 1. Januar 2001 eine Beteiligung in Höhe von 45 Prozent an der ICTS Europe B.V. erworben, der für Europa zuständigen Tochtergesellschaft der ICTS International N.V. Sie ist eines der weltweit führenden Unternehmen im Bereich der luftverkehrsspezifischen Sicherheitsdienstleistungen. Bis 2004 sollen sämtliche Anteile der ICTS Europe B.V. übernommen werden.

Bodenverkehrsdienste

Im Jahr 2000 wurden am Standort Flughafen Frankfurt Main von den Bodenverkehrsdiensten 223.600 Flugzeuge abgefertigt, das ist gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 2,3 Prozent. Vor allem durch Frequenzerhöhungen einzelner Airlines nach USA und Fernost konnte das Geschäft im Passagierservice auf über 7,7 Millionen Passagiere ausgeweitet werden. Dies entspricht einer Steigerung von 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Entsprechend ausgelastet war der Gepäckservice: Mit einer Steigerung von 4,7 Prozent auf 38,2 Millionen Gepäckstücke erreichte der Gepäckumschlag einen neuen Höchststand.

Unser Frachtservice konnte am Wachstum des Frachtgeschäfts überproportional partizipieren. Die von Fraport am Standort Frankfurt Main umgeschlagene



Wir sagen den Flugzeugen, wo's lang geht. Auch Fahrzeugen, den Fluggästen, den Koffern – wir sind beständig unterwegs .

*Fliegen ist multikulturell.
Und unser Flughafen
ist der Marktplatz
und die Erlebniswelt.
Designer-Mode
und Spielwiese.
Halber Hummer oder
belegtes Brötchen.
Oder einfach nur ein
Cappuccino – plaudern,
schauen, entspannen.*



Tonnage belief sich auf über 408.000 Tonnen, ein Zuwachs von 17,4 Prozent gegenüber 1999. Es wurden neue Services implementiert; die Logistikprozesse des Frachtservice wurden weiter optimiert. Im Bereich der zeitkritischen Exportabfertigung wurde ein neues Annahmeverfahren für die Hauptanlieferungszeiten entwickelt. Durch fest definierte Ankunftszeiten für Spediteure und Fahrer können Entladezeiten garantiert und Wartezeiten minimiert werden.

Im April nahm der Dritt-Abfertiger Acciona Airport Services Frankfurt GmbH den Betrieb am Flughafen Frankfurt Main auf. Auf die Marktöffnung war Fraport durch Preis- und Anpassung gut vorbereitet; die Sicherung der Marktposition am Heimatstandort ist erklärtes Ziel. So konnten im ersten Jahr des direkten Wettbewerbs die Marktanteilsverluste begrenzt und die wesentlichen Kundenbeziehungen gesichert werden.

Im Bereich E-Commerce wird das 1999 installierte Internet-Reisebüro Airport-Travelnet ausgebaut. Es ergänzt damit die bestehenden Reisebüroaktivitäten am Flughafen Frankfurt Main. Im Jahr 2000 wurden Flug-, Hotel- und Mietwagenbuchungen verstärkt getätigt.

Im November eröffnete das Hub Control Center (HCC) der Deutschen Lufthansa. Das Center wird von Fraport aktiv unterstützt. Ziel ist eine noch engere Vernetzung mit dem Kunden und die Stärkung der Hub-Qualität des Flughafens Frankfurt Main insgesamt.

Der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste (BVD) wurde im November nach DIN EN ISO 9001:2000 zertifiziert. Die Verbundzertifizierung umfasst neben anderen auch die VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Wien, eine Fraport-Tochtergesellschaft, die Bodenverkehrsdienste am Flughafen Wien erbringt.

Expansives externes Geschäft

Fraport setzte 2000 seine expansive Strategie im Markt für Bodenverkehrsdienste auch außerhalb Frankfurts fort. Im Mai 1999 wurde in Wien die VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH als 100-prozentige Tochter gegründet; sie nahm im August 2000 den Betrieb auf.

Die portugiesische Flughafen-Gesellschaft ANA ist Partner der Fraport AG in dem Anfang Mai 2000 gegründeten Jointventure Portway, handling de portugal s.a. (ANA: 60 Prozent, Fraport AG: 40 Prozent) zur Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen auf den Flughäfen Lissabon, Porto und Faro.

Die Fraport AG ist zu 19,5 Prozent an der Goldair Aviation Handling S. A. beteiligt, die an sieben Standorten in Griechenland Bodenverkehrsdienstleistungen erbringt. Im Laufe des Geschäftsjahres 2000 gelang es dieser Gesellschaft, eine der begehrten Abfertiger-Lizenzen auf dem neuen Flughafen Athen-Spata zu erhalten.

Die 1999 von der Fraport AG und der Brambles Handling Europe BV zu gleichen Teilen übernommene TCR International N.V. hat ihre Aktivitäten in Europa weiter ausgebaut. Der Spezialist für Vermietung und Instandhaltung von Flugzeugabfertigungsgeräten bietet seine Dienste neben Amsterdam und Brüssel auch in Frankfurt Main und in Paris an.

Zum Ende des Berichtsjahres war Fraport an über 20 Standorten im In- und Ausland mit Bodenverkehrsdienstleistungen vertreten. Fraport erbringt dabei sowohl selbst Bodenverkehrsdienste als auch Beratungsleistungen. Der Liberalisierungsprozess in der EU bietet Chancen für Fraport, die spezifische Kompetenz beim Betrieb eines Hubs zu vermarkten.





Wir bewegen die Fracht. Wir spielen den Postboten – tonnenschwere Verantwortung.

Flughafenbeteiligungen und -zusammenschlüsse

Der Strategische Geschäftsbereich Flughafenbeteiligungen und -zusammenschlüsse (FHB) konzentriert sich auf die Akquisition von Airport-Beteiligungen auf nationaler und internationaler Ebene sowie die Integration und Führung von Beteiligungen im Fraport-Konzern. Ihm angegliedert ist die Deutsche AeroConsult GmbH (DACO), eine 100-prozentige Tochter der Fraport AG und Spezialist im weltweiten Airport-Consulting.

In 2000 setzte die Fraport AG ihre Expansion an wichtigen Standorten fort: Im Konsortium mit der amerikanischen Bechtel Enterprises International Ltd. und der peruanischen Cosapi S.A. gewann Fraport die Ausschreibung für die Konzession zum Betrieb des Flughafens der peruanischen Hauptstadt. An dem Konsortium, das über eine Laufzeit von 30 Jahren den Flughafen Lima betreiben und ausbauen wird, ist Fraport mit 42,75 Prozent beteiligt (Bechtel: 42,75 Prozent, Cosapi: 14,5 Prozent). Die Konzession beinhaltet eine Option auf Verlängerung. An der Brisbane Airport Corporation Ltd., der Betreiberin des drittgrößten Flughafens in Australien, erwarb Fraport 0,77 Prozent der Anteile.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2001 sind die Besitzgesellschaft Holding Unternehmen Hahn GmbH und die Betriebsgesellschaft Flughafen Hahn GmbH zur Flughafen Hahn GmbH verschmolzen worden. An der neuen Gesellschaft ist Fraport mit 74,9 Prozent beteiligt. Die restlichen Anteile liegen beim Land Rheinland-Pfalz.

Wie in den Vorjahren waren die Consulting-Leistungen der DACO auch 2000 international nachgefragt. Neben umfassender Airport-Management-Beratung mit den Schwerpunkten konzeptionelle Planung, Projektentwicklung, Betriebskonzepte und Training ist die Gesellschaft auf die Inbetriebnahme von Flughäfen bzw. Airport-Anlagen spezialisiert. Ein Beispiel dafür ist der Incheon International Airport bei Seoul, Südkorea.

Immobilien und Facility Management

Der Geschäftsbereich Immobilien und Facility Management (IFM), im Januar 2001 entstanden aus den zuvor getrennten Bereichen Flächen, Immobilien, Frachtlogistik (FIF) und Gebäude, Technik, Service (GTS), übernimmt für die Fraport AG die Eigentümerfunktion der Immobilien und verantwortet die technische Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main.

Anfang des Berichtsjahres wurde die so genannte „A-Insel“ fertiggestellt; sie ist Zentrum der Abflughalle A und Schwerpunkt von Retailing, Banken sowie First Class Check-in. Rund ein Jahr lang war dieser Bereich, von Fluggästen und Besuchern fast unbemerkt, um weitere Retailing-Einheiten erweitert und gleichzeitig mit moderner Brandschutztechnik ausgerüstet worden. Ebenfalls in Terminal 1 ging Ende März 2000 die Verlängerung des Flugsteigs A mit insgesamt 13 zusätzlichen Gebäudepositionen, die von der Deutschen Lufthansa AG genutzt werden, ans Netz. Im Jahresverlauf wurden im Zentralbereich des Terminals 1 außerdem schrittweise Teile des modernisierten und erweiterten Transitbereichs der Flugsteige B vom Passagierbetrieb übernommen. Der Abschluss der Terminal-Ergänzungen markiert das bisher produktivste Jahr dieses Terminals.

Die im Vorjahr abgeschlossene Vereinbarung über die Rückgabe der bislang militärisch genutzten Flächen am Flughafen Frankfurt Main eröffnet Fraport neue Entwicklungsperspektiven im Südteil des Flughafen-Geländes.

So konnte das Geschäftsfeld Frachtlogistik im Berichtsjahr die bisher bereits erfolgreiche Vermarktung der CargoCity Süd fortsetzen. Es wurde eine Einigung über die Ansiedlung der Kühne & Nagel-Gruppe erzielt, die ihr Luftfrachtgeschäft in der CargoCity Süd bündeln will. Auf 18.000 Quadratmetern Fläche wird die Gesellschaft bis Mitte 2002 eine Luftfrachtumschlagshalle und ein Bürogebäude errichten. Sie wird dort Nachbar zahlreicher großer internationaler Expressdienste und Speditionen sein, die seit längerem die Standortvorteile der CargoCity Süd nutzen.

Der früher selbstständige Strategische Geschäftsbereich Gebäude, Technik, Service (GTS) war vorwiegend konzerninterner Dienstleister, der die am Markt agierenden Strategischen Geschäftsbereiche und Beteiligungen der Fraport AG mit technischen Leistungen sowie Planungs- und Projekt-Management unterstützte. Darüber hinaus generierte der Bereich Zusatzumsatz mit externen Kunden, insbesondere am Flughafen Frankfurt Main und anderen Standorten von Fraport. Er unterstützte ferner die Vorbereitung der Ausbauplanung.

Die im Jahr 2001 erfolgte Zusammenlegung der Strategischen Geschäftsbereiche GTS und FIF zu einem neuen Strategischen Geschäftsbereich, IFM, Immobilien und Facility Management, wird Prozesse verschlanken und eine noch stärkere Orientierung der spezialisierten IFM-Leistungen an den Bedürfnissen der vorwiegend internen Kunden des Bereichs ermöglichen.

Über GTS wurden drei Beteiligungs- bzw. Tochtergesellschaften der Fraport AG geführt: Die Gesellschaft für Cleaning Service (GCS, Anteil Fraport: 40 Prozent) ist am Flughafen Hahn im Bereich Kabinen- und Gebäudereinigung tätig. Die Energy Air GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG, hat seit ihrer Gründung 1999 sukzessive die Vermarktung von Energie am Flughafen Frankfurt Main übernommen. Die im Berichtsjahr gegründete Flughafen Service GmbH (FSG), an der Fraport ein Drittel der Anteile hält, ist auf die Abfallentsorgung an Flughäfen spezialisiert. Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung ist es der Gesellschaft gelungen, einen Vertrag mit siebenjähriger Laufzeit über Entsorgungsleistungen am Flughafen Frankfurt Main zu gewinnen.

In 2000 konnte unsere Recycling-Quote am Flughafen Frankfurt Main auf über 80 Prozent erhöht werden, die Entsorgungskosten wurden nochmals reduziert.

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

Im Geschäftsbereich Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK) befasst sich Fraport mit Planung, Entwicklung und Betrieb der IT- und Kommunikationsdienstleistungen der Fraport AG sowie dem Vertrieb von selbstgestellten IT-Produkten und mit Beratung bei IT-Projekten.

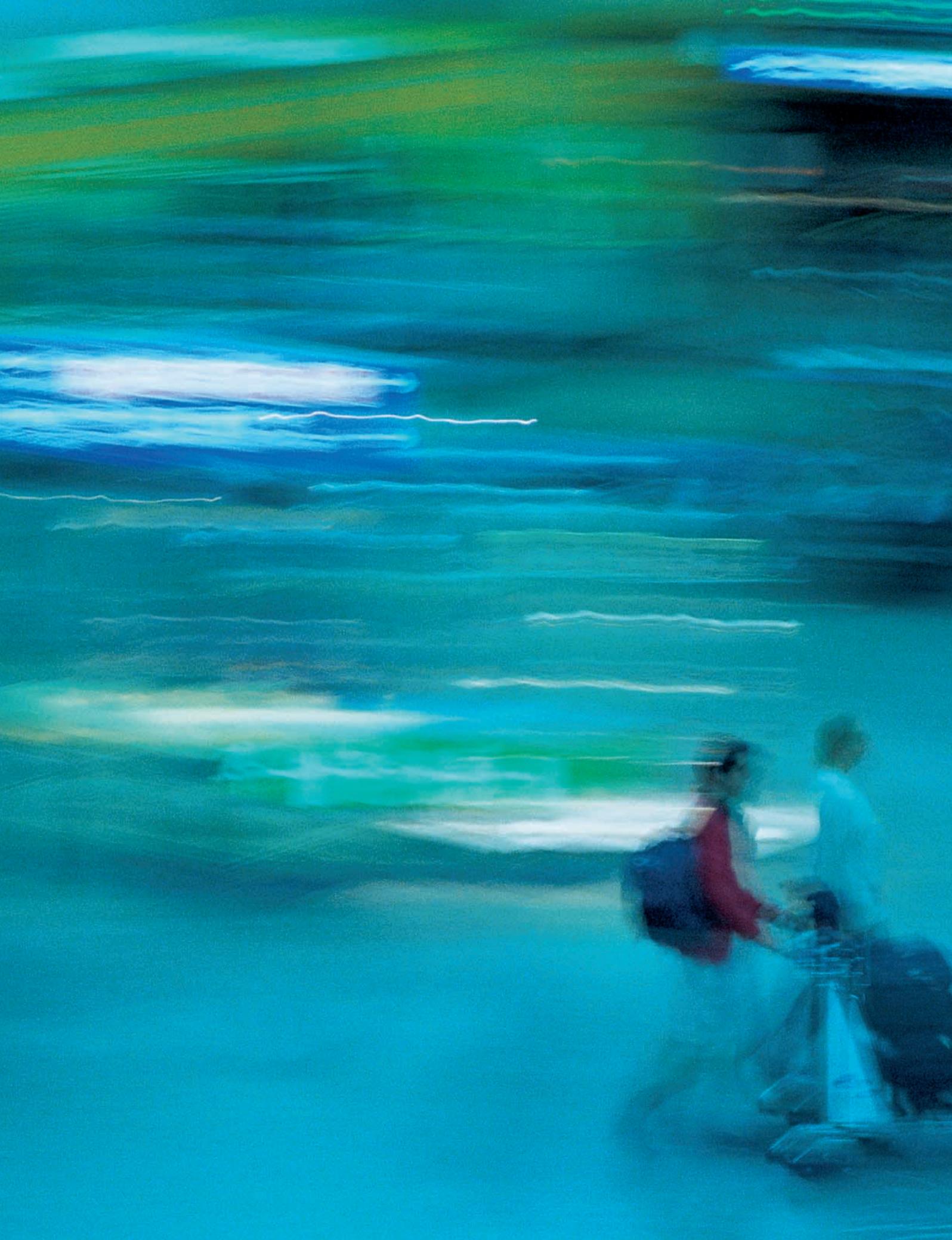
Einen Schwerpunkt der Aktivitäten am Flughafen Frankfurt Main bildete wie im Vorjahr die Weiterentwicklung der operativen und administrativen IT-Kernsysteme.

In 2000 nahm das über IUK geführte Fraport-Tochterunternehmen AirTIS Airport IT Services Hahn GmbH seine Tätigkeit auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn auf. Der stark wachsende Flughafen stellt den noch kleinen Informations- und Kommunikationsdienstleister vor große Aufgaben. Im Berichtsjahr konnten bereits eine neue, leistungsfähige Telekommunikationsanlage und ein zentraler Internet-Zugangsknoten, der den Kunden am Standort Frankfurt-Hahn E-Mail-Dienste und Internet-Zugänge erschließt, in Betrieb genommen werden.

Der enge Austausch der ICT-Ressorts der Allianzpartner Schiphol Group (SG) und Fraport in einer Anfang 2000 etablierten Arbeitsgruppe mündete in den Abschluss eines Kooperationsvertrags. Die Bündelung des informations- und kommunikationstechnischen Know-how beider Partner verfolgt als Hauptziel die Integration der ICT-Strategien von Amsterdam und Frankfurt.



Wir leben von der Bewegung. Die Hochbahn Sky Line zum Abflug.



Finanzbericht

Der Konzern der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide – Fraport-Konzern – blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2000 zurück. Bei einem Konzernumsatz von 3.004,5 Mio DM erzielten wir ein deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 520,0 Mio DM. Der Konzernjahresüberschuss stieg auf 252,3 Mio DM. Das Jahr brachte wichtige Weichenstellungen für weitere Expansion am Standort Frankfurt Main. Parallel dazu haben wir zukunftssträchtige neue Positionen im internationalen Flughafen-Geschäft aufgebaut.

Konzernlagebericht der Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide für das Geschäftsjahr 2000

Der Konzern der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide – Fraport-Konzern – blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2000 zurück. Bei einem Konzernumsatz von 3.004,5 Mio DM erzielten wir ein deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 520,0 Mio DM. Der Konzernjahresüberschuss stieg auf 252,3 Mio DM. Das Jahr brachte wichtige Weichenstellungen für weitere Expansion am Standort Frankfurt Main. Parallel dazu haben wir zukunftssträchtige neue Positionen im internationalen Flughafen-Geschäft aufgebaut.

Marktumfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Über den Erwartungen liegendes Wachstum kennzeichnete den Weltluftverkehr im Geschäftsjahr 2000: Während das Passagieraufkommen um 6 Prozent zunahm, wuchs das Luftfrachtaufkommen um 7 Prozent. Die Zahl der Flugzeugbewegungen (Starts und Landungen) stieg um 1 Prozent.

Entsprechende Zuwachsraten verzeichneten Europa und Deutschland: In Europa wuchs das Passagieraufkommen im Berichtszeitraum um 8 Prozent, in Deutschland um 7 Prozent. Positiv beeinflusst von einer anziehenden Konjunktur in Euroland legte das Luftfrachtaufkommen kräftig zu: in Europa um 9 Prozent, in Deutschland um 10 Prozent. Die Zahl der Flugzeugbewegungen erhöhte sich um 3 Prozent.

Entwicklung der Verkehrszahlen im Fraport-Konzern

An diesem Wachstum konnte der Fraport-Konzern mit den Flughäfen Frankfurt Main, Hahn, Saarbrücken und Antalya sowie Hannover angemessen teilhaben. Die Zahl der Fluggäste im Konzern erhöhte sich um 12,4 Prozent auf 62,6 Millionen. Die beförderte Tonnage Luftfracht stieg um 13,1 Prozent auf 1,674 Millionen Tonnen. Die Flugzeugbewegungen nahmen um 8,2 Prozent auf 616.687 zu. Dabei beziehen sich die Verkehrszahlen für den Standort Frankfurt Main auf den Gesamtverkehr und für die Standorte Hahn, Hannover, Saarbrücken und Antalya auf den gewerblichen Verkehr.

Passagierverkehr

Alle Standorte des Fraport-Konzerns verzeichneten ein starkes Wachstum im Passagierverkehr. Die Zunahme des Fluggastaufkommens am Standort Hahn ist auf die positive Entwicklung im Pauschalreiseverkehr und auf ein erhöhtes Angebot der Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment zurückzuführen. Vor allem bedingt durch das Sonderereignis EXPO konnte der Standort Hannover eine Steigerung des Passagieraufkommens erzielen.

Am Flughafen Frankfurt Main, dem wichtigsten Standort im Konzern, setzte sich der außerordentlich positive Trend der Vorjahre fort. Mit einem Aufkommen von knapp 49,4 Millionen Fluggästen, einem Plus von 7,6 Prozent, erzielte der Flughafen Frankfurt Main 2000 ein neues Rekordergebnis und behauptete damit seine führende Position auf dem europäischen Kontinent. Am 29. September 2000 wurde mit 182.259 Passagieren ein neuer Spitzenwert erreicht, der den des Vorjahres noch einmal um mehr als 17.000 Fluggäste übertraf. Der September brachte mit fast 4,8 Millionen Passagieren auch das bisher höchste Monatsergebnis.

Das erste Quartal begann zunächst schwach: Furcht vor dem Jahrtausendwechsel und eine Flaute im Pauschalreiseverkehr bremsen die Wachstumsdynamik. Den Star Alliance-Partnern gelang es, durch Netzoptimierungen und attraktive Tarife ihre Präsenz in Frankfurt Main weiter zu stärken. Zusätzliche Umsteigerverkehre zwischen Europa und Nordamerika bzw. Fernost ließen den Anteil der Transferfluggäste bis zum Jahresende auf 50 Prozent anwachsen; das Aufkommen an Ausland-/Ausland-Umsteigern stieg auf eine neue Höchstmarke.

Mit dem zweiten Quartal erholte sich die Nachfrage nach Veranstalterreisen. Fast alle Mittelmeer-Anrainer erzielten spürbare Zuwächse.

Der starke US-Dollar stützte ein nachhaltiges Verkehrswachstum. Zwar litt der Verkehr mit Südamerika und der Karibik unter den Wechselkursparitäten, die Incoming-Reisen aus Nordamerika sind jedoch kräftig angestiegen. Belebend wirkten sich in den Sommermonaten die EXPO auf die Nachfrage aus den USA und die Olympischen Sommerspiele in Australien aus. Wesentlicher Wachstumsträger war im gesamten Jahresverlauf der Interkontinentalverkehr, mit Nordamerika und Asien an der Spitze der Entwicklung. Wirtschaftliche Erholung und voranschreitende Globalisierung ließen aber auch den geschäftsreiseträchtigen Verkehr mit Nord- und Westeuropa spürbar wachsen.

Luftfracht

Das Frachtaufkommen nahm an allen Standorten des Fraport-Konzerns (mit Ausnahme des Standorts Saarbrücken) zu. Auffällig ist die Wachstumsdynamik am Standort Hahn mit einer Frachtzuwachsrate von 71,7 Prozent. Gründe hierfür waren Kapazitätsaufstockungen und die Einführung neuer Destinationen der Carrier als Reaktion auf die rege Außenhandelsnachfrage.

Auf den Standort Frankfurt Main, die führende Luftfrachtdrehscheibe Europas, entfällt der wesentliche Anteil des Gesamt-Frachtaufkommens im Konzern. Hier wurde ein Wachstum von 11,3 Prozent oder rund 161.000 Tonnen verzeichnet; es wurden rund 1,589 Millionen Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Wichtigster Wachstumsmotor war der Interkontinentalverkehr mit Fernost und Nordamerika (zusammen rund 62 Prozent des Frachtaufkommens in Frankfurt Main). Damit konnte die Spitzenposition im Frachtbereich vor London-Heathrow und Amsterdam spürbar ausgebaut werden.

Auch ohne den Schalttag (29. Februar; Effekt: 0,3 Prozent) war 2000 ein Rekordjahr der Luftfracht in Frankfurt Main: Der letzte monatliche Umschlagsrekord (Oktober 1999, rund 133.500 Tonnen) wurde im zweiten Halbjahr 2000 viermal übertroffen. Neuer Spitzenmonat blieb jedoch der Oktober mit 151.200 Tonnen. Der letzte wöchentliche Spitzenwert (Dezember 1999, 32.045 Tonnen) wurde 2000 gleich 14-mal überboten und steht nun bei 35.269 Tonnen.

Diese Entwicklung spiegelt generell die zunehmende konjunkturelle Belebung der deutschen und weltweiten Wirtschaft sowie die durch den schwachen Euro geprägte Exportsituation wider. Während das Importwachstum beim Frachtaufkommen um 5,6 Prozentpunkte auf 10,8 Prozent stieg, veränderte sich das Exportwachstum für diesen Zeitraum von 8,4 Prozent auf 13,1 Prozent.

Nachdem die Asienkrise bereits 1999 überwunden war, verdoppelte sich die Wachstumsrate für diesen Markt auf 14,6 Prozent (Nahost 5,5 Prozent, Fernost 17,1 Prozent). Der Anteil Asiens am Gesamt-Fracht-aufkommen in Frankfurt Main stieg um einen weiteren Prozentpunkt auf 44 Prozent (Nahost 9 Prozent, Fernost 35 Prozent). Obwohl sich die Wachstumsrate bei den Outbound-Flügen stärker als bei den Inbound-Flügen erhöhte, überwogen für den asiatischen Markt nach wie vor die Importmengen.

Umgekehrt dominierten für den nordamerikanischen Markt – nicht zuletzt aufgrund des starken US-Dollar – die Exporte. Für Nordamerika wurde beim Frachtaufkommen insgesamt eine Steigerung um 13,7 Prozent erzielt. Der Anteil am Gesamt-Frachtaufkommen lag bei 27,2 Prozent (Vorjahr: 26,8 Prozent).

Mit einem Plus von 18 Prozent für Südamerika sowie einer Steigerung von 14 Prozent für Zentral- und Südafrika schafften zwei weitere Märkte zweistellige Frachtwachsraten in Frankfurt Main. Zum Teil deutliche Rückgänge verzeichneten dagegen Nordafrika (–7 Prozent), Australien (–8 Prozent) und Mittelamerika (–21 Prozent).

Bei der Luftpost hat sich am Standort Frankfurt Main 2000 der Positivtrend aus 1999 verlangsamt. Nach 2,6 Prozent im Vorjahr wurde ein Zuwachs von 1,5 Prozent erzielt; die Aufkommensmenge betrug 141.011 Tonnen. Wachstumsträger war auch 2000 die Auslandspost (+8 Prozent), während das Inlandsaufkommen zurückging (ca. –4 Prozent). Auch bei der Nachtpost wurde ein nahezu stetiger Rückgang um insgesamt 2,8 Prozent registriert.

Flugzeugbewegungen

Spürbare Zuwachsraten bei den Flugbewegungen erzielten alle Standorte des Fraport-Konzerns. Besonderen Bewegungszuwachs verzeichnete der Standort Hahn mit einem Plus von 54,2 Prozent; Hauptursache waren starke Angebotsausdehnungen von Fluggesellschaften im Niedrigpreissegment und Kapazitätsaufstockungen bei den Pauschalflügen.

Auf dem Flughafen Frankfurt Main – mit Abstand verkehrsreichster Airport im Konzern – stieg die Zahl der Starts und Landungen um 4,5 Prozent auf 458.731. Dieses erneut über den Erwartungen liegende Ergebnis hatte mehrere Ursachen:

In der Wintersaison 1999/2000 hatten die Carrier in Frankfurt Main die Zahl ihrer Frequenzen und Verbindungen um 4,3 Prozent aufgestockt. Auf europäischen Relationen (Ost- und Südeuropa) wurde die Flugzahl am stärksten erhöht (rund 7 Prozent). Dies schlug sich – zusammen mit dem Schalttag – in einem 6,6-prozentigen Bewegungszuwachs nach dem 1. Quartal nieder. Besonders stark legten die internationalen Flüge im Passagier-Linienverkehr zu.

Überdurchschnittlich nahm die Zahl der Flüge im EU-Bereich, nach Nahost und über den Südatlantik zu. In Frankfurt Main boten im Jahr 2000 120 Airlines 330 Streckenziele an.

Die Sitzplatzkapazität erhöhte sich um 4 Prozent. Einen weiteren Schub brachten die zusätzlichen Pauschal- bzw. Veranstalterflüge, sodass das kumulierte Ergebnis bei den Flugzeugbewegungen im ersten Halbjahr bei +5,6 Prozent lag.

Die Wintersaison 2000/2001 (ab November) legte erneut eine deutliche Wachstumsdynamik vor: Erhöhung der Frequenzen bzw. Verbindungen um 4,4 Prozent, wobei der Europaverkehr wie auch die Interkontinentalflüge (ca. +6 Prozent) durch das kräftig aufgestockte Sitzplatz-Angebot (+5,9 Prozent) besonders partizipierten. Die zweistelligen Tonnage-Zuwächse bei der Luftfracht schlugen sich in einer 15-prozentigen Zunahme bei der Zahl der Frachter-Flüge nieder. Hinzu kamen Zusatzflüge, die durch Sonderereignisse (EXPO, Olympische Sommerspiele, Oberammergauer Passionsspiele, „Heiliges Jahr“ der katholischen Kirche) initiiert wurden.

Verbessert hat sich 2000 auch die Flugpünktlichkeit am Standort Frankfurt Main. Der Anteil der pünktlichen Starts und Landungen stieg von 63,4 Prozent auf 75,5 Prozent.

Geschäftsentwicklung 2000

Konzernumsatz und -ergebnis

Im Geschäftsjahr 2000 erzielten wir im Konzern einen Umsatz von 3.004,5 Mio DM. Dies entspricht einem Anstieg von 11,7 Prozent oder 315,5 Mio DM gegenüber dem Vorjahr. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verbesserte sich um 33,7 Prozent auf 520,0 Mio DM nach 388,8 Mio DM in 1999. Nach Berücksichtigung der Steuern beträgt der Konzernjahresüberschuss 252,3 Mio DM, das ist im Vergleich zu 1999 ein Ergebniszuwachs von 61,9 Prozent. Der Konzernbilanzgewinn beträgt 150,0 Mio DM und entspricht dem Bilanzgewinn des Mutterunternehmens. Der Vorstand und Aufsichtsrat werden der diesjährigen Hauptversammlung am 23. April 2001 vorschlagen, den Bilanzgewinn an die Aktionäre auszuschütten.

Im Zusammenhang mit dem Ausschüttungsvorschlag über 150 Mio DM hat der Aufsichtsrat am 14. März 2001 beschlossen, der Hauptversammlung zu empfehlen, bis zum 1. Mai 2001 eine Einlage in Höhe von insgesamt 86.812.500,00 DM zu leisten.

Das EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) ist gegenüber dem Vorjahr um 21,2 Prozent auf 1.043,4 Mio DM, der EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Steuern) um 26,5 Prozent auf 645,3 Mio DM gestiegen.

Erträge mit Dritten nach Konzernsegmenten

Auf die Segmente Aviation und Ground Handling entfielen mit 2.313,1 Mio DM wieder rund zwei Drittel der Gesamterträge mit Dritten im Konzern. Aufgeschlüsselt nach Segmenten entwickelten sich diese Erträge wie folgt:

	2000 in Mio DM	1999 in Mio DM	Veränd. in %
Segmente			
Aviation	1.208,1	1.032,0	17,1
Ground Handling	1.105,0	1.014,0	9,0
Non-Aviation	765,7	653,0	17,3
Sonstiges	91,2	68,9	32,4
Gesamt	3.170,0	2.767,9	14,5

Nach geographischen Märkten verteilen sich die Gesamterträge wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt:

	2000 in Mio DM	1999 in Mio DM
Geographische Märkte		
Deutschland	3.037,4	2.731,0
Übriges Europa	38,6	33,7
Asien	93,4	1,1
Übrige Welt	0,6	2,1
Gesamt	3.170,0	2.767,9

Aviation

Dieses Konzern-Segment befasste sich in 2000 mit der Entwicklung und dem Betrieb der Infrastruktur von Flughäfen einschließlich Start- und Landbahnsystemen, Vorfeld- und Gepäckfördereinrichtungen sowie der Gewährleistung der Flughafen-Sicherheit am Standort Frankfurt Main. Die Umsätze setzten sich demnach im Wesentlichen aus Flughafen-Entgelten, Infrastrukturentgelten und sonstigen Aviation-Umsätzen zusammen. Wichtigste Umsatzfaktoren waren die Entwicklung des Passagieraufkommens, der Höchststartgewichte von Flugzeugen und der Flugzeugbewegungen.

Der Ertragsanstieg im Segment Aviation um 17,1 Prozent gegenüber dem Geschäftsjahr 1999 war – neben Entgelterhöhungen – insbesondere auf das gewachsene Passagieraufkommen an den Standorten Frankfurt Main, Antalya, Saarbrücken und Hahn zurückzuführen. Auch der Luftfrachtbereich trug wieder nennenswert zum Umsatzwachstum bei; kräftige Zuwächse beim Luftfrachtaufkommen verzeichnete neben dem Flughafen Frankfurt Main vor allem der Flughafen Hahn.

Ground Handling

Das Segment Ground Handling beinhaltet zum 31. Dezember 2000 im Wesentlichen folgende Bodenverkehrsdienstleistungen: Ramp Services, wie Flugzeugannahme, Bodenstromversorgung, Be- und Entladen, Innen- und Außenreinigung, Flugzeugkabinenreinigung sowie Enteisung von Flugzeugen; Passenger Services mit den Schwerpunkten landseitige Betreuung von Passagieren und Airline-Crews sowie Flugzeugbetreuung; Cargo Services, hauptsächlich die Frachtabfertigung und das Warehousing. Weiter fielen das Leasing von Ground Support Equipment und internationale Bodenverkehrsdienstaktivitäten in dieses Segment.

Im Berichtsjahr erzielte der Konzern Leistungssteigerungen in allen wesentlichen Servicebereichen im Ground Handling: bei den Ramp Services, den Passenger Services einschließlich Gepäckermittlung und den Cargo Services. Am Standort Frankfurt Main nahm im April 2000 der Drittartfertiger Acciona Airport Services Frankfurt GmbH den Betrieb auf. Fraport konnte trotz des direkten Wettbewerbs die Marktanteilsverluste begrenzen und die wesentlichen Kundenbeziehungen sichern.

Die internationalen Bodenverkehrsdienstaktivitäten wurden insbesondere in Europa weiter ausgebaut:

Seit Mitte 2000 bietet der Fraport-Konzern Bodenverkehrsdienste am Flughafen Wien, an den Flughäfen Lissabon, Porto und Faro aktiv an. Darüber hinaus erhielt die Beteiligung Goldair Aviation S.A. drei der begehrten Lizenzen auf dem neuen Flughafen Athen-Spata, der Ende März 2001 seinen Betrieb aufgenommen hat. Als Spezialist für Vermietung und Instandhaltung von Flugzeugabfertigungsgeräten bietet der Fraport-Konzern seine Dienste neben Amsterdam, Brüssel und Paris nun auch am Standort Frankfurt Main an.

Zum Ende des Berichtsjahres war der Konzern mit Bodenverkehrsdienstleistungen an mehr als 20 Standorten im In- und Ausland vertreten. Zur Betreuung der Bodenverkehrsdienstaktivitäten in Spanien wurde im Dezember 2000 eine Zweigniederlassung gegründet.

Non-Aviation

Dieses Konzern-Segment beinhaltet zum 31. Dezember 2000 alle Aktivitäten hinsichtlich Entwicklung, Management und Vermarktung von Flughafen-Immobilien sowie Retail-Aktivitäten. Darüber hinaus umfasste es Instandhaltungsservices sowie Versorgungs- und Ingenieurleistungen für den Betrieb und die Verfügbarkeit aller Gebäude, Geräte und technischen Anlagen an Flughäfen sowie Parkieranlagen. Des Weiteren integrierte es Planungs- und Beratungsleistungen weltweit für Luftverkehrsprojekte aller Art. Zugeordnet waren diesem Segment auch Beratungsaktivitäten im Rahmen der weltweiten Vermarktung der fachlichen Kompetenz der Fraport AG als Flughafen-Betreiber und die Akquisition von Beteiligungen. Hinzu kamen die Werbeflächenvermarktung an Flughäfen, der Betrieb eines offenen Zolllagers und der Luftfrachtumschlag sowie die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen. Die Erträge dieses Segments ergaben sich somit hauptsächlich aus Mieten, im Retail-Geschäft insbesondere umsatzabhängige Mieten und dem Parkierungsgeschäft. Hinzu kamen Versorgungsleistungen, Beratungsleistungen und sonstige Non-Aviation-Umsätze, die alle einen unmittelbaren Bezug zum Flughafen-Betrieb hatten.

