

Geschäftsbericht 2002

Fortschritt und Kontinuität



Inhalt

1	Profil
2	Brief des Vorstands
6	Vorstand
10	Fraport-Aktie
14	Human Resources
16	Umweltmanagement
20	Potenziale
20	Ground Handling
24	Aviation
28	Externes Geschäft
32	Non-Aviation
38	Ausbau
	Interview mit Prof. Manfred Schölch
<hr/>	
42	Finanzbericht
44	Konzern-Lagebericht
44	Geschäftsstrategie
47	Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
54	Geschäftsentwicklung
66	Abhängigkeitsbericht
66	Corporate Governance-Kodex
67	Risikomanagement
72	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
72	Ausblick
74	Konzern-Abschluss der Fraport AG
74	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
75	Konzern-Bilanz
76	Konzern-Kapitalflussrechnung
77	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
78	Konzern-Anlagenspiegel
80	Segmentberichterstattung
82	Konzern-Anhang
120	Anteilsbesitz
124	Bestätigungsvermerk des Konzern-Abschlussprüfers
125	Bericht des Aufsichtsrats
128	Beraterkreis
129	Glossar
131	Fünf-Jahres-Übersicht
U3	Chronik
U3	Finanzkalender

Drei-Jahres-Übersicht der Konzern-Kennzahlen

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main	2000	2001	2002	2001/2002
				Veränd. in % ¹
Passagiere (Mio.)	49,4	48,6	48,5	- 0,2
Luftfracht (Tsd. t)	1.589,4	1.494,1	1.514,8	1,4
Luftpost (Tsd. t)	141,0	141,1	141,0	- 0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ²	458,7	456,5	458,4	0,4
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.370,4	25.564,5	24.926,9	- 2,5
Sitzladefaktor (in %)	69,8	68,2	69,8	-

¹ Veränderungsraten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen,

² Ohne Militärfüge.

Umsatz und Ergebnis in € Mio.	2000	2001	2002	2001/2002
				Veränd. in %
Umsatz	1.536,2	1.580,6	1.803,6	14,1
Gesamtleistung	1.620,8	1.713,8	1.902,2	11,0
EBITDA	533,5	507,2	241,9	- 52,3
EBIT	329,9	235,2	- 4,9	- 102,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	265,9	170,2	- 35,1	- 120,6
Jahresfehlbetrag/-überschuss	129,0	101,1	- 120,8	- 219,5

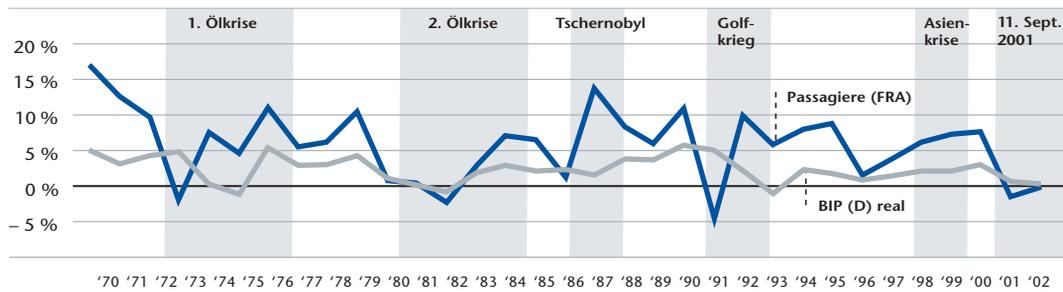
Rentabilitätskennzahlen in %	2000	2001	2002	
Umsatzrendite	16,6	10,3	- 2,2	
EBITDA-Marge	34,7	32,1	13,4	
EBIT-Marge	21,5	14,9	- 0,3	
ROCE-Kapitalrendite	15,3 ¹	8,3 ¹	- 0,2	
Eigenkapitalquote	31,0	52,5	49,8	

Mitarbeiter	2000	2001	2002	2001/2002
				Veränd. in %
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	14.271	15.526	21.395	37,8

¹ Die ausgewiesenen Werte weichen von früheren Veröffentlichungen ab.