Größter Umsatzträger im Segment Non-Aviation war der Standort Frankfurt Main. Hier übertrafen die Erlöse aus **Mieten** nur leicht die Vorjahresentwicklung, da wie bereits 1999 weitgehende Vollauslastung vermietbarer Flächen und Gebäude vorlag und nennenswerte Kapazitätserhöhungen im Geschäftsjahr nicht realisiert wurden. Umbauten in den Terminals wirkten sich vorübergehend negativ auf Teile der vermietbaren Flächen aus. Im Terminal 1 standen im Berichtsjahr alle Schalter im neuen Design zur Verfügung; im Terminal 2 war Ende 2000 das Gate-Management-System flächendeckend installiert. Im Rahmen der Modernisierung des Flugsteigs B wurden weitere zehn Passagier-Gates sowie andere Verkehrsflächen in Betrieb genommen. Zentrum des Flugsteigs ist jetzt eine neue zweistöckige Shopping Mall.

Die **Umsatzabgaben** profitierten von Umsatzsteigerungen bei den Konzessionären infolge der gestiegenen Passagierzahlen und der höheren Kaufkraft von Nicht-EU-Fluggästen aufgrund des niedrigen Euro-Kurses. Die deutliche Steigerung der Erträge im Retail-Geschäft gegenüber dem Vorjahr reflektierte auch die erheblich stärkere Gewichtung der Retail-Aktivitäten in den Planungs- und Entwicklungsprozessen des Fraport-Konzerns. Positiv wirkte sich zudem die wachsende Akzeptanz des neuen Travel-Value-Konzepts aus, welches das Dutyfree-shop-Konzept bei Inner-EU-Flügen ersetzte. Damit konnte der Wegfall von Umsatzabgaben aus Duty-free-Verkäufen bei Inner-EU-Flügen zunehmend kompensiert werden.

Das Geschäft des **Parkraum-Managements** wuchs zweistellig. Die Parkhaus-Auslastung am Standort Frankfurt Main erreichte im Berichtsjahr wieder Spitzenwerte; die Preisanhebung im Herbst letzten Jahres führte nicht zu Mengenrückgängen. Seit dem 1. Dezember 2000 bewirtschaftet die Fraport AG im Auftrag der Messe Frankfurt zusätzliche Stellplätze; sie ist damit einer der führenden Betreiber von Parkeinrichtungen in Deutschland.

Internationale Engagements wurden ausgeweitet: Ab 1. Januar 2000 ist der Fraport-Konzern weltweit mit spezialisierten Sicherheitsdienstleistungen vertreten.

Am Standort Manila erhöhten wir unser Engagement für das neue Terminal 3 am Ninoy Aquino International Airport. Die Betriebskonzession für das neue Terminal mit einer Plankapazität von 13 Millionen Passagieren pro Jahr hat eine Laufzeit von 25 Jahren ab Beginn des kommerziellen Betriebs. Das seit Juni 2000 im Bau befindliche Terminal 3 soll im Dezember 2002 in Betrieb genommen werden.

Ende März 2000 erwarben wir Rechte auf weitere 30 Prozent der Dividenden der Betreibergesellschaft des internationalen Passagier-Terminals am Flughafen Antalya, Türkei. Eine 50-prozentige Beteiligung am Kapital der Gesellschaft besteht seit Oktober 1999. Die Betriebskonzession läuft bis zum 31. Juli 2007. Eine neue Start- und Landebahn ist im Bau und wird bis 2003 in Betrieb gehen.

Im Konsortium mit der amerikanischen Bechtel Enterprises International Ltd. und der peruanischen Cosapi S.A. konnten wir Mitte November 2000 die Ausschreibung für die Konzession zum Betrieb des Flughafens der peruanischen Hauptstadt Lima gewinnen. An dem Konsortium, das über eine Laufzeit von 30 Jahren den Flughafen Lima betreiben und ausbauen wird, ist die Fraport AG mit 42,75 Prozent, Bechtel mit 42,75 Prozent und Cosapi mit 14,5 Prozent beteiligt. Die Konzession beinhaltet Verlängerungsoptionen bis zu 60 Jahren.

Sonstiges

Dieses Konzernsegment umfasste zum 31. Dezember 2000 Aktivitäten zur Unterstützung des Flughafen-Betriebs, im Wesentlichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (ICT Solutions), und auch den Betrieb der Kantinen am Standort Frankfurt Main.

Die administrativen und operativen IT-Systeme am Standort Frankfurt Main wurden im Berichtsjahr weiterentwickelt. Schwerpunkte im Bereich der administrativen IT-Systeme waren 2000 die Euro-Umstellung und die Vorbereitungen für die Umstellung aller Systeme auf SAP R/3. In einem ersten Schritt wurde die Immobilienverwaltung unter R/3 in Betrieb genommen.

Der enge Austausch der ICT-Ressorts der Allianzpartner N.V. Luchthaven Schiphol und Fraport AG in einer Anfang 2000 etablierten Arbeitsgruppe führte im November 2000 zum Abschluss eines Kooperationsvertrags.

Segmentergebnisse des Konzerns

	2000 in Mio DM	1999 in Mio DM
Aviation	101,1	-0,4
Ground Handling	80,5	86,2
Non-Aviation	449,9	408,2
Sonstiges	22,6	21,2
Überleitung	0,0	0,6
Gesamt	654,1	515,8

Angesichts eines Ergebnisbeitrags von 101,1 Mio DM in 2000 verlief die Geschäftsentwicklung im Segment Aviation im Vorjahresvergleich außerordentlich positiv. Erlössteigerungen bei den Flughafen- und Infrastrukturentgelten sowohl durch die starke Zunahme der Passagiermengen und der Flugbewegungen und auch durch Entgelterhöhungen bedingt sowie der erstmalige Einbezug der Bayindir Antalya in das Konzernergebnis waren für den Ergebniszuwachs ausschlaggebend. Trotz eines Erlösanstiegs im Segment Ground Handling führten der Markteintritt eines Drittanbieters und eine überproportionale Kostenentwicklung zu einem Ergebnisrückgang. Das verbesserte Ergebnis im Segment Non-Aviation resultiert im Wesentlichen aus Erlössteigerungen bedingt durch höhere Mieteinnahmen und aus der Berücksichtigung der Bayindir Antalya in die Konzerngewinn- und -verlustrechnung.

Aufwendungen expansionsbedingt gestiegen

Wie im Vorjahr war der **Personalaufwand** mit 1.238,8 Mio DM der größte Aufwandsposten im Fraport-Konzern. Er machte 41,2 Prozent des Konzernumsatzes aus. Bedingt durch das über den Erwartungen liegende Verkehrsaufkommen, stieg die Beschäftigtenzahl im Konzern. Auch die Tarifierhöhungen des Berichtsjahres wirkten sich auf den Personalaufwand aus.

Der **Materialaufwand** wuchs gegenüber dem Vorjahr um 16,5 Prozent auf 517,1 Mio DM. Am Flughafen Frankfurt Main entstand Mehraufwand insbesondere für die Gebäudeunterhaltung, unter anderem zur weiteren Verbesserung des Brandschutzes. Der Bedarf an Fremdleistungen wuchs entsprechend dem überplanmäßigen Verkehrsaufkommen. Auch musste vor allem im Bereich Ground Handling zur Bewältigung der Verkehrsspitzen vermehrt Fremdpersonal eingesetzt werden.

Zugänge zum Anlagevermögen aus der Investitions- und Bautätigkeit ließen die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** auf 381,1 Mio DM steigen. Darüber hinaus wirkten sich die Abschreibungen auf den Geschäfts- und Firmenwert sowie erworbene Dividendenrechte an der Bayindir Antalya/Türkei, die planmäßig über die Dauer der Beteiligung an diesem Projekt abgeschrieben werden, aus.

Die **Zinsaufwendungen** beliefen sich für das Geschäftsjahr 2000 auf 155,6 Mio DM. Ihr Anstieg gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus dem gestiegenen Fremdfinanzierungsvolumen insbesondere an den Standorten Antalya und Manila.

Investitionen

Die **Gesamtinvestitionen** (Zugänge zum Anlagevermögen ohne Veränderungen im Konsolidierungskreis) betragen im Berichtsjahr 671,7 Mio DM.

	in Mio DM	Anteil an Gesamt- investitionen in %
Immaterielle		
Vermögensgegenstände	92,6	13,8
Sachanlagen	399,7	59,5
Beteiligungen at equity	37,2	5,5
Andere Finanzanlagen	142,2	21,2
Gesamt	671,7	100,0

Die Investitionen in **Sachanlagen** dienen wie in den Vorjahren vorrangig der Stärkung des Geschäfts am Standort Frankfurt Main. Investitionsschwerpunkte waren 2000 die Verlängerung des Flugsteigs A, der Ausbau der Gepäckförderanlage, Maßnahmen zur Überbauung und Anbindung des neuen ICE-Fernbahnhofs an das Terminal 1, die Modernisierung der Flugsteige A und B, die brandschutztechnische

Ertüchtigung des Terminals 1 sowie Infrastrukturmaßnahmen in der CargoCity Süd. Das Gesamtvolumen hierfür belief sich auf 202,0 Mio DM. Für den geplanten Ausbau des Bahnsystems am Standort Frankfurt Main wurden im Berichtsjahr Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 12,6 Mio DM getätigt. Darüber hinaus wurden am Standort Hahn 16,8 Mio DM investiert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um den Bau eines neuen Passagier-Terminals, um die Durchführung von Erschließungsmaßnahmen und den Bau eines Tanklagers.

Infolge der zunehmend internationalen Ausrichtung des Konzerns haben sich 2000 die Investitionen in **Finanzanlagen** gegenüber dem Vorjahr nochmals erhöht. Die Zahl der nationalen und internationalen Standorte, an denen der Konzern vertreten ist, lag zum Ende der Berichtsperiode bei über 40.

Die im Berichtsjahr am Standort Manila getätigten Investitionen betrafen den Bau und Betrieb des neuen Terminals 3. Das Gesamtengagement im Manila-Projekt beträgt 188,3 Mio DM.

Im Bereich Sicherheitsleistungen wurden im Berichtsjahr insgesamt 32,8 Mio DM für die weitere Expansion investiert.

Das erhöhte Engagement am Flughafen Antalya, Türkei, schlug mit 73,0 Mio DM zu Buche.

Weitere Investitionen erfolgten im Rahmen der Betriebsaufnahme der Bodenverkehrsdienste am Standort Wien.

Kennziffern zum Geschäftsverlauf

Verkürzte Konzernkapitalflussrechnung

in Mio DM	2000	1999
Mittelzufluss aus laufender		
Geschäftstätigkeit	535,5	526,3
Mittelabfluss aus		
Investitionstätigkeit	-630,3	-705,6
Mittelzufluss		
aus Finanzierungstätigkeit	166,3	191,4
Wechselkursbedingte		
Veränderungen des Finanz-		
mittelbestands	-2,6	0,0
Veränderung des Finanz-		
 mittelbestands	68,9	12,1

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit ergibt sich wie im Vorjahr im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss und nicht ausgabewirksamen Abschreibungen. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit resultiert vor allem aus den Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie sonstige Finanzinvestitionen betreffend das Engagement am Standort Manila. Die erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten führten zu einem Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit.

Die bilanziellen Rentabilitätskennzahlen entwickelten sich wie folgt:

	2000	1999
Umsatzrendite (%)	16,6	13,7
Konzernjahresüberschuss vor		
Ertragsteuern/Umsatzerlöse		
EBITDA Marge (%)	34,7	32,0
EBITDA/Umsatzerlöse		
(EBITDA: Ergebnis vor Zinsen,		
Steuern und Abschreibungen)		
EBIT Marge (%)	21,5	19,0
EBIT/Umsatzerlöse		
(EBIT: Ergebnis vor Zinsen		
und Steuern)		
ROCE Kapitalrendite (%)	14,8	12,6
Return on Capital Employed		
EBIT/Capital Employed		
(Capital Employed: Eigenkapital		
+ Fremddanteile + Finanzschulden		
– Schecks, Kassenbestand,		
Guthaben bei Kreditinstituten)		

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Vermögensstruktur des Konzerns ist deutlich langfristig geprägt. Dies drückt sich in einem hohen, gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig veränderten Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen von 89,7 Prozent aus (1999: 91,4 Prozent). Expansionsbedingt ist das Anlagevermögen gegenüber dem Vorjahr um 4,6 Prozent auf 5.337,8 Mio DM gestiegen.

Die Erhöhung der Beteiligungen at equity betrifft im Wesentlichen die Kapitalerhöhung und den Erwerb weiterer Anteile an der PIATCO Inc. Der Anstieg der anderen Finanzanlagen geht vor allem auf Ausleihungen von 106,8 Mio DM an die drei assoziierten Unternehmen am Standort Manila zurück.

Mitarbeiter

Das Umlaufvermögen enthält unter anderem höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Umsatz gestiegen ist und im Übrigen stichtagsbedingt vor Ende des Geschäftsjahres Ansprüche entstanden sind.

Das Eigenkapital hat sich im Wesentlichen aufgrund des Konzernjahresüberschusses erhöht. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln beim Mutterunternehmen in Höhe von 251,7 Mio DM. Das Grundkapital der Fraport AG wurde auf 640 Mio Euro umgestellt. Das Eigenkapital (ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge) deckt 34,6 Prozent (1999: 34,3 Prozent) des Anlagevermögens; Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital (Restlaufzeit über ein Jahr) decken zusammen 88,8 Prozent (1999: 87,7 Prozent) des langfristig gebundenen Vermögens. Aufgrund des gestiegenen Finanzierungsvolumens hat sich die betriebswirtschaftliche Eigenkapitalquote leicht verringert; sie beträgt 31,0 Prozent zum Bilanzstichtag 2000 gegenüber 31,4 Prozent im Vorjahr.

Zur Finanzierung des gestiegenen Vermögens wurde verstärkt Fremdkapital, vor allem mittel- und langfristige Bankkredite, aufgenommen. Der Höhe und/oder dem Grunde nach ungewissen Verbindlichkeiten wurde durch Rückstellungszuführungen verstärkt Rechnung getragen.

Im Finanzierungsbereich hat sich das Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapital leicht zugunsten des Fremdkapitals verändert. Innerhalb des Fremdkapitals hat sich die langfristige Verschuldung im Vergleich zur mittel- und kurzfristigen Fremdfinanzierung geringfügig vermindert.

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 13.782 (im Vorjahr 12.904), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 489 (im Vorjahr 432).

Im Jahr 2000 beschäftigte der Fraport-Konzern 14.271 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies ist im Vergleich zum Jahresende 1999 ein Zuwachs von 7 Prozent. Ground Handling ist im Konzern das personalstärkste Segment, gefolgt von Aviation und Non-Aviation.

Mitarbeiter nach Konzernsegmenten

	2000	1999
Ground Handling	7.367	6.927
Aviation	3.008	3.010
Non-Aviation	2.908	2.455
Sonstiges	988	944
Gesamt	14.271	13.336

Human Resources Management im Konzern

Die 1999 begonnene Neuausrichtung des Personalwesens im Konzern wurde 2000 konsequent fortgesetzt. Alle Dienstleistungen der Personalwirtschaft und der Personal- und Organisationsentwicklung wurden im vergangenen Jahr sukzessive den Tochtergesellschaften, aber auch den Beteiligungsgesellschaften angeboten. Insbesondere im Bereich der Management-Entwicklung werden die Tochterunternehmen systematisch miteinbezogen. Damit wollen wir die angestrebte Einheitlichkeit des Personalwesens im wachsenden Konzern verwirklichen, vergleichbare Rahmenbedingungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen, die Durchlässigkeit vereinfachen und die Identifikation mit Fraport erhöhen.

Personal-Management

Grundsätzlich wird allen Tochtergesellschaften als Dienstleistung ein ganzheitliches Personal-Management angeboten. Zum Personal-Management zählen insbesondere Beratungsleistungen, auch direkt vor Ort, Lösungen im Hinblick auf Fragen des Arbeitsrechts, der Tarif- und Arbeitszeitregelung, Personalbeschaffung und -betreuung sowie Personalwirtschaft mit Lohn- und Gehaltsabrechnung bis hin zur Aushandlung von Tarifverträgen. Eine weitere wesentliche Leistung ist die Gestaltung der Arbeitsverträge für das Top-Management und die Beratung bei Akquisitionen. Mit einigen Tochtergesellschaften wurden Dienstleistungsverträge geschlossen.

Der Außenauftritt im Rahmen des Personalmarketings unter einem gemeinsamen Konzerndach bei Wahrung der Selbstständigkeit der Tochtergesellschaften wird derzeit vorbereitet.

Grundsätzlich wird eine einheitliche Personalpolitik für den Gesamtkonzern angestrebt. Dabei sollen bei Bedarf in allen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften auf die jeweiligen Bedürfnisse abgestimmte Tarifverträge abgeschlossen werden, die konzernweit möglichst gleiche Grundlagen beinhalten (z. B. Mantelvertrag).

Personalentwicklung

Die 1999 gegründete Airport Academy richtet sich mit ihren Einzel- und Programmangeboten auch an Führungskräfte der Tochtergesellschaften. Alle Töchter sind in den Kommunikations- und Informationsprozess einbezogen und können Mitarbeiter zu den Programmen anmelden.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Fachaufgaben stehen die Angebote des Airport College zur Verfügung. Im Mittelpunkt stehen hier Seminare zu Serviceorientierung, Kommunikations- und Verhaltenstraining sowie Arbeitstechniken.

Personalentwicklungsinstrumente wie Ziel- und Fördergespräche stehen den Tochtergesellschaften gleichermaßen zur Verfügung. Dies gilt auch für Beratungsleistungen der Organisationsentwicklung bei anstehenden Veränderungsprozessen in allen Fragen der Prozessbegleitung.

Risiko-Management

Die Risiko-Situation des Konzerns ist im Wesentlichen geprägt durch die Geschäftstätigkeit der Fraport AG. Für den Konzern bestandsgefährdende Risiken werden weder in der Fraport AG noch in den Tochter- bzw. Beteiligungsgesellschaften gesehen.

Risiko-Management-Strukturen

Das systematische Risiko-Management im Konzern gewährleistet eine sichere Einschätzung von und den kontrollierten Umgang mit Risiken und erlaubt es, Geschäftschancen, in denen das Risiko-Management-System des Konzerns keine bestandsgefährdenden oder wesentlichen Risiken erkennt, aktiv wahrzunehmen.

Zentrales Gremium des Risiko-Management-Systems ist der Risiko-Management-Ausschuss der Fraport AG. Er sorgt für Funktionalität und Weiterentwicklung der Risiko-Management-Strukturen, prüft Risiko-Management-Konzepte und koordiniert konzernweit die Umsetzung von Maßnahmen.

Die mit der Früherkennung von Risiken betrauten Personen stellen sicher, dass Risiken in ihrem Bereich rechtzeitig und sachgerecht erkannt und behandelt sowie der Risiko-Management-Ausschuss und der Vorstand zeitnah informiert werden.

Risiken aus Beteiligungen der Fraport AG unterliegen als Ganzes und hinsichtlich ihrer Einzelrisiken der Überwachung durch die Fraport AG, zum einen durch das zentrale Beteiligungscontrolling, zum anderen durch die Vertreter der Fraport AG in den Aufsichtsgremien. Für 2001 ist eine stärkere Einbeziehung der Tochtergesellschaften und Beteiligungen in ein konzernweites Risiko-Management-System vorgesehen.

Die Verantwortung für Eignung und Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen liegt bei der Leitung der jeweiligen Teilbereiche. Das Monitoring und die Koordination aus gesamtunternehmerischer Sicht obliegen dem Risiko-Management-Ausschuss.

Mit diesen den Erfordernissen des Konzerns angepassten Regelverfahren verfügt Fraport über ein transparentes und offenes System zur Optimierung seiner Risiko-Situation. Das turnusmäßige Berichtswesen, ergänzt um fallweise Berichterstattung, und der Austausch zwischen den in das Risiko-Management-System eingebundenen Personen gewährleisten, dass die Verantwortlichen umfassend und zeitnah über die Risiko-Situation und Veränderungen von Risiken informiert sind.

Erläuterungen zu möglichen Risiken

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilhabe des Fraport-Konzerns am prognostizierten langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Verzicht auf den Ausbau – der nicht ausschließlich in der Entscheidung der Fraport-Verantwortlichen liegt – ließe befürchten, dass wegen der Hub- und Allianzstrukturen ganze Luftverkehrsnetze verlagert würden mit dem Langfristigergebnis, dass das Verkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen empfindlich sinkt. Dies könnte zu einer Gefährdung der Drehscheibenfunktion des Flughafens führen.

Eine Kapazitätserweiterung wird aus heutiger Sicht nicht ohne Widerstand seitens von Ausbauegnern zu realisieren sein; zu rechnen ist beispielsweise mit juristischen Maßnahmen, wie Klagen gegen die Genehmigungsbehörde im Zusammenhang mit der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Flughafen-Betriebs, zivilrechtlichen Klagen auf Schadensersatz wegen des seitens der Betroffenen erwarteten Wertverlusts der Wohngrundstücke im Umfeld des Flughafens, gerichtlicher Anfechtung eines gegebenenfalls positiven Planfeststellungsbeschlusses und Anträgen der Kläger auf Anordnung der aufschiebenden Bedingung ihrer Klagen. Mögliche rechtliche und wirtschaftliche Auswirkungen sind derzeit schwer absehbar. Um möglichen Risiken aufgrund der Fluglärmbelastung für die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main entgegenzuwirken, wird die Fraport AG unter anderem ein Lärmschutzprogramm für Gebäude anbieten.

Beim Brandschutz wurden in den vergangenen Jahren vielfältige Maßnahmen getroffen, nicht zuletzt aufgrund der Erkenntnisse aus der Brandkatastrophe auf dem Düsseldorfer Flughafen, erkannte Schwachstellen beseitigt und die Brandschutzertüchtigung an den deutschen Standorten insgesamt zügig vorangetrieben.

Auch im Umweltschutz hat der Konzern erhebliche Anstrengungen unternommen, um gegen Risiken verschiedenster Art gewappnet zu sein. Hier ist das Umwelt-Management gemäß der EU-Öko-Audit-Verordnung für den Standort Frankfurt Main als wesentliche Maßnahme zu nennen.

Die erwähnenswerten Risiken für den Flughafen Hahn bestehen in der Entwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs, für die Vermarktung vorhandener Flächen sowie in umweltrechtlichen Risiken.

Die Aktivitäten des Fraport-Konzerns hinsichtlich anderer Standorte im In- und Ausland dienen dem formulierten Ziel, sich als einer der großen Flughafen-Betreiber der Welt zu positionieren. Die Wertsteigerung durch planvolle globale Expansion, die auch der Kontrolle durch das Risiko-Management unterliegt, sieht Fraport größer als damit verbundene potenzielle Risiken.

Hinsichtlich einzelner ausländischer Standorte sind allgemeine politische und/oder volkswirtschaftliche Risiken erwähnenswert. Dies trifft zum einen auf das Engagement des Fraport-Konzerns auf den Philippinen zu. Zum anderen könnte auch ein polit-ökonomisches Risiko mit der Konzession für den Betrieb und Ausbau des Flughafens der peruanischen Hauptstadt Lima, die der Fraport-Konzern gemeinsam mit Partnern akquirieren konnte, verbunden sein.

Den politischen Risiken auf den Philippinen und in Peru soll durch eine entsprechende Versicherung Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der Betrachtung möglicher polit-ökonomischer Risiken ist auch das Engagement in Antalya (Türkei) aufzuführen. Der Passagier-Terminalbetrieb ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet und das zugrunde liegende Geschäft ist stark vom Tourismus abhängig. Allerdings hat der Fraport-Konzern von seinen Geschäftspartnern eine Einnahmegarantie über eine jährliche Mindestzahl an Passagieren erhalten. Den Währungsrisiken aus der hohen Inflation in der Türkei wird insoweit begegnet, dass ein überwiegender Teil der Einnahmen (aus dem Terminal-Betrieb) in US-Dollar erfolgt.

Neben den allgemeinen polit-ökonomischen Risiken sei auf folgende Risiken im Besonderen hingewiesen:

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betreiben eines Flughafen-Terminals stellt die derzeit finanziell größte und wichtigste Aktivität des Fraport-Konzerns außerhalb des Flughafens Frankfurt Main dar. Das Projekt beruht auf komplexen gesellschaftsrechtlichen und vertraglichen Strukturen. Zur Sicherung des Gesamtprojekts sind gegen Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres verschiedene Maßnahmen eingeleitet worden, um vertragliche Unklarheiten zu beseitigen, den planmäßigen Baufortschritt sicherzustellen, Veränderungen in der Gesellschafterstruktur bei den philippinischen Gesellschaften herbeizuführen, die Langfristfinanzierung abzuschließen und das Projekt-Management bei der Fraport AG für dieses Vorhaben einschließlich des lokalen Projekt-Managements deutlich zu verstärken. Die wesentlichen Risiken des Projekts liegen in der wirtschaftlich inhomogenen Gesellschafterstruktur, in der Gefahr von Verzögerungen des weiteren Projektfortgangs (wofür derzeit keine konkreten Anhaltspunkte vorliegen), in bisher nicht auszuschließenden negativen Einflüssen auf die erwartete Rentabilität und in der noch nicht endgültig abgeschlossenen Langfristfinanzierung. Die Möglichkeiten der Fraport AG zur unternehmerischen Einflussnahme auf die PIATCO Inc. als die maßgebliche Gesellschaft für Bau und Betrieb des Terminals sind aufgrund rechtlicher Vorgaben begrenzt.

Wichtige Ereignisse nach Schluss des Geschäftsjahrs

Projekt Großflughafen Berlin (BBI)

Zusammen mit Partnern beabsichtigt die Fraport AG, sich an den Berliner Flughäfen und dem anstehenden Flughafen-Neubau Berlin-Brandenburg International (BBI) zu beteiligen. Nach der Freigabe durch die Europäische Union im Februar 2001 will das Konsortium im Laufe des Jahres 2001 ein Angebot abgeben, mit dem Ziel, das bestehende Flughafen-System sowohl verkehrsmäßig wie kommerziell zu optimieren und den Neubau des BBI zeitgerecht fertig zu stellen.

Allianz Pantares

Im Februar des laufenden Jahres verbuchten die Fraport AG und die N.V. Luchthaven Schiphol erstmals im Rahmen ihrer neuen Allianz Pantares einen internationalen Erfolg: Die Allianzpartner gewannen gemeinsam mit lokalen Partnern die Ausschreibung für Planung, Bau und den Betrieb eines Logistikzentrums am Flughafen Hongkong. An dem Konsortium Tradeport Hong Kong Ltd., das sich gegen zahlreiche Konkurrenten durchsetzte, ist eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Allianzpartner mit 37,5 Prozent beteiligt. Den gleichen Anteil halten gemeinsam die Hong Kong Land Holdings Ltd. und die Jardine Logistics Services Ltd. Mit 25,0 Prozent ist daneben die China National Aviation Company Ltd. beteiligt.

ICTS

Mit Wirkung zum 3. Januar 2001 hat die CIVAS Civil Aviation Security Services GmbH, eine 100-prozentige Tochter der Fraport AG, zunächst 45 Prozent der Anteile an der ICTS Europe Holdings B.V. in Amstelveen bei Amsterdam erworben. Zum 1. Januar 2004 sollen die restlichen Anteile zu einer bereits vertraglich festgelegten Kaufpreisformel erworben werden. Mit dem Kauf dieser Holding, die zahlreiche Tochterunternehmen in Europa unterhält, wird die Tätigkeit des Fraport-Konzerns auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit ausgebaut.

Perspektiven

Geschäftsentwicklung 2001

Allen Prognosen zufolge wird der Weltluftverkehr im laufenden Jahr und in der überschaubaren Zukunft weiter wachsen. Von dieser Entwicklung werden der Flughafen Frankfurt Main als ein führender europäischer Hub, aber auch andere Standorte, an denen der Fraport-Konzern vertreten ist, profitieren können. Der bisherige Verlauf des Geschäftsjahrs 2001 bestätigt die Erwartungen, sodass aus heutiger Sicht für das Gesamtjahr wiederum von einem Verkehrsmengenwachstum gegenüber dem Vorjahr ausgegangen werden kann. Wir erwarten auch für 2001 steigende Umsatzerlöse. Dies wird durch die derzeitige über den Planwerten für das Jahr 2001 verlaufende Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt Main belegt. Der Konzernjahresüberschuss 2001 wird unter anderem von hohen Aufwendungen im Zusammenhang mit der SAP R/3-Umstellung, der Euro-Umstellung und der Durchführung der Fraport-Imagekampagne gekennzeichnet sein. Die erwiesene Fähigkeit des Fraport-Konzerns, am Standort Frankfurt Main Mengenzuwächse trotz begrenzter Kapazitätsreserven durch ständige Prozess- und Serviceoptimierung zu bewältigen, ist in diesem und in den Jahren bis zur Inbetriebnahme einer neuen Bahn für die Performance des Flughafens Frankfurt Main entscheidend. Für die Optimierung der vorhandenen Kapazitäten, Infrastrukturverbesserungen sowie Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen will die Fraport AG im laufenden Jahr weitere Sachinvestitionen tätigen.

Flughafen-Ausbau

Nach der politischen Grundsatzentscheidung im Hessischen Landtag im Juni des vergangenen Jahres und der unternehmenspolitischen Entscheidung durch den Aufsichtsrat der Fraport AG am 27. September 2000 für den Ausbau des Bahnsystems am Flughafen Frankfurt Main werden die bereits im Berichtsjahr verstärkten Vorbereitungen auf die Durchführung der anstehenden Genehmigungsverfahren im laufenden Jahr breiten Raum einnehmen.

Nach Ansicht der Fraport AG ist der Flughafen-Ausbau, der neben der Erweiterung des Start- und Landebahnsystems den Bau neuer Terminal-Anlagen sowie der notwendigen Infrastruktureinrichtungen umfassen soll, aus ökonomischer Sicht erforderlich, um am prognostizierten Wachstum des Weltluftverkehrs partizipieren zu können. Andernfalls bestünde die Gefahr, dass dem Flughafen Frankfurt Main wegen der Hub- und Allianzen-Strukturen nicht nur Einzelflüge verloren gehen, sondern es wäre die Verlagerung ganzer Luftverkehrs-Netze zu befürchten, da die Möglichkeiten zur Kapazitätsausweitung im bestehenden Bahnsystem absehbar auf technische Grenzen stoßen. Durch den Ausbau soll die erforderliche Kapazität von 660.000 Flugzeugbewegungen p.a. bzw. 120 Bewegungen pro Stunde erreicht werden.

Zu den fünf Punkten des von der Mediationsgruppe der Hessischen Landesregierung empfohlenen Maßnahmenkatalogs, den die Fraport AG mitträgt, zählt – neben der Optimierung des vorhandenen Start- und Landebahnsystems, der Kapazitätserweiterung durch Ausbau, Nachtflugbeschränkungen bis hin zum Nachtflugverbot und der Einrichtung eines regionalen Dialogforums – auch ein Anti-Lärm-Pakt mit aktivem und passivem Lärmschutz. Dieses Programm sieht Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden vor, die über Flughafen-Entgelte zu finanzieren sind. Die Empfehlungen der Mediationsgruppe hat die Fraport AG in ihrem Zehn-Punkte-Programm aufgenommen und unter anderem beschlossen, Verbesserungen/Entlastungen für Flughafen-Anrainer, insbesondere während der Nachtstunden, nach Möglichkeit bereits vor Inbetriebnahme einer neuen Bahn zu erreichen.

Von den gemäß Mediationsergebnis in Betracht kommenden drei Bahnvarianten (Nord-West, Nord-Ost, Süd) favorisiert die Fraport AG die Nord-West-Variante. Gleichwohl werden alle drei Ausbauvarianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht; die Einreichung des Raumordnungsantrags durch die Fraport AG beim Regierungspräsidium Darmstadt ist für die zweite Hälfte 2001 geplant. In das dann anschließende Planfeststellungsverfahren, dessen Einleitung für 2002 vorgesehen ist, wird nur noch die aufgrund der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens von der Fraport AG bevorzugte Bahnvariante eingebracht. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens kann frühestens im Jahr 2003 gerechnet werden; danach soll mit dem Bau der neuen Bahn begonnen werden.

Angestrebt wird die Inbetriebnahme der neuen Bahn im Jahr 2006. Für das Jahr 2007 ist die Inbetriebnahme des ersten Moduls des neuen Terminals geplant; die Module zwei und drei des Terminals sollen 2009 beziehungsweise 2013 folgen. Im Jahr 2013 soll das gesamte Ausbauprojekt abgeschlossen sein. Die geplanten Ausgaben für das Investitionsprogramm zum Bau einer neuen Landebahn einschließlich Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen sind mit ca. 6,5 Mrd DM auf Basis des derzeitigen Planungsstands angesetzt, die sich zum Teil in den kommenden Jahren in nicht unerheblicher Höhe unmittelbar im Ergebnis auswirken können.

Die Realisierung des Ausbaivorhabens wird die Geschäftsbasis der Fraport AG an ihrem Heimatstandort nachhaltig stärken. Angesichts der Bedeutung des Vorhabens ist 2000 ein fünftes Vorstandsressort „Flughafenentwicklung“ geschaffen und inzwischen besetzt worden.

Expansion außerhalb des Standortes Frankfurt Main

Für die Realisierung seiner strategischen Ziele außerhalb Frankfurts sieht sich der Fraport-Konzern gut aufgestellt. Die Expansions-Strategie fokussiert auf die Bereiche Airport Management – Beteiligungserwerb an Flughäfen und Betrieb von Flughäfen auf der Basis von Airport-Management-Verträgen – sowie Airport Services – Bodenverkehrsdienste und Sicherheitsdienstleistungen.

Die strategische Allianz der Fraport AG mit N.V. Luchthaven Schiphol wird unter dem gemeinsamen Namen Pantares weiterentwickelt. Ein erster Erfolg konnte im Jahr 2001 in Hongkong am Airport Chek Lap Kok erzielt werden.