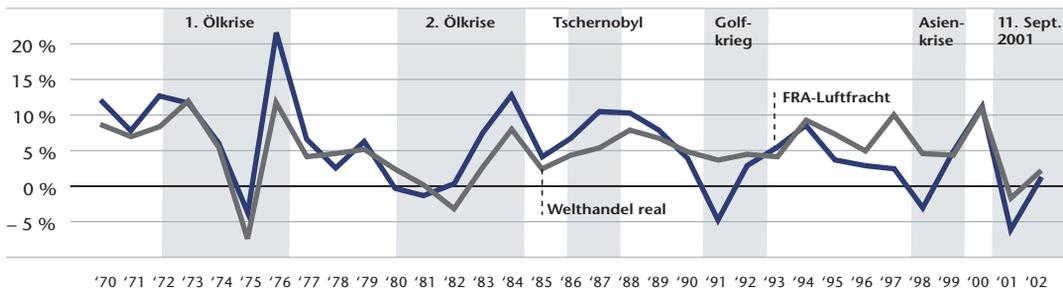
Die hier ausgewiesene Neuberechnung berücksichtigt den Abfluss der ausgeschütteten Dividende.

**Langfristige Veränderungsrate der jährlichen Passagierzahlen
und des Bruttoinlandsprodukts (BIP real) in Deutschland**



Quelle: BIP (D) real, Statistisches Bundesamt.

**Langfristige Veränderungsrate des jährlichen Frachtaufkommens
und des Welthandels (real)**



Quelle: Welthandel real, WTO.

Full-Service. Effizienz. Hub-Kompetenz. Als erfolgreiche Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Frankfurt gehört Fraport international zu den führenden Unternehmen im Airport-Business. Unsere Kernkompetenz besteht im Management komplexer Luftverkehrsdrehscheiben (Hubs). Dabei ist einer der Erfolgsfaktoren in Frankfurt die optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme Schiene, Straße und Luft. Unsere Hub-Kompetenz bieten wir im Flughafen-Geschäft auch weltweit an. Exzellenter Service bedeutet, zum Nutzen unserer Kunden Leistung in höchster Qualität mit größtmöglicher Effizienz in den Geschäftsabläufen zu verbinden. Unser Ziel ist es, uns dauerhaft als einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne der Welt zu etablieren. Unser Know-how ist die Basis für nachhaltiges Wachstum.



DR. WILHELM BENDER
Vorsitzender des Vorstands

Sehr geehrte Aktionärinnen
und Aktionäre,

das Jahr 2002 war für die Fraport AG operativ ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Unser Unternehmen ist in seinem Verlauf auf den langfristigen Wachstumspfad zurückgekehrt, die Ertragskraft wurde gesteigert und die Basis für eine gesunde Konzern-Entwicklung gefestigt.

Einzig die Entwicklung unseres BOT-Projekts für ein neues internationales Passagierterminal am Ninoy Aquino International Airport in der philippinischen Hauptstadt Manila trübt unsere Erfolgsbilanz für 2002.

An der Lösung der Probleme in Manila haben wir mit Nachdruck gearbeitet. Unsere massiven Verhandlungsbemühungen und selbst mehrfache Interventionen der Bundesregierung haben bis dato aber kein ausreichendes materielles Ergebnis gebracht. Dies gilt trotz einer von der philippinischen Regierung in Aussicht gestellten Direktkompensation. Im Rahmen der Aufstellung des Konzern-Abschlusses hat der Vorstand der Fraport AG daher entschieden, das finanzielle Engagement in Manila mit 289,5 Mio. Euro komplett abzuschreiben.

Wir bleiben optimistisch und werden in weiteren engagierten Gesprächen mit den bisherigen Partnern, möglichen Investoren und der philippinischen Regierung mit unverändertem Engagement für eine Lösung der Probleme kämpfen – auch auf dem Rechtswege. Die Abschreibung bedeutet daher nicht, dass Ansprüche ganz oder teilweise aufgegeben werden. Schließlich liegt der Wert des Terminals auch nach einem unabhängigen Gutachten deutlich über den Herstellkosten.