Börsengang

Beherrschendes Ereignis wird 2001 die geplante Teilprivatisierung der Fraport AG im Rahmen eines Börsengangs sein. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. September 2000 wurde ein genehmigtes Kapital von 290 Mio Euro geschaffen und der Vorstand ermächtigt, das Kapital der Fraport AG um bis zu diesem Nominalbetrag zu erhöhen. Am 14. März 2001 wurde das genehmigte Kapital auf 276,05 Mio Euro geändert und ein bedingtes Grundkapital von bis zu 13,95 Mio Euro für die Einführung eines Aktienoptionplans geschaffen. Das Bezugsrecht der bisherigen Anteilseigner der Fraport AG kann aufgrund der geänderten Satzung mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2000

nach IAS

Aktiva

in Mio DM	Erläuterungen im Anhang	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.1999
A. Anlagevermögen		5.337,8	5.102,7
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(6)	216,5	158,1
II. Sachanlagen	(7)	4.787,2	4.760,8
III. Beteiligungen at equity	(8)	138,9	115,9
IV. Andere Finanzanlagen	(9)	195,2	67,9
B. Umlaufvermögen		516,6	380,1
I. Vorräte	(10)	20,2	25,4
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(11)	265,2	208,9
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(12)	115,5	100,6
IV. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	(13)	115,7	45,2
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(14)	85,0	90,8
D. Latente Steueransprüche	(15)	11,7	8,8
		5.951,1	5.582,4

Passiva

in Mio DM	Erläuterungen im Anhang	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.1999
A. Eigenkapital	(16)	1.993,6	1.800,8
I. Gezeichnetes Kapital		1.251,7	1.000,0
II. Gewinnrücklagen		591,9	750,8
III. Konzernbilanzgewinn		150,0	50,0
B. Anteile fremder Gesellschafter	(17)	9,3	5,8
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(18)	45,1	35,4
D. Rückstellungen	(19)	560,1	517,9
E. Verbindlichkeiten		2.840,7	2.705,8
I. Finanzschulden	(20)	2.479,9	2.289,5
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(21)	222,6	193,0
III. Andere Verbindlichkeiten	(22)	138,2	223,3
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(23)	146,4	130,9
G. Latente Steuerverpflichtungen	(24)	355,9	385,8
		5.951,1	5.582,4

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Konzerngewinn- und -verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2000

nach IAS

in Mio DM	Erläuterungen im Anhang	2000	1999
Umsatzerlöse	(25)	3.004,5	2.689,0
Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(26)	- 5,8	- 23,3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(27)	30,2	22,3
Sonstige betriebliche Erträge	(28)	141,1	79,9
		3.170,0	2.767,9
Materialaufwand	(29)	517,1	443,8
Personalaufwand	(30)	1.238,8	1.167,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(31)	381,1	351,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(32)	378,9	290,1
Betriebliches Ergebnis		654,1	515,8
Zinsergebnis – Aufwandssaldo –	(33)	129,5	123,9
Ergebnis at equity – Aufwandssaldo –	(34)	8,5	13,7
Sonstiges Finanzergebnis – Ertragssaldo –	(35)	3,9	10,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		520,0	388,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(36)	244,9	211,8
Sonstige Steuern	(37)	21,2	19,4
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		1,6	1,8
Konzernjahresüberschuss		252,3	155,8
Einstellungen in Gewinnrücklagen		102,3	105,8
Konzernbilanzgewinn	(16)	150,0	50,0
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in DM	(38)	4,23	3,05

Konzernkapitalflussrechnung

in Mio DM	Erläuterungen im Anhang	2000	1999
Konzernjahresüberschuss		252,3	155,8
Ertragsteuern	(36)	244,9	211,8
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		1,6	1,8
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	(6,7,9)	398,1	350,2
Zinsergebnis	(33)	129,5	123,9
Beteiligungserträge	(35)	- 16,7	- 7,9
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	(28,32)	- 4,0	26,1
Unrealisierte Fremdwährungsgewinne	(28)	- 22,7	0,0
Veränderungen der Equity-Bewertung	(8)	12,5	15,5
Veränderungen der Vorräte		5,3	21,7
Veränderungen der Forderungen		- 62,7	- 36,7
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens		2,9	- 16,4
Veränderungen der Rückstellungen		23,9	60,3
Veränderungen des übrigen Fremdkapitals		- 57,0	- 56,3
Gezahlte Zinsen		- 151,3	- 122,0
Erhaltene Zinsen		14,3	0,6
Erhaltene Dividenden		16,7	7,9
Gezahlte Ertragsteuern		- 252,1	- 210,0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(40)	535,5	526,3
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände	(6)	- 80,2	- 8,8
Investitionen in Sachanlagen	(7)	- 399,7	- 539,0
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen (abzüglich erworbene Finanzmittel)	(40)	- 7,5	- 166,8
Investitionen in Beteiligungen at equity	(8)	- 43,1	- 24,5
Sonstige Finanzinvestitionen	(9)	- 142,2	- 17,2
Erlöse aus Anlagenabgängen	(6,7,9,28,32)	42,4	50,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(40)	- 630,3	- 705,6
Ausschüttungen		- 51,8	- 41,2
Veränderung der Finanzschulden		218,1	232,6
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit		166,3	191,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		- 2,6	0,0
Veränderung des Finanzmittelbestands		68,9	12,1
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		38,3	26,2
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(40)	107,2	38,3

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

in Mio DM	Gezeichnetes Kapital	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinn- rücklagen	Konzern- bilanz- gewinn	Gesamt
Stand 1.1.1999	1.000,0	56,6	586,6	40,0	1.683,2
Konzernjahresüberschuss	–	6,9	98,9	50,0	155,8
Ausschüttung	–	–	–	–40,0	–40,0
Währungsänderungen	–	–	–0,4	–	–0,4
Marktbewertung von Derivaten	–	–	2,2	–	2,2
Stand 31.12.1999	1.000,0	63,5	687,3	50,0	1.800,8
Stand 1.1.2000	1.000,0	63,5	687,3	50,0	1.800,8
Kapitalerhöhung	251,7	–	–251,7	–	0,0
Konzernjahresüberschuss	–	7,9	94,4	150,0	252,3
Ausschüttung	–	–	–	–50,0	–50,0
Währungsänderungen	–	–	–6,5	0,0	–6,5
Marktbewertung von Derivaten	–	–	–8,3	–	–8,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	–	–	5,3	–	5,3
Stand 31.12.2000	1.251,7	71,4	520,5	150,0	1.993,6

Konzernanhang

(1) Anwendung der International Accounting Standards

Im Zusammenhang mit dem für das Jahr 2001 geplanten Börsengang (Initial Public Offering) der Fraport AG wurde der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2000 mit Vergleichszahlen des Vorjahres nach den **International Accounting Standards (IAS)** aufgestellt.

Gemäß § 292a HGB hat der IAS-Konzernabschluss befreiende Wirkung von der Pflicht zur Erstellung eines HGB-Konzernabschlusses.

Wir haben die IAS-Standards einschließlich der Interpretationen des Standing Interpretations Committee (SIC) in der Fassung von 2000 angewendet.

Vor der verpflichtenden Anwendung wurden bereits IAS 39 Finanzinstrumente sowie IAS 12 revised 2000 Ertragsteuern angewendet.

(2) Wichtige Unterschiede zwischen IAS und dem Jahresabschluss der Fraport AG nach HGB

Der Konzernabschluss der Fraport AG wird bisher entscheidend vom Mutterunternehmen geprägt, obwohl sich der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen im Geschäftsjahr 2000 durch Erwerb und Gründung von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen wieder erweitert hat.

Zwischen den **Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**, die in den Jahresabschlüssen 1999 und 2000 der Fraport AG nach HGB angewendet wurden und den IAS, ergaben sich folgende wesentliche Unterschiede:

Im Jahresabschluss der Fraport AG nutzen wir zwecks Steueroptimierung alle Möglichkeiten, mit steuerlicher Wirkung höher als linear auf das abnutzbare Sachanlagevermögen abschreiben zu können.

Im **Konzernabschluss nach IAS** wurden hingegen die nur steuerrechtlich bedingten Abschreibungen rückwirkend eliminiert und ab dem Geschäftsjahr 1999 **ausschließlich lineare Abschreibungen** angesetzt, weil dies dem erwarteten tatsächlichen wirtschaftlichen Nutzenverlauf eher entspricht. Die Bewertung nach IAS hat zur Folge, dass ein erheblich höheres Sachanlagevermögen als im Jahresabschluss nach HGB ausgewiesen wird.

Gegenposten hierzu in der Bilanz ist ein höheres **Eigenkapital** und in Höhe der Steuerquote ein **Passivposten für latente Steuern**.

Die in Zukunft im Vergleich zum HGB-Jahresabschluss anfallenden höheren Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden teilweise kompensiert durch die ratierliche Auflösung des Passivpostens für latente Steuern.

Bei den **langfristigen Rückstellungen** werden nach HGB im Gegensatz zu IAS keine künftigen Kostensteigerungen berücksichtigt und keine Abzinsungen, sofern kein Zinsanteil enthalten ist, vorgenommen. Da sich die zum HGB unterschiedlichen Bewertungsmethoden gegenläufig auswirken, war der Saldo des Bewertungsunterschieds gering.

Die Bewertung von **derivativen Finanzinstrumenten** wird nach IAS zum Marktwert vorgenommen, unabhängig davon, ob dieser positiv oder negativ ist. Während die Wertänderungen bei fair value hedges grundsätzlich erfolgswirksam erfasst werden, wirken sich bei cash flow hedges die Wertänderungen direkt in einer gesonderten Eigenkapitalposition aus. Korrespondierend hierzu werden auch Steuerlatenzen auf die Marktwerte der cash flow hedges direkt im Eigenkapital verrechnet.

Im Rahmen der **Steuerabgrenzung** nach IAS werden auch aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen aktiviert.

(3) Berichtswährung

Nachdem wir letztmalig für das Geschäftsjahr 2000 den Jahresabschluss für die Fraport AG in DM veröffentlicht haben, wurde auch der Konzernabschluss nach IAS zum Zwecke der besseren Vergleichbarkeit in DM aufgestellt. Alle Angaben erfolgen in Mio DM.

(4) Grundsätze der Konsolidierung

In den Konzernabschluss wurden außer dem Mutterunternehmen 19 Tochtergesellschaften vollkonsolidiert und 12 Gemeinschaftsunternehmen quotenkonsolidiert.

Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Zugang von 5 Tochterunternehmen und einem Gemeinschaftsunternehmen.

Im Einzelnen wurden folgende Unternehmen konsolidiert:

Vollkonsolidierung

Tochterunternehmen	Sitz	Anteil	
		31.12.2000	31.12.1999
Deutschland			
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
Airport Cater Service GmbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
AirTIS Airport IT Service Hahn GmbH	Lautzenhausen	100,00 %	–
CIVAS – Civil Aviation Security Services GmbH *	Frankfurt a. M.	100,00 %	49,996 %
Deutsche AeroConsult GmbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
Energy Air GmbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
Flughafen Hahn GmbH **	Lautzenhausen	72,24 %	72,24 %
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	Saarbrücken	51,00 %	51,00 %
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.			
Airport Frankfurt/Main KG ***	Frankfurt a. M.	40,00 %	40,00 %
GSL Gesellschaft für Service-Leistungen mbH ****	Frankfurt a. M.	100,00 %	–
Hahn Campus Management GmbH	Lautzenhausen	73,37 %	73,37 %
– Tochterunternehmen der HUH GmbH –			
Holding Unternehmen Hahn GmbH (kurz „HUH GmbH“) *****	Lautzenhausen	73,37 %	73,37 %
Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH	Lautzenhausen	74,90 %	74,90 %
Media Frankfurt GmbH	Frankfurt a. M.	90,00 %	90,00 %
proceedAir Aviation Services GmbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	Frankfurt a. M.	100,00 %	100,00 %
Übriges Europa			
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Wien-Schwechat	Österreich	100,00 %	–
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Griechenland	100,00 %	100,00 %
Amerika			
Airport Carts Limited Liability Company (kurz „Airport Carts LLC“) *****	New York	66,67 %	–

* Im Vorjahr wurde die CIVAS mit 49,996 % quotenkonsolidiert.

** Die Gesellschaft wurde am 7. März 2001 in Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH umfirmiert.

*** Bei der Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG ist die Fraport AG berechtigt, die Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder zu bestellen.

**** Im Vorjahr wurde die GSL mit 49 % at equity bewertet.

***** Die Holding Unternehmen Hahn GmbH & Co. KG wurde mit Wirkung zum 1. November 2000 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt.

***** Im Vorjahr wurde die Airport Carts LLC mit 40 % at equity bewertet.

Quotenkonsolidierung

Gemeinschaftsunternehmen	Sitz	Anteil 31.12.2000	Anteil 31.12.1999
Deutschland			
debis FRA IT – Services GmbH	Frankfurt a. M.	50,00 %	50,00 %
Medical Airport Service GmbH	Frankfurt a. M.	50,00 %	50,00 %
NICE Aircraft Services & Support GmbH	Frankfurt a. M.	52,00 %	52,00 %
Tradeport Frankfurt GmbH	Frankfurt a. M.	50,00 %	50,00 %
Übriges Europa			
S. A. TCR International N.V., Brüssel	Belgien	50,00 %	50,00 %
<i>in den Teilkonzern TCR werden folgende 100%-igen Tochter-Unternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50 % beteiligt ist:</i>			
<i>Trailer Construction & Repairing N.V., Steenokkerzeel</i>	<i>Belgien</i>	<i>50,00 %</i>	<i>50,00 %</i>
<i>Trailer Construction Grobbendonk N.V., Grobbendonk</i>	<i>Belgien</i>	<i>50,00 %</i>	<i>50,00 %</i>
<i>Trailer Construction & Repairing Nederland (TCR) B.V., Haarlemmermeer</i>	<i>Niederlande</i>	<i>50,00 %</i>	<i>50,00 %</i>
<i>TCR – GmbH Trailer, Construction, Repairing & Equipment Rental, Oppenau</i>	<i>Deutschland</i>	<i>50,00 %</i>	<i>50,00 %</i>
<i>TCR France SAS, Paris</i>	<i>Frankreich</i>	<i>50,00 %</i>	<i>–</i>
<i>Investissements Conseils Etudes (kurz „ICE“), Paris</i>	<i>Frankreich</i>	<i>50,00 %</i>	<i>–</i>
Asien			
Bayindir Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Istanbul (kurz „Bayindir“)	Türkei	50,00 %	50,00 %

Zusätzlich wurden die CIVAS und die GSL mit der Gewinn- und Verlustrechnung quotaal einbezogen.

Die Gemeinschaftsunternehmen haben folgenden Einfluss auf die Konzernbilanz und die Konzerngewinn- und -verlustrechnung (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in Mio DM	2000	1999
Anlagevermögen	84,8	83,1
Umlaufvermögen	62,2	48,3
Übrige Aktiva	1,6	0,8
Eigenkapital	45,2	46,3
Fremdkapital	103,4	85,7
Übrige Passiva	0,0	0,2
Erträge *	173,2	39,6
Aufwendungen *	133,9	39,1

* Im Jahr 2000 wurde die in 1999 erworbene Beteiligung der Bayindir sowohl in der Bilanz als auch in der Gewinn- und -verlustrechnung einbezogen.

at equity-Bewertung

Die Anteile an 5 (im Vorjahr 7) Unternehmen, auf deren Geschäfts- und Finanzpolitik seitens der Fraport AG ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt wird, haben wir nach der at equity-Methode bewertet.

Assoziierte Unternehmen	Sitz	Anteil	Anteil
		31.12.2000	31.12.1999
Deutschland			
Airmail Center Frankfurt GmbH	Frankfurt a. M.	40,00 %	40,00 %
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	Frankfurt a. M.	49,00 %	49,00 %
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	Hannover	20,00 %	20,00 %
Übriges Europa			
<i>Im Teilkonzernabschluss der TCR wird die</i>			
<i>Nordisk – T.C.R. N.V., Steenokkerzeel,</i>	<i>Belgien</i>	<i>24,50 %</i>	<i>24,50 %</i>
<i>an der die TCR 49 % Anteile hält, nach der Equity-Methode bewertet</i>			
Asien			
Philippine International Air Terminals Co. Inc., Pasay City	Philippinen	30,00 %	25,00 %

Stichtag des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der einbezogenen Unternehmen

Der Konzernabschlussstichtag entspricht dem Abschlussstichtag des Mutterunternehmens. Bis auf die Unternehmen des Teilkonzerns TCR haben auch alle Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen den 31. Dezember als Abschlussstichtag.

Für die Unternehmen des TCR-Teilkonzerns endet das Geschäftsjahr zum 30. Juni. Die TCR wurde auf Basis eines zum 31. Dezember aufgestellten Zwischenabschlusses einbezogen.

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis (Vollkonsolidierung und Quotenkonsolidierung) haben folgenden Einfluss auf die Konzernbilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Anlagevermögen	20,8	148,9
Umlaufvermögen		
ohne liquide Mittel	11,5	26,6
Liquide Mittel	1,8	25,0
Aktive Rechnungs-		
abgrenzungsposten	0,8	2,8
Rückstellungen	2,0	13,9
Verbindlichkeiten	22,4	132,4
Passive Rechnungs-		
abgrenzungsposten	0,0	0,9

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis (vor Konsolidierungsmaßnahmen) mit einem Fehlbetrag von 0,7 Mio DM (in 1999 von 0,7 Mio DM) beeinflusst.

Die wesentlichen Beteiligungserwerbe betreffen folgende Unternehmen:

Seit dem 21. April 1999 war die **CIVAS – Civil Aviation Security Services GmbH**, Frankfurt am Main, quotaal in dem Konzernabschluss enthalten. Die restlichen Anteile der Gesellschaft wurden am 27. Oktober 2000 von der Globe Ground GmbH, Frankfurt am Main, erworben. Somit wurde die CIVAS auf den 31. Dezember 2000 vollkonsolidiert.

Die CIVAS GmbH und die Fraport AG sind an der **GSL Gesellschaft für Service-Leistungen mbH**, Frankfurt am Main, mit Anteilen von 51 % und 49 % und an der Gesellschaft **Airport Carts LLC**, New York, mit Anteilen von jeweils 33,33 % beteiligt. Beide Gesellschaften wurden in der Konzernbilanz 2000 als verbundene Unternehmen einbezogen. Zudem wurde die Gewinn- und Verlustrechnung der GSL anteilmäßig im Konzernabschluss 2000 einbezogen. Im Konzernabschluss 1999 waren die GSL und die Airport Carts LLC als assoziierte Unternehmen at equity bewertet.

Die **AirTIS IT-Services Hahn GmbH**, Lautzenhausen, wurde am 20. Januar 2000 als 100%-Tochter der Fraport AG gegründet. Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit sind Informations- und Kommunikationsdienstleistungen für den Flughafen und die Liegenschaft Hahn.

Die **VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH**, Wien-Schwechat (Österreich), wurde bereits am 12. Mai 1999 als 100%-Tochterunternehmen der Fraport AG gegründet. Da die VAS ihre Geschäftstätigkeit erst im Berichtsjahr aufgenommen hat, wurde sie in den Konzernabschluss 2000 voll einbezogen.

(5) Konsolidierungsmethoden und Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung sowie der Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss basiert auf den von unabhängigen Abschlussprüfern testierten Jahresabschlüssen des Mutterunternehmens sowie der einbezogenen Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen. Der Teilkonzern-Zwischenabschluss der TCR wurde ebenfalls von unabhängigen Abschlussprüfern testiert.

Die testierten Jahresabschlüsse wurden entsprechend unserer **IAS-Ansatz- und Bewertungsrichtlinie** in einheitlich aufgestellte konsolidierungsfähige Abschlüsse übergeleitet. Die Übereinstimmung der IAS-Abschlüsse mit unserer Ansatz- und Bewertungsrichtlinie wurde ebenfalls von Abschlussprüfern bestätigt. Dies gilt auch für den Teilkonzern-Abschluss der TCR.

Konsolidierungsmethoden

Die **Kapitalkonsolidierung** für die **Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen** erfolgte nach der **Erwerbsmethode**.

Dabei werden die Anschaffungskosten für Anteile an Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmen mit dem nach IAS bewerteten Buchwert des anteiligen Eigenkapitals des Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmens verrechnet.

Sich ergebende Unterschiedsbeträge werden auf Vermögensgegenstände der einbezogenen Unternehmen soweit aktiviert, als sie bezogen auf den Konzernanteil niedriger als mit dem Zeitwert bewertet sind.

Danach verbleibende Unterschiedsbeträge werden als Geschäftswert aktiviert und über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben. Ist eine nachhaltige Wertminderung eingetreten, so wird eine außerplanmäßige Abschreibung auf den beizulegenden Wert vorgenommen.

Im Sinne der nach IAS geltenden Interessentheorie (Aufstellung des Konzernabschlusses aus der Sicht der Aktionäre des Mutterunternehmens) haben wir auf fremde Gesellschafter entfallende Anteile am Kapital und am Ergebnis von Tochterunternehmen außerhalb des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Bei **quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen** haben wir die Vermögensgegenstände, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit unserer Anteilsquote in den Konzernabschluss einbezogen.

Für **assoziierte Unternehmen** wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen eine Erstbewertung zum Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen der assoziierten Unternehmen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den at equity-Ansatz.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang. Ihre Eliminierung hatte einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie **Haftungsverhältnisse** zwischen einbezogenen Unternehmen, **interne Aufwendungen und Erträge** sowie Beteiligungserträge aus Konzernunternehmen wurden eliminiert.

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

Grundsätze der Währungsumrechnung

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

Die Jahresabschlüsse der im Fraport-Konzern ausschließlich wirtschaftlich selbstständigen Unternehmen wurden in der Bilanz mit den Stichtagskursen und in der Gewinn- und Verlustrechnung mit den Durchschnittskursen umgerechnet. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Es wurden folgende Währungen verwendet:

Einheit/Währung	Stichtagskurs 31.12.2000	Durchschnitts- kurs 2000	Stichtagskurs 31.12.1999	Durchschnitts- kurs 1999
1 EURO	1,95583	1,95583	1,95583	1,95583
1.000.000 TLR	3,22463	–	3,59584	4,38535
1.000 GRD	5,74	5,81	5,92140	6,00391
100 PHP	4,17	4,80	4,94315	–
1 USD	2,10	–	–	–

Für unser in der Türkei tätiges Gemeinschaftsunternehmen **Bayindir** wurden die Grundsätze zur **Rechnungslegung in Hochinflationländern** (IAS 29) angewandt. Ein Anhaltspunkt für die Klassifizierung als Hochinflationland ist dann gegeben, wenn sich die kumulierte Inflationsrate innerhalb von 3 Jahren 100 % annähert oder überschreitet. Diese Voraussetzungen haben nach dem türkischen Preisindex vorgelegen. In der GuV wurde die Bayindir mit Stichtagskursen umgerechnet. Der Gewinn oder Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten ist im Zinsergebnis enthalten.

Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Bis zum 31. Dezember 1998 wurden die technischen Anlagen und Maschinen sowie die Betriebs- und Geschäftsausstattung auch im IAS-Abschluss noch überwiegend degressiv abgeschrieben. Liegt der Veräußerungswert eines Vermögensgegenstandes unter dem Buchwert, so wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Das Wertaufholungsgebot wird beachtet. Fremdkapitalkosten werden nicht aktiviert.

Zuschüsse der öffentlichen Hand werden passiviert und über die Nutzungsdauer des Vermögensgegenstands rätierlich aufgelöst.

Die **anderen Finanzanlagen** werden, soweit sie loans and receivables betreffen, mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Available-for-sale-assets werden grundsätzlich mit dem fair value bewertet; soweit sich dieser jedoch nicht zuverlässig ermitteln lässt, werden auch diese mit den Anschaffungskosten bewertet.

Die **Vorräte** werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Gemeinkosten. Falls erforderlich, wurde mit dem niedrigeren Veräußerungserlös bewertet. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände wurden mit dem Nennwert abzüglich erforderlicher Abwertungen auf den Veräußerungserlös bewertet. Fremdwährungsforderungen wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Derivative Finanzinstrumente sind im Geschäftsjahr 2000 nach IAS 39 bewertet.

Ist ein IAS-Wert der Aktivseite niedriger oder der Passivseite höher (Pensionsrückstellung) als in der Steuerbilanz und handelt es sich um eine temporäre Differenz, so wurde der Differenzbetrag in Höhe des Steuereffekts als **latente Steuer** aktiviert.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt anhand des gültigen bzw. angekündigten Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde für 2000 ein kombinierter Ertragsteuersatz von 40 % herangezogen, der sich aus der Belastung der Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag und der Gewerbeertragsteuer ergibt.

In Zukunft voraussichtlich nutzbare steuerliche Verlustvorträge wurden in Höhe des Steuereffekts als latente Steuern aktiviert.

Körperschaftsteuerliche Anrechnungsguthaben werden gemäß der Entscheidung des IASC im Juni 2000 erst bei Ausschüttung berücksichtigt und nicht als latente Steuer aktiviert.

Die **Pensionsrückstellungen** wurden gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6,5 % p.a. bewertet. Der Bewertung liegt ein Rententrend von 3 % und ein Lohn- und Gehaltstrend von 0 % zugrunde.

Die **Steuerrückstellungen** und die **sonstigen Rückstellungen** wurden in Höhe der erwarteten Risiken gebildet.

Langfristige Rückstellungen werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen bewertet und mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst.

Aufwandsrückstellungen wurden nicht angesetzt.

Sind Aktivposten nach IAS höher bewertet als in der Steuerbilanz (linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wurde ein **Passivposten für latente Steuern** gebildet.

Verbindlichkeiten wurden mit dem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Fremdwährungsverbindlichkeiten wurden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(6) Immaterielle Vermögensgegenstände

in Mio DM	Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte	Geschäfts- oder Firmenwert	Gesamt
Kumulierte Anschaffungswerte zum 1.1.2000	93,5	151,2	244,7
Zugänge	80,2	12,4	92,6
Abgänge	- 2,9	-	- 2,9
Umbuchungen	1,1	-	1,1
Kumulierte Anschaffungswerte zum 31.12.2000	171,9	163,6	335,5
Kumulierte Abschreibungen zum 1.1.2000	60,5	26,1	86,6
Zugänge	19,4	15,7	35,1
Abgänge	- 2,7	-	- 2,7
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.2000	77,2	41,8	119,0
Restbuchwerte zum 31.12.2000	94,7	121,8	216,5

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Bei Konzessionen, Schutzrechten, Lizenzen, Patenten und Software beträgt die Nutzungsdauer zwischen 3 und 15 Jahren. Unter den Rechten wurden weitere 30 % Dividendenrechte an der **Bayindir**, Antalya/Türkei, ausgewiesen. Die Anschaffungskosten der Dividendenrechte belaufen sich auf 73,0 Mio DM und werden planmäßig über die Dauer des Engagements abgeschrieben.

Grundsätzlich werden die Geschäfts- oder Firmenwerte über 15 Jahre abgeschrieben. Die Zugänge bei den Geschäfts- oder Firmenwerten betreffen mit 7,1 Mio DM den Erwerb der restlichen Anteile an der CIVAS. Im Falle der Bayindir wird der Geschäftswert über ca. 8 Jahre abgeschrieben, da die Beteiligung einer Vertragslaufzeit von 8 Jahren unterliegt. Soweit notwendig, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen, die bei späterem dauerhaften Wegfall der Gründe rückgängig gemacht wird.

(7) Sachanlagen

in Mio DM	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Kumulierte Anschaffungswerte zum 1.1.2000	5.727,3	2.787,5	584,8	242,7	9.342,3
Veränderungen im Konsolidierungskreis	–	2,8	1,0	–	3,8
Zugänge	168,3	85,1	62,7	83,6	399,7
Abgänge	– 15,2	– 20,1	– 44,8	– 11,4	– 91,5
Umbuchungen	154,8	52,2	7,2	– 215,3	– 1,1
Kumulierte Anschaffungswerte zum 31.12.2000	6.035,2	2.907,5	610,9	99,6	9.653,2
Kumulierte Abschreibungen zum 1.1.2000	2.000,4	2.148,2	432,9	–	4.581,5
Veränderungen im Konsolidierungskreis	–	–	0,4	–	0,4
Zugänge	190,5	107,9	47,6	–	346,0
Abgänge	– 1,4	– 17,1	– 43,4	–	– 61,9
Umbuchungen	0,4	– 2,1	1,7	–	0,0
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.2000	2.189,9	2.236,9	439,2	–	4.866,0
Restbuchwerte zum 31.12.2000	3.845,3	670,6	171,7	99,6	4.787,2

Die planmäßige Nutzungsdauer für die wesentlichen abnutzbaren Sachanlagen beträgt:

Gebäude	4 – 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 20 Jahre

Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und soweit notwendig außerplanmäßiger Abschreibungen bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Bei selbst erstellten Sachanlagen

werden die Herstellungskosten anhand der direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie angemessener Gemeinkosten ermittelt. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Unter den Bauten wird das Flughafen-Terminal des Gemeinschaftsunternehmens Bayindir ausgewiesen. Am Ende der Laufzeit muss das Terminal an den türkischen Staat übergeben werden, sodass über das Terminal nicht verfügt werden kann. Wegen der Unsicherheiten aufgrund des Währungsverfalls der türkischen Lira wird das Terminal mit dem der Erstkonsolidierung zugrunde gelegten DM-Wert planmäßig über die Restlaufzeit abgeschrieben.

(8) Beteiligungen at equity

in Mio DM	2000	1999
Kumulierte Anschaffungswerte zum 1.1.	132,2	108,6
Veränderungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen	- 7,6	- 0,4
Veränderungen im Konsolidierungskreis	- 2,8	-
Zugänge	37,2	24,5
Abgänge	- 0,2	- 0,5
Umbuchung	0,9	-
Kumulierte Anschaffungswerte zum 31.12.	159,7	132,2
Kumulierte Abschreibungen zum 1.1.	16,3	1,3
Zugänge	4,5	15,0
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.	20,8	16,3
Restbuchwerte zum 31.12.	138,9	115,9

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, soweit nicht von untergeordneter Bedeutung, werden nach der at equity-Methode bewertet.

Die Zugänge betreffen neben den laufenden equity-Fortschreibungen die Kapitalerhöhung sowie den Erwerb von weiteren 5 % Kapitalanteile an der PIATCO Philippine International Air Terminals Co. Inc., Pasay City.

Die Abschreibungen wurden auf den Goodwill aus der at equity-Bewertung der Gesellschaften Flughafen Hannover in Höhe von 4,1 Mio DM und der PIATCO in Höhe von 0,4 Mio DM planmäßig vorgenommen.

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

(9) Andere Finanzanlagen

in Mio DM	Anteile an verbundenen Unternehmen	Sonstige Beteiligungen	Ausleihungen an Beteiligungen *	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
Kumulierte Anschaffungswerte						
zum 1.1.2000	0,9	9,6	15,6	0,2	43,2	69,5
Veränderungen im						
Konsolidierungskreis	2,9	0,2	0,1	–	8,4	11,6
Zugänge	–	10,2	118,5	–	13,5	142,2
Abgänge	–	– 0,8	– 1,5	–	– 6,3	– 8,6
Umbuchungen	2,9	– 3,8	–	–	–	– 0,9
Kumulierte Anschaffungswerte						
zum 31.12.2000	6,7	15,4	132,7	0,2	58,8	213,8
Kumulierte Abschreibungen						
zum 1.1.2000	–	0,2	1,0	–	0,4	1,6
Zugänge	–	1,8	15,2	–	–	17,0
Kumulierte Abschreibungen						
zum 31.12.2000	0,0	2,0	16,2	0,0	0,4	18,6
Restbuchwerte zum 31.12.2000	6,7	13,4	116,5	0,2	58,4	195,2

* Dies betrifft Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Die Zugänge bei den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen mit 45,6 Mio DM PTI Inc. Manila, mit 40,8 Mio DM PIATCO Manila, mit 20,4 Mio DM PTI Holdings Manila, mit 5,9 Mio DM TCR Belgien, mit 1,0 Mio DM Airmail Center Frankfurt, mit 0,9 Mio DM Flughafen Partner Holding GmbH, und mit 0,9 Mio DM eine Beteiligung der CIVAS.

Die Zugänge und Veränderungen im Konsolidierungskreis bei den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen eine von CIVAS geleistete Anzahlung auf den Erwerb der ICTS in Höhe von 16,7 Mio DM sowie ein Darlehen der Fraport AG an die Gesellschafter der PIATCO in Höhe von 4,5 Mio DM. Bei den sonstigen Ausleihungen wurden darüber hinaus Arbeitgeberdarlehen in Höhe von 33,5 Mio DM ausgewiesen.

Die Abschreibungen auf die Ausleihungen an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen Währungskursverluste im Zusammenhang mit den Engagements in Manila.

(10) Vorräte

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,6	17,2
Unfertige Leistungen	1,4	7,2
Bezogene Waren	1,1	0,9
Geleistete Anzahlungen	0,1	0,1
	20,2	25,4

Vorräte sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter der Anwendung der Durchschnittsmethode bewertet. Die Herstellungskosten enthalten gemäß IAS 2 die direkt zurechenbaren Einzelkosten und angemessene Anteile der Gemeinkosten.

(11) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio DM	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2000	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.1999
Gegenüber fremden Unternehmen	265,2	–	265,2	208,9	–	208,9

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

(12) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio DM	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2000	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.1999
Gegenüber assoziierten						
Unternehmen at equity	1,2	–	1,2	2,8	–	2,8
Gegenüber sonstigen						
Beteiligungsgesellschaften	4,3	–	4,3	3,1	–	3,1
Sonstige Vermögensgegenstände	109,6	0,4	110,0	94,7	–	94,7
	115,1	0,4	115,5	100,6	–	100,6

Die anderen Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bilanziert. Sofern Ausfallrisiken bestehen, sind sie durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt. Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen überwiegend den Fraport-Kostenanteil am ICE-Fernbahnhof, der auf Vorleistungen der Fraport AG zur Überbauung des Fernbahnhofs entfällt.

(15) Latente Steueransprüche

Die Abgrenzung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Nach der „Liability-Methode“ werden die zum Bilanzstichtag gültigen bzw. beschlossenen Steuersätze verwendet. Weitere Erläuterungen zu den aktiven latenten Steuern sind unter Anmerkung „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

(13) Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	115,7	45,2

(16) Eigenkapital

in Mio DM	2000	1999
Gezeichnetes Kapital	1.251,7	1.000,0
Gesetzliche Rücklage	71,4	63,5
Andere Gewinnrücklagen	520,5	687,3
Konzernbilanzgewinn	150,0	50,0
Eigenkapital	1.993,6	1.800,8

(14) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse in Höhe von 70,6 Mio DM.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung am 3. Mai 2000 wurden das Grundkapital und der Nennbetrag der Aktien der Fraport AG auf Euro umgestellt, die bestehenden Nennbetragsaktien in nennwertlose

Stückaktien umgewandelt und das bestehende Grundkapital durch Umwandlung von anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 128.708.118,80 Euro auf 640.000.000,00 Euro erhöht. Es setzt sich aus 64.000.000 Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 Euro zusammen. Aktionäre sind das Land Hessen mit einem Anteil von 45,24 %, die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH mit einem Anteil von 28,89 % sowie die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von 25,87 %.

Die gesetzliche Rücklage wurde gemäß § 150 Abs. 1 AktG gebildet. Im Berichtsjahr wurde gemäß § 150 Abs. 2 AktG der zwanzigste Teil des Jahresüberschusses des Mutterunternehmens in die Rücklage eingestellt.

Die anderen Gewinnrücklagen enthalten neben den Rücklagen der Fraport AG die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Der Konzernbilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn des Mutterunternehmens.

In der Hauptversammlung der Fraport AG vom 3. Mai 2000 wurde der Beschluss gefasst, dem Vorschlag über die Ausschüttung von 50 Mio DM aus dem Bilanzgewinn 1999 zu folgen.

(19) Rückstellungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

in Mio DM	Stand 1.1.2000	Verbrauch	Auflösung	Dienstzeit- aufwand	Zinsanteil	Stand 31.12.2000
Pensionsverpflichtungen	28,5	- 1,5	-	1,1	1,8	29,9
Arbeitnehmerfinanzierte						
Pensionszusagen	0,3	-	-	0,1	-	0,4
	28,8	- 1,5	-	1,2	1,8	30,3

(17) Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Anteile an der Media Frankfurt GmbH, Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft GmbH, Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Flughafen Hahn GmbH, Holding Unternehmen Hahn Verwaltungs GmbH, Holding Unternehmen Hahn GmbH, Hahn Campus Management GmbH und der Airport Carts LLC.

(18) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Es handelt sich um gewährte Zuschüsse für Investitionen durch die öffentliche Hand in Höhe von 32,8 Mio DM (Vorjahr 30,7 Mio DM) sowie andere Zuschussgeber in Höhe von 12,3 Mio DM (Vorjahr 4,7 Mio DM). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Vorfeldinvestitionen am Flughafen Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Laufzeit der geförderten Investitionen linear aufgelöst.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten einzelvertragliche Pensionszusagen an Vorstände und deren Hinterbliebene. Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt.

Den Berechnungen liegen die neuen biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 98).

Versicherungsmathematische Annahmen:

in %	2000	1999
Zinssatz	6,5	6,0
Gehaltsdynamik	-	-
Rentendynamik	3,0	3,0
Fluktuation	-	-

Darüber hinaus sind in den Pensionsverpflichtungen Anwartschaften in 1999 übernommener Mitarbeiter in Höhe von 0,3 Mio DM enthalten. Diese Pensionszusagen werden nicht mehr angepasst, künftig gilt die Regelung der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Für leitende Angestellte der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 0,4 Mio DM.