Insgesamt konnte 2002 in der Fraport AG ein Umsatzanstieg um 14,1 % auf 1.803,6 Mio. Euro verzeichnet werden. Dieses deutliche Plus ist primär die Folge der Vollkonsolidierung des europaweit marktführenden holländischen Sicherheitsdienstleisters ICTS Europe Holdings B.V., dessen Geschäftsanteile sich seit Januar 2002 zu 100 % in Besitz der Fraport AG befinden. Bereinigt um diesen Konsolidierungseffekt betrug der Umsatzanstieg im Vergleich zum Geschäftsjahr 2001 4,0 %.

Das EBITDA, also das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, lag vor der Sonderbelastung durch Manila mit 502,5 Mio. Euro knapp unter dem Vorjahr und erreichte so das prognostizierte Ergebnis von über einer halben Milliarde Euro. Mit der Sonderabschreibung ergibt sich ein EBITDA von 241,9 Mio. Euro und ein Jahresfehlbetrag von 120,8 Mio. Euro. Im Zusammenhang mit dieser Einmalbelastung weist die Fraport AG für 2002 nach Auflösung von Kapitalrücklagen in Höhe von 130,3 Mio. Euro einen Bilanzgewinn von Null aus. Für das Geschäftsjahr 2002 wird deswegen keine Dividende ausgeschüttet.

Wesentliche Gründe für das um Konsolidierungseffekte und die abschreibungsbedingte Sonderbelastung bereinigte Umsatzwachstum waren gegenüber dem Vorjahr abermals gesteigerte Retail-Erlöse, die Anhebung der Verkehrsentgelte zu Jahresbeginn und die insgesamt gestiegene Nachfrage nach Sicherheitsdienstleistungen.

Die Verkehrsentwicklung stellt sich im Vorjahresvergleich deutlich positiv dar: Besonders im zweiten Halbjahr war ein klarer Aufwärtstrend spürbar. Auf Konzern-Ebene lag die Zahl der Fluggäste bei 69,3 Mio. und mit einem Plus von 2,5 % klar über der Vergleichszahl von 2001.

Am Flughafen Frankfurt als wichtigstem Konzern-Standort zog das Passagieraufkommen in den letzten Monaten des Jahres stark an, sodass sich zum Jahresende eine Zahl von 48,5 Mio. Fluggästen ergab, – 0,2 % weniger als im Vorjahr. Das Frachtaufkommen lag in Frankfurt mit einer leichten Steigerung von 1,4 % auf über 1,5 Mio. Tonnen höher als im Vorjahr.

Wir haben unsere bestehenden Beteiligungen und Projekte im Rahmen unserer Strategiesäule „Externes Geschäft“ konsequent weiterentwickelt. Hervorheben möchte ich hier beispielhaft den Flughafen Antalya, dessen Terminal wir gemeinsam mit einem türkischen Partner betreiben: Wie in den Vorjahren hat er auch in 2002 ein hohes Passagierwachstum verzeichnet.

Ganz neue Perspektiven erwarten wir von unserer Ende 2002 neu begründeten Partnerschaft mit der Shanghai Airport Group. Im Rahmen dieser langfristig angelegten Zusammenarbeit ist geplant, unseren chinesischen Partnern das Know-how, das Fraport als Betreibergesellschaft der interkontinentalen Luftverkehrsdrehscheibe Flughafen Frankfurt über Jahrzehnte hinweg gewinnen konnte, zugänglich zu machen. Fraport erhält mit diesem Schritt Gelegenheit, sich frühzeitig im Wachstumsmarkt China zu positionieren und entscheidende Erfahrungen vor Ort zu sammeln. Wir werden alles daran setzen, die strategische Kooperation mit Shanghai zu einem Erfolg werden zu lassen.