Die **Steuerrückstellungen** betragen 167,9 Mio DM (Vorjahr 184,1 Mio DM). In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der **anderen Rückstellungen** erläutert.

in Mio DM	Stand 1.1.2000	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Konsolidie- rungskreis	Sonstige Veränderungen	Stand 31.12.2000
Personal	121,0	65,0	11,9	123,2	1,1	1,2	169,6
Umwelt	90,4	7,1	8,9	16,6	-	- 6,7	84,3
Übrige	93,6	47,4	23,3	82,7	0,3	2,1	108,0
	305,0	119,5	44,1	222,5	1,4	- 3,4	361,9
davon langfristig	154,5						129,1

Die **Personalrückstellungen** beinhalten Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 2000, Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten und Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

Als **Umweltverpflichtungen** sind Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitrat-Verunreinigungen in Höhe von 35,0 Mio DM und für zu beseitigende TNT-Bodenverunreinigungen auf dem Gelände eines ehemaligen Munitionssprengplatzes von 40,6 Mio DM berücksichtigt.

In den **übrigen Rückstellungen** sind im Wesentlichen Verpflichtungen für ausstehende Rechnungen sowie für Rabatte und Rückerstattungen enthalten.

(20) Finanzschulden

in Mio DM	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.1999
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber								
Kreditinstituten	489,1	931,0	1.052,9	2.473,0	395,1	874,1	1.017,8	2.287,0
Andere	6,9	–	–	6,9	2,5	–	–	2,5
	496,0	931,0	1.052,9	2.479,9	397,6	874,1	1.017,8	2.289,5

Die Einzelkredite ab 50 Mio DM sind:

	Laufzeit von–bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2000 in Mio DM	Stand 31.12.1999 in Mio DM
1. Festverzinsliche Kredite					
	1993–2003	DM	6,83	50,0	50,0
	1993–2000	DM	6,90	–	50,0
	1999–2011	DM	4,72	50,0	50,0
	1998–2010	DM	4,83	70,0	70,0
	1993–2003	DM	6,61	100,0	100,0
	1999–2009	DM	4,61	50,0	50,0
	1999–2028	DM	4,15	64,5	64,5
	1999–2028	DM	5,10	64,5	64,5
	1996–2006	DM	6,80	50,0	50,0
	1998–2008	DM	4,60	50,0	50,0
	1998–2008	DM	4,57	50,0	50,0
	1999–2009	DM	4,56	50,0	50,0
	1993–2000	DM	6,99	–	50,0
	1994–2003	DM	6,50	80,0	80,0
	1994–2004	DM	6,43	100,0	100,0
	1998–2008	DM	4,60	75,0	75,0
	1998–2008	DM	4,60	50,0	50,0
	1996–2022	DM	6,62	49,9	52,2
	1992–2002	DM	7,89	60,0	60,0
	1992–2002	DM	7,69	50,0	50,0
	1992–2002	DM	7,70	50,0	50,0
	1993–2001	DM	6,98	50,0	50,0
	1993–2001	DM	6,96	50,0	50,0
	2000–2007	US-\$	7,11	102,5	–
2. Variabel verzinsliche Kredite					
	1999–2000	DM	–	–	118,0
	2000–2007	US-\$	7,10	68,3	–

(21) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio DM	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.1999
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber fremden								
Unternehmen	222,6	–	–	222,6	192,5	0,5	–	193,0
	222,6	–	–	222,6	192,5	0,5	–	193,0

(22) Andere Verbindlichkeiten

in Mio DM	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2000	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.1999
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen								
auf Bestellungen	2,1	–	–	2,1	5,6	–	–	5,6
Gegenüber verbundenen								
Unternehmen	0,9	–	–	0,9	0,8	–	–	0,8
Gegenüber Gemeinschafts-								
unternehmen	2,4	–	–	2,4	0,1	–	–	0,1
Gegenüber assoziierten								
Unternehmen at equity	3,8	–	–	3,8	2,0	–	–	2,0
Gegenüber Beteiligungen	0,8	1,4	0,3	2,5	3,6	–	–	3,6
Sonstige Verbindlichkeiten	79,5	36,5	10,5	126,5	183,9	5,8	21,5	211,2
	89,5	37,9	10,8	138,2	196,0	5,8	21,5	223,3

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Krankenkassenbeiträgen und Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

(23) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Mietvorauszahlungen	45,3	34,7
Vorausbezahlte		
Erbbauzinsen/ Mietabgaben	59,4	64,4
Infrastrukturbeiträge	14,8	15,0
Sonstige	26,9	16,8
	146,4	130,9

(24) Latente Steuerverpflichtungen

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß dem „temporary-concept“ des IAS 12. Dabei finden die am Bilanzstichtag geltenden bzw. beschlossenen und bekannten Steuersätze Anwendung. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Anmerkung „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

Erläuterungen zur Konzerngewinn- und -verlustrechnung

(25) Umsatzerlöse

Zu den Umsatzerlösen verweisen wir auf Textziffer 39.

(26) Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in Mio DM	2000	1999
Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen	- 5,8	- 23,3

Die Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen beruht auf der Abrechnung von Consulting-Aufträgen (im Vorjahr Fertigstellung und Übergabe der Simulationskammeranlage CargoCity Süd).

(27) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio DM	2000	1999
Andere aktivierte Eigenleistungen	30,2	22,3

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Werkleistungen bei der Fraport AG.

(28) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio DM	2000	1999
Auflösungen von Sonderposten für Investitionen	3,3	4,2
Auflösungen von Rückstellungen	48,5	33,6
Gewinne aus Anlagenabgängen	5,3	6,9
Zuschreibung auf Umlaufvermögen	-	13,5
Erträge Vorjahre betreffend	17,9	8,7
Fremdwährungsgewinne	26,1	-
Sonstige	40,0	13,0
	141,1	79,9

(29) Materialaufwand

in Mio DM	2000	1999
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren *	118,0	152,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	399,1	291,7
	517,1	443,8

* Im Vorjahr wurde der Energiebezug unter Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ausgewiesen.

(30) Personalaufwand

in Mio DM	2000	1999
Löhne und Gehälter	1.000,7	948,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	196,3	183,9
Aufwendungen für Altersversorgung	41,8	35,1
	1.238,8	1.167,1

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen enthalten. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

(31) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio DM	2000	1999
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	381,1	351,1

Zu Erläuterungen zu den Abschreibungen verweisen wir auf die Textziffern 6 und 7.

(32) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio DM	2000	1999
Mieten und Leasingaufwendungen	76,0	57,0
Versicherungen	10,0	8,5
Abbruchkosten	9,0	14,6
Verluste aus Anlagenabgängen	1,3	33,0
Beratungsaufwand	52,5	19,5
Währungskursverluste	30,8	5,2
Sonstiges	199,3	152,3
(davon periodenfremd)	13,1	14,0
	378,9	290,1

(33) Zinsergebnis – Aufwandssaldo –

in Mio DM	2000	1999
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	- 26,1	- 0,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	155,6	124,5
	129,5	123,9

Im Zinsertrag ist ein Gewinn aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung in Höhe von 5,0 Mio DM enthalten.

(34) Ergebnis at equity – Aufwandssaldo –

in Mio DM	2000	1999
Airmail Center Frankfurt GmbH	- 0,1	-
Airport Carts Limited Liability Company	- 0,3	0,1
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	- 1,2	- 1,5
Flughafen Hannover- Langenhagen GmbH	3,6	15,0
GSL Gesellschaft für Sicher- heit im Luftverkehr mbH	- 0,6	-
Philippine International Air Terminals Co. Inc. (PIATCO)	7,1	0,1
	8,5	13,7

(35) Sonstiges Finanzergebnis – Ertragssaldo –

in Mio DM	2000	1999
Erträge aus Beteiligungen	16,7	7,9
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	4,2	2,7
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	- 17,0	-
	3,9	10,6

(36) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im Rahmen der zum 1. Januar 1999 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde u.a. der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltene Gewinne von 45 % auf 40 % reduziert sowie die Bemessungsgrundlage verbreitert. Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 2000 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40 % zuzüglich des Solidaritätszuschlags von 5,5 % auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30 % (zuzüglich des Solidaritätszuschlags von 5,5 % auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld) reduziert.

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuern der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften.

Die Steueraufwendungen der Berichtsperiode entsprechen dem Geschäftsverlauf der Fraport AG.

Die **latenten Steuern** resultieren aus zeitlich abweichenden Wertansätzen zwischen den Steuerbilanzen der Gesellschaften und den Wertansätzen in der Konzernbilanz entsprechend der „Liability-Methode“.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IAS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet.

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

Für **inländische Kapitalgesellschaften** wurde neben der Gewerbeertragsteuer und dem Solidaritätszuschlag die Thesaurierungsbelastung der Körperschaftsteuer zugrunde gelegt.

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in Mio DM	2000	1999
Laufende Ertragsteuern	271,9	197,9
Latente Ertragsteuern	- 27,0	13,9
Summe	244,9	211,8

Der Steuersatz für Körperschaftsteuer wurde durch Beschluss der Bundesregierung im Jahr 2000 mit Wirkung ab 2001 einheitlich auf 25 % gesenkt. Durch Berücksichtigung dieses Steuersatzes auf die temporären Bewertungsunterschiede ergab sich ein Ertrag von ca. 92,8 Mio DM.

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in Mio DM	2000		1999	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	-	- 339,6	-	- 410,2
Finanzanlagen	3,3	-	3,3	-
Vorräte	-	- 0,8	-	- 0,8
Forderungen und Sonstige Vermögens- gegenstände	-	- 1,2	-	- 1,2
Rechnungsabgrenzungsposten	2,2	-	4,0	-
Pensionsrückstellungen	2,2	-	4,3	-
Sonstige Rückstellungen	14,2	-	17,9	-
Verbindlichkeiten	7,6	- 9,3	2,4	-
Übrige Bilanzposten	0,4	- 32,1	0,2	- 5,0
Verlustvorträge	4,7	-	3,0	-
Summe aus Einzelabschlüssen	34,6	- 383,0	35,1	- 417,2
Saldierung	- 27,0	27,0	- 31,7	31,7
Konsolidierungsmaßnahmen	4,1	0,1	5,4	- 0,3
Konzernbilanz	11,7	- 355,9	8,8	- 385,8

In den **übrigen Bilanzposten** sind die Auswirkungen enthalten, die sich aus der Anwendung des IAS 12 revised 2000 ergeben. Demnach sind ertragsteuerliche Konsequenzen auf vorgeschlagene, aber noch nicht beschlossene Ausschüttungen noch nicht im Abschluss zu berücksichtigen. Aufgrund des gespaltenen Körperschaftsteuersatzes, der in Deutschland noch bis Ende 2000 anzuwenden ist, werden Körperschaftsteuerminderungsansprüche, die auf Ausschüttungsvorschlägen resultieren, bereits im Abschluss innerhalb der laufenden Steuern erfasst. Daher wurde in den latenten Steueraufwendungen der im laufenden Steuerertrag erfasste Körperschaftsteuerminderungsanspruch in Höhe von 32,1 Mio DM verrechnet.

Steuerlatenzen aus steuerlichen **Verlustvorträgen** sind in Höhe von 0,7 Mio DM nicht angesetzt, da sie voraussichtlich nicht nutzbar sind.

In den Steuerlatenzen sind 6,9 Mio DM aktivische Abgrenzung auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von 2,3 Mio DM wurde korrespondierend zu der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt. Ebenfalls erfolgsneutral hat sich der passive Steuerlatenzsaldo um 1,2 Mio DM durch Konsolidierungskreisänderungen und Hochinflationbereinigungen vermindert.

Die Beziehung vom erwarteten Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

in Mio DM	2000	1999
Ergebnis vor Ertragsteuern	498,8	369,4
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 90,3	- 81,0
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	408,5	288,4
Erwarteter Steueraufwand *	- 172,4	- 121,7
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	7,4	-
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	- 1,8	- 2,0
Steuerlich nicht abzugsfähige Betriebsprüfungsrückstellungen	- 80,7	- 16,8
Steuereffekt auf ergebniswirksame Maßnahmen der Kapitalkonsolidierung	- 6,5	2,7
Steuereffekt auf steuerfreie Einnahmen	3,2	-
Effekt aus Steuersatzänderung	92,8	-
Steuerentlastung im Zusammenhang mit Ausschüttungen in Deutschland	-	11,9
Gewerbesteuereffekt auf Veränderung von Bewertungsunterschieden	-	- 4,4
Sonstiges	3,4	- 0,5
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 90,3	- 81,0
Ertragsteuern laut Gewinn- und -verlustrechnung	- 244,9	- 211,8

* Erwarteter Steueraufwand bei Körperschaftsteuer 40 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %.

(37) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

(38) Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2000 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 Euro entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung am 3. Mai 2000 hat sich die Anzahl von 51.129.188 auf 64.000.000 erhöht. Das entspricht einem gewichteten Durchschnitt von 59.697.968 Aktien und einem Ergebnis je 10-Euro-Aktie von 4,23 DM (2,16 Euro).

Die Angabe für das Geschäftsjahr 1999 wurde anhand der damaligen Aktienzahl ebenfalls auf 10-Euro-Basis ermittelt und entsprechend angepasst. Es beträgt somit 3,05 DM (1,56 Euro) je 10-Euro-Aktie.

(39) Segmentberichterstattung**Primäre Segmentberichterstattung**

in Mio DM		Aviation	Non-Aviation	Ground Handling	Sonstiges	Überleitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2000	1.208,1	765,7	1.105,0	91,2	–	3.170,0
	1999	1.032,0	653,0	1.014,0	68,9	–	2.767,9
Intersegmentäre Erträge	2000	55,6	695,0	85,3	229,6	– 1.065,5	–
	1999	53,7	658,6	80,2	226,0	– 1.018,5	–
Erträge gesamt	2000	1.263,7	1.460,7	1.190,3	320,8	– 1.065,5	3.170,0
	1999	1.085,7	1.311,6	1.094,2	294,9	– 1.018,5	2.767,9
Segmentergebnis	2000	101,1	449,9	80,5	22,6	0,0	654,1
	1999	– 0,4	408,2	86,2	21,2	0,6	515,8
Buchwert des Segmentvermögens	2000	652,6	4.787,1	242,1	258,6	10,7	5.951,1
	1999	624,2	4.507,7	213,2	222,4	14,9	5.582,4
Segmentsschulden	2000	339,1	2.814,7	126,3	131,2	546,2	3.957,5
	1999	349,1	2.615,1	119,9	120,7	576,8	3.781,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2000	101,1	294,6	57,8	38,8	–	492,3
	1999	147,6	429,7	56,9	50,6	–	684,8
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2000	84,9	231,7	36,7	27,8	–	381,1
	1999	68,1	229,1	29,5	24,4	–	351,1
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2000	84,5	63,7	70,4	6,5	–	225,1
	1999	73,8	44,4	53,2	6,1	–	177,5
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2000	– 4,2	– 3,8	0,2	– 0,7	–	– 8,5
	1999	– 4,8	– 3,6	– 2,6	– 2,7	–	– 13,7
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2000	50,3	48,9	24,1	15,6	–	138,9
	1999	38,4	35,1	26,1	16,3	–	115,9

Sekundäre Segmentberichterstattung

in Mio DM		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2000	3.037,4	38,6	93,4	0,6	–	3.170,0
	1999	2.731,0	33,7	1,1	2,1	–	2.767,9
Buchwerte des Segmentvermögens	2000	5.445,0	81,1	401,6	12,7	10,7	5.951,1
	1999	5.298,2	44,8	221,0	3,5	14,9	5.582,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2000	396,0	19,9	73,6	2,8	–	492,3
	1999	570,2	5,7	108,9	–	–	684,8

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

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Unterstützungsbereiche eingeteilt. Während die Geschäfts- und Servicefelder – mit Ausnahme eines Servicefeldes – eindeutig den hier dargestellten Segmenten zugeordnet werden, erfolgt für die Unterstützungsbereiche eine sachgerechte Schlüsselung. Eine entsprechende interne Berichterstattung erfolgt ab Januar 2001. Aus Gründen der späteren Vergleichbarkeit wurde diese Struktur bereits auf die Geschäftsjahre 2000 und 1999 angewendet.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit den Segmenten zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen zum einen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke und Gebäude. Diese Vermögenswerte sind dem Segment Non-Aviation zugeordnet. Die Weiterverrechnung der Mieten an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten (einschließlich kalku-

latorischer Zinsen) zuzüglich eines Gewinnaufschlags, um einen marktgerechten Preis zu erzielen. Die Erträge der Weiterverrechnung stellen gleichzeitig Aufwendungen im Betriebsergebnis der nutzenden Einheit dar. Zum anderen sind in den intersegmentären Erträgen die Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Im sekundären Berichtsformat nach Regionen erfolgt die Einteilung nach unseren derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und restliche Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei, die Philippinen und Südkorea.

Die Geschäftswerte aus Kapitalkonsolidierung und die entsprechenden Abschreibungen wurden anhand sachgerechter Schlüssel auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segmentvermögens bzw. der Segmentschulden enthält die Ertragsteueransprüche bzw. die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

(40) Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit**

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert mit 907,8 Mio DM aus dem betrieblichen Bereich. Dem gegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 120,2 Mio DM aus dem finanziellen Bereich sowie 252,1 Mio DM für Ertragsteuern.

Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich damit eine annähernd gleiche interne Zusammensetzung der Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Neben den hohen Investitionen in Sachanlagen wirken sich auch die erheblichen Investitionen in die Finanzanlagen aus. Hier sind insbesondere Mittelabflüsse für das Engagement in Manila zu nennen (vgl. Tz. 8 und 9). Bei dem Erwerb von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen handelt es sich um folgende Anteile:

	Anteile
AirTIS Airport IT Services Hahn GmbH, Lautzenhausen	100,00 %
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Wien	100,00 %
CIVAS – Civil Aviation Security Services GmbH, Frankfurt am Main	50,01 %
GSL Gesellschaft für Service-Leistungen mbH, Frankfurt am Main*	51,00 %
Airport Carts Limited Liability Company, New York*	33,33 %
ICE – Investissements Conseils Etudes, Paris	50,00 %

* Abgang aus der Equity-Bewertung mit anschließender Erstkonsolidierung.

Angaben zum Erwerb von Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen:

in Mio DM	2000
Zahlungsmittel	1,0
Nettoumlaufvermögen	– 10,9
Anlagevermögen	
Erworbenes Anlagevermögen	16,3
Geschäfts- oder Firmenwert	7,4
Gewinnvortrag	– 0,8
Abgang Equity-Bewertung	– 2,8
Anteile fremder Gesellschafter	– 1,7
Gesamtkaufpreis	8,5
abzüglich erworbene Nettzahlungsmittel	– 1,0
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen	7,5

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus der Bilanzposition Schecks, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten abzüglich negativer Posten im Rahmen von Überziehungskrediten, ausgewiesen in den Finanzschulden (8,5 Mio DM, Vorjahr 6,9 Mio DM).

(41) Sonstige Angaben

Als Sicherheiten für Verbindlichkeiten sind 43,8 Mio DM Sachanlagen sowie 52,1 Mio DM flüssige Mittel an Darlehensgeber verpfändet.

Haftungsverhältnisse

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Gewährleistungs- verpflichtungen	16,3	5,6

Bei den Gewährleistungsverpflichtungen handelt es sich um eine Garantierklärung der Bayindir an die DHMI (Konzessionsbehörde) für die Übergabe der Terminal-Anlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007.

Der Konzern hat Bürgschaften in Höhe von 237,5 Mio DM im Zusammenhang mit einer Beteiligungsakquisition durch eine Tochtergesellschaft übernommen, von denen bereits 89,6 Mio DM durch Erfüllung der Zahlungsverpflichtung erloschen sind. Zusätzlich besteht bei einer Tochtergesellschaft eine Bürgschaft von 2,4 Mio DM.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio DM	31.12.2000	31.12.1999
Bestellungen für Investitionen	403,1	311,8
Miet- und Leasingverträge > 1 Jahr		
1. Fällig im 1. Folgejahr	71,9	59,2
2. Fällig im 2. Folgejahr	68,8	59,5
3. Fällig im 3. Folgejahr	68,8	57,7
4. Fällig im 4. Folgejahr	65,7	56,7
5. Fällig im 5. Folgejahr	65,4	56,7
6. Fällig ab dem 6. Folgejahr (kumuliert)	67,6	63,9
	408,2	353,7

Bis zum Bilanzstichtag sind Zahlungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt in Höhe von 25,2 Mio DM fest zugesagt. An den Baukosten zur Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt ist Fraport bis zu einem Betrag von max. 253,9 Mio DM beteiligt.

Im Rahmen der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen am Standort Frankfurt Main werden der Gesellschaft in den nächsten Jahren Ausgaben entstehen, die weitestgehend zeitgleich in vollem Umfang auf erhöhte Landeentgelte umgelegt werden.

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 13.782 (im Vorjahr 12.904), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 489 (im Vorjahr 432).

(42) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden im Wesentlichen nur bei dem Mutterunternehmen eingesetzt. Neben zwei Zinsswaps, die nach den Regeln des IAS 39 als cash flow hedge behandelt werden, existieren vier Zinscaps, um das Risiko aus Zinserhöhungen für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten zu begrenzen. Diejenigen Zinscaps, die bereits einem Grundgeschäft zugeordnet wurden, werden als fair value hedge behandelt. Noch nicht zugeordnete Zinscaps werden als so genannte trading-Geschäfte klassifiziert. Im Geschäftsjahr wurde ein Devisentermingeschäft über 38,25 Mio US-\$ abgeschlossen.

Sämtliche Derivate werden in der Bilanz mit dem Marktwert bewertet. Die Veränderung der Marktwerte des cash flow hedges (Zinsswap) wird erfolgsneutral in einer gesonderten Eigenkapitalposition erfasst. Die Veränderung der Marktwerte der fair value hedges und der trading-Derivate (Zinscaps) werden erfolgswirksam erfasst. Der Marktwert des Devisentermingeschäfts wurde erfolgsneutral erfasst, da es sich um einen cash flow hedge handelt.

Das Kreditrisiko ermittelt sich als Summe der einzelnen positiven Marktwerte und beschreibt somit das Ausfallrisiko, das jedoch durch den Abschluss von Geschäften nur mit erstklassigen Banken minimiert wird.

Derivative Finanzinstrumente werden nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Zum Bilanztag bestanden die folgenden derivativen Finanzpositionen:

in Mio DM	Nominalvolumen		Marktwerte		Kreditrisiko	
	31.12.2000	31.12.1999	31.12.2000	31.12.1999	31.12.2000	31.12.1999
Zinsswaps	176,0	50,0	-8,0	-4,2	-	-
Zinscaps	260,0	260,0	7,1	12,4	7,1	12,4
Devisentermingeschäft	80,3	-	-9,2	-	-	-

(43) Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen

Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Stadtwerke) ist an der Fraport AG zu mehr als 25 % beteiligt. Eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke, die Mainova AG, beliefert Unternehmen des Fraport-Konzerns mit Energie und Wasser. Der Umsatz mit dieser Gesellschaft betrug rd. 77,2 Mio DM (Vorjahr 49,0 Mio DM).

Daneben stellt die Landesbank Hessen-Thüringen, Frankfurt am Main, ein nahe stehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24 dar. Gegenüber dieser Bank bestehen Kreditverbindlichkeiten in Höhe von 408,3 Mio DM (Vorjahr 462,8 Mio DM) zum 31. Dezember 2000, für die im Geschäftsjahr 2000 Zinsaufwendungen in Höhe von 25,2 Mio DM (Vorjahr 27,3 Mio DM) angefallen sind. Die vertraglich vereinbarten Zinssätze entsprechen marktüblichen Bedingungen.

(44) Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats werden in **zwei Anlagen zum Anhang** genannt.

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen TDM 2.693. Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von TDM 9.005. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Sitzungsgelder in Höhe von TDM 68 erhalten.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt TDM 19.899 zurückgestellt worden, die laufenden Pensionen betragen TDM 1.551.

Einem Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats ist ein grundpfandrechtlich gesichertes Baudarlehen von insgesamt TDM 4 zum Zinssatz von 5,0 % p.a. gewährt worden.

(45) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2001 wurden 45 % der Anteile an ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen bei Amsterdam (Niederlande), durch die CIVAS erworben.

In einer außerordentlichen Hauptversammlung der Fraport AG vom 14. März 2001 haben die Aktionäre den vorgeschlagenen Eckpunkten des Ablaufplans 2001 zur Schaffung eines bedingten Kapitals zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 2001 zugestimmt.

Gleichzeitig wurde das in der Hauptversammlung vom 27. September 2000 genehmigte Kapital von Euro 290.000.000 auf Euro 276.050.000 reduziert.

Am 29. Januar 2001 wurde die Firma in **Fraport AG** Frankfurt Airport Services Worldwide geändert.

Frankfurt am Main, den 30. März 2001

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand

Dr. Bender Prof. Schölch Endler Prof. Jakubeit Michel

Organe der Gesellschaft

Vorstand der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender
Frankfurt am Main

Stellvertretender Vorsitzender
Vorstand Bodenverkehrsdienste
und Immobilien
Prof. Manfred Schölch
Seeheim-Jugenheim

Vorstand Finanzen und
Verkehrs-/Terminalmanagement
Johannes Endler
Kronberg im Taunus

Vorstand Flughafenentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit
Königstein im Taunus
(ab 1. November 2000)

Vorstand Arbeitsdirektor
Hans Georg Michel
Frankfurt am Main

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Adtranz DaimlerChrysler Rail Systems GmbH
– Lufthansa CityLine GmbH
– Iduna-Gruppe

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Hahn GmbH
– Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH
– Tradeport Frankfurt GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
CIVAS – Civil Aviation Security Services GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Tradeport Frankfurt GmbH
– ASG Airport Service Gesellschaft mbH
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
Mitglied im Verwaltungsrat der
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.
Frankfurt/Main KG
Mitglied im Aufsichtsrat der
Flughafen Service GmbH

**Aufsichtsrat der Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide**

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Roland Koch
Wiesbaden
Hessischer Ministerpräsident

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
Frankfurt am Main
Vorsitzender der ÖTV-Hessen

Herbert Becker
Neu-Isenburg-Zeppelinheim
Beauftragter für Externe Kontakte

Wolfgang Bödicker
Steinbach (Taunus)
Betriebsratsmitglied

Paul Breider
Flörsheim
Lademeister

Matthias Eckert
Mainz
Betriebsratsmitglied

Dr. Hans-Jürgen Froböse
Bonn
Ministerialdirektor

Albrecht Glaser
Frankfurt am Main
Stadtkämmerer

Jörg-Uwe Hahn
Wiesbaden
Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags

Stefan Kempkens
Frankfurt am Main
Gewerkschaftsvertreter der DAG

Lothar Klemm
Wiesbaden
Hessischer Staatsminister a.D.
Mitglied des Landtags

**Mitgliedschaften in gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren
Kontrollgremien**

Mitglied im Aufsichtsrat der
Lufthansa Service Deutschland GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Volks- Bau- und Sparverein (VBS) e.G.
– Umland GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG
Mitglied im Aufsichtsrat der
Germanischen Lloyd AG

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Mainova AG
– ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau
und Beteiligungsgesellschaft mbH
– Messe Frankfurt GmbH
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main GmbH
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Mainufer Projektentwicklungsgesellschaft mbH
– RMA Rhein-Main Abfall GmbH
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –
Frankfurt Economic Development – GmbH
– WOHNHEIM Gemeinnützige Gesellschaft für
Wohnheime und Arbeiterwohnungen mbH
– BKRZ Brandschutz-, Katastrophenschutz-
und Rettungsdienstzentrum-Grundstücks-
verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG
– Blutspendedienst Hessen des DRK GmbH
– Gas-Union GmbH
– Lerchesberg Grundstücksgesellschaft mbH
– Hospital-Service & Catering GmbH
– Frankfurter Sparkasse
– Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Flughafen Hahn GmbH
– TaunusFilm-Produktions GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– MANIA Technologie AG
– WEIDER AG
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der MÖBEL WALTHER AG
Mitglied des Aufsichtsrats der
MÖBEL WALTHER NEW MEDIA AG

Helmut Raith Kelsterbach Fachvorarbeiter	Mitglied im Aufsichtsrat der GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG
Petra Roth Frankfurt am Main Oberbürgermeisterin	Mitglied im Aufsichtsrat der <ul style="list-style-type: none"> – Frankfurter Aufbau AG – Mainova AG – ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH – Messe Frankfurt GmbH – Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: <ul style="list-style-type: none"> – Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongreßzentrum GmbH – Gas-Union GmbH – Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH – Frankfurter Sparkasse – Landesbank Hessen-Thüringen – Nassauische Sparkasse – E.ON Energie AG – Ruhrgas AG – THÜGA AG – Advisory Council der ING-Gruppe/Niederlande
Walter Schäfer Frankfurt am Main Vorsitzender des Vorstands der Landesbank Hessen-Thüringen	Stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrats der Helaba Luxembourg Landesbank Hessen-Thüringen International S.A. Mitglied im Aufsichtsrat der <ul style="list-style-type: none"> – InvestitionsBank Hessen AG (IBH) – JENOPTIK AG Mitglied im Verwaltungsrat der <ul style="list-style-type: none"> – DGZ DekaBank Deutsche Kommunalbank – Helaba (Schweiz) Landesbank Hessen-Thüringen AG – Liquiditäts-Konsortialbank GmbH
Werner Schmidt Mörfelden-Walldorf Aufgabenleiter Projekt-Management	Mitglied im Aufsichtsrat der SMW Abwasser GmbH
Dr. Jürgen Siewert Bonn Ministerialdirigent	Mitglied im Aufsichtsrat der <ul style="list-style-type: none"> – DB Reise & Touristik AG – DeTeSystem Deutsche Telekom Systemlösungen GmbH – T-Systems International GmbH Mitglied im Verwaltungsrat der Bundesanstalt für Post und Telekommunikation Deutsche Bundespost
Edgar Stejskal Mörfelden-Walldorf Betriebsratsmitglied	Mitglied im Aufsichtsrat der ACF Airmail Center Frankfurt GmbH
Warren Walsh Mörfelden-Walldorf Gewerkschaft CÖD Lehrgangsleiter	
Dr. Martin Wentz Frankfurt am Main Stadtrat	Mitglied im Aufsichtsrat der <ul style="list-style-type: none"> – Mainova AG – ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH – Messe Frankfurt GmbH – Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: <ul style="list-style-type: none"> – Frankfurter Aufbau AG – Garagen-, Bau- und Betriebs GmbH – Mainufer Projektentwicklungsgesellschaft mbH – Rebstock Projektgesellschaft mbH – Westhafen Projektentwicklungs GmbH – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH – Beirat der Immobilienwirtschaft der DePfa Bank
Henner Wittling Berlin Staatssekretär (ab 3. Mai 2000)	Mitglied im Aufsichtsrat der <ul style="list-style-type: none"> – Bundesbaugesellschaft Berlin mbH – Saarstahl AG

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (bis zum 29. Januar 2001 Flughafen Frankfurt/Main AG), Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Accounting Standards (IAS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss

auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den International Accounting Standards ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich auch auf den von dem Vorstand für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000 aufgestellten Konzernlagebericht erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzernlagebericht insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Frankfurt am Main, den 3. April 2001
KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Harwart)
Wirtschaftsprüfer

(Scholz)
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat prüfte während des Geschäftsjahres 2000 die Geschäftsführung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (bis zur Eintragung des neuen Firmennamens in das Handelsregister am 29. Januar 2001 Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft) anhand der regelmäßigen schriftlichen und mündlichen Berichterstattung des Vorstands über die Entwicklung und die Lage der Gesellschaft sowie durch Erörterung wichtiger Geschäftsvorgänge in den Sitzungen des Aufsichtsrats sowie des Beteiligungs-, Finanz-, Personal- und Präsidialausschusses.

Die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Fraport AG, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts zum 31. Dezember 2000 sowie das Ergebnis der Prüfung durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gaben keinen Anlass zu Beanstandungen. Der gesetzliche Bestätigungsvermerk wurde von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft – Wirtschaftsprüfungsgesellschaft uneingeschränkt erteilt. Der Aufsichtsrat hat nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung keine Einwendungen erhoben und billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000.

Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter wurden am 3. Mai 2000 durch Wiederwahl in ihren Ämtern einstimmig bestätigt. Von dem Anteilseigner Bundesrepublik Deutschland wurde für die dritte noch zu besetzende Aufsichtsratsposition aus dem Jahr 1999 Herr Staatssekretär Henner Wittling mit Wirkung ab 3. Mai 2000 als neues Aufsichtsratsmitglied benannt.

Aufgrund der wesentlichen zusätzlichen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens bestellte der Aufsichtsrat mit Wirkung ab 1. November 2000 als zusätzliches Vorstandsmitglied für den Bereich Flughafenentwicklung Frau Prof. Barbara

Jakubeit und verlängerte für weitere fünf Jahre mit Wirkung ab 1. Januar 2001 die Verträge von Herrn Dr. Wilhelm Bender und Herrn Prof. Manfred Schölch, die er wiederum zum Vorstandsvorsitzenden bzw. zum stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden bestellte. Für den zum 31. März 2001 aus Altersgründen ausscheidenden Vorstand Arbeitsdirektor Hans Georg Michel bestellte der Aufsichtsrat mit Wirkung ab 1. April 2001 Herrn Herbert Mai.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 27. September 2000 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft einmalig oder in Teilbeträgen um insgesamt bis zu Euro 290.000.000 durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zu erhöhen (genehmigtes Kapital). Der Aufsichtsrat hat am 15. Dezember 2000 neue Geschäftsordnungen für Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Dezember 2000 ist die Satzung insgesamt neu gefasst worden; die entsprechenden Änderungen der Satzung sind am 29. Januar 2001 ins Handelsregister eingetragen worden.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand des Unternehmens und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement sowie ihren vielseitigen und erfolgreichen Einsatz für die Belange des Flughafens.

Frankfurt am Main, im April 2001

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Roland Koch
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Beraterkreis

Hilmar Kopper
(Vorsitzender)
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. Manfred Bodin
Vorsitzender des Vorstands
Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Prof. Bernd Fahrholz
Sprecher des Vorstands
Dresdner Bank AG

Dr. Erich Forster
Vorsitzender des Vorstands
Thyssen Handelsunion AG

Dr. Reiner Maria Gohlke

Prof. Konrad Hinrichs
Vorsitzender des Vorstands
Philipp Holzmann AG

Dr. Jürgen Jeske
Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dieter Kaden
Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister
Beratungsgesellschaft für Informations-
und Kommunikationstechnik mbH

Dipl.-Ing. Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Dr. Frank Niethammer
Präsident
IHK Frankfurt

Dr. Bernd Thiemann
Vorsitzender des Vorstands
DG Bank

Dr. Günter W. Tumm
Mitglied des Vorstands
Deutsche Post AG

Dr. Gert Vogt
Sprecher des Vorstands
Kreditanstalt für Wiederaufbau

Klaus Wächter
Sprecher des Vorstands
Frankfurter Sparkasse

Jürgen Weber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Ernst Welteke
Präsident
Deutsche Bundesbank

Ständiger Gast:

Roland Koch
Ministerpräsident
als Aufsichtsratsvorsitzender
der Fraport AG

Impressum

Herausgeber:
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Presse und Publikationen (VSP)
60547 Frankfurt am Main

Internet:
www.fraport.de

Text und Gestaltung:
Charles Barker GmbH,
Frankfurt am Main

Fotografie:
Bernd Vogel, Köln
Mattias Heitmann, Hamburg (Titelseite)
Fraport-Archiv (Seite 3)
Simone Look, Frankfurt am Main
(Seiten 4–5, 16–17, 28–29)

Herstellung:
Fraport AG,
Presse und Publikationen

Satz und Lithografie:
Layout Service Darmstadt GmbH
MD Digitale Produktion, Maintal

Druck:
gzm Grafisches Zentrum
Bödige und Partner GmbH,
Mainz-Hechtsheim

Printed in Germany

*Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Telefon +49(0) 69-6 90-0
Telefax +49(0) 69-6 90-7 00 81*