Überaus erfreulich ist auch die Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt-Hahn, an dessen Betreibergesellschaft die Fraport AG 73,1 % der Gesellschaftsanteile hält. Nachdem sich der irische Low-Cost-Carrier Ryanair 2001 entschieden hatte, hier seinen zweiten kontinentaleuropäischen Hub einzurichten, beschleunigte sich das Wachstum an diesem Standort. Die Zahl der Passagiere hat sich binnen Jahresfrist von gut 450.000 auf mehr als 1,4 Mio. erhöht. Das ist sicher auch eine Folge des boomenden „No Frills“-Segments, dem Marktbeobachter schon in wenigen Jahren einen Marktanteil von 25 % und mehr voraussagen.

Die Zusammenarbeit unserer Flughafen-Standorte Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn wollen wir in den nächsten Jahren weiter ausbauen. Zu diesem Zweck haben wir mit der hessischen und der rheinland-pfälzischen Landesregierung die Einrichtung eines Flughafen-Systems beantragt. Ziel ist es, beide Standorte im Sinne ihrer individuellen Stärken – in Frankfurt Main internationale Luftverkehrsdrehscheibe, Frankfurt-Hahn als führender Low-Cost-Standort – weiterzuentwickeln.

Der 2002 vorgestellte Generalausbauplan der Fraport AG weist drei Schwerpunkte für die Entwicklung des Flughafens auf: Bau einer Werft für die Wartung der ab 2007 im Einsatz befindlichen Großraumflugzeuge vom Typ Airbus A380, Bau einer Landebahn im Nord-Westen des Airport-Geländes und Bau des Terminals 3 im Süden. Das Genehmigungsverfahren für den Bau einer Halle, eines Vorfelds und von Rollwegen, die für Betrieb und Wartung des neuen leisen und schadstoffarmen Großraumflugzeugs Airbus A380 notwendig sind, ist bereits eingeleitet, der Planfeststellungsantrag wurde im Januar 2003 eingereicht. Die Kapazität, Flugzeuge dieser Größenordnung bedienen zu können, wird in Zukunft eine wesentliche Bedingung für die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens als internationaler Luftverkehrsdrehscheibe sein.

Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der neuen Landebahn im Nord-Westen des Airport-Geländes werden derzeit erstellt. Die sorgfältige Vorbereitung der Antragsunterlagen wird helfen, die Zielerreichung des Verfahrens zu beschleunigen. Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn, die für die Bewältigung des künftigen Verkehrswachstums am Frankfurter Flughafen dringend benötigt wird, ist daher unverändert für das Jahr 2006 vorgesehen. Die Fraport AG wird ihrer Verantwortung als Job-Motor der Rhein-Main-Region mit dem bedarfsgerechten Ausbau des Frankfurter Flughafens auch in Zukunft entsprechen.

Das *Projekt WM 2005 – Werte schaffen für morgen* – befindet sich seit Sommer 2002 in der Umsetzung und hat bereits zu ergebniswirksamen Effizienzsteigerungen geführt. Besonders freut uns in diesem Zusammenhang die Unterzeichnung einer Betriebsvereinbarung durch die Arbeitnehmer- und die Arbeitgeberseite. Sie stellt eine weitere wichtige Etappe für die Umsetzung des Projekts dar. Die Vereinbarung regelt im Einzelnen die Folgen personalpolitischer Maßnahmen für die Beschäftigten. Kernstück ist dabei die Sicherung bestehender Arbeitsplätze.

Mit der Entwicklung des Börsenkurses der Fraport-Aktie können wir nicht zufrieden sein. Wie alle Aviation-Werte stand auch unser Papier in einem generell stark rückläufigen Marktumfeld unter erheblichem Kursdruck und verlor im Jahresverlauf 2002 36 % seines Wertes – ein Verlauf, der weder mit der Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr noch mit den fundamentalen Finanzdaten oder der langfristigen Perspektive der Fraport AG in Einklang steht.

Dass die Umsatz- und Ertragsentwicklung in unserem Geschäft weit weniger volatil verläuft als bei anderen im Luftverkehr engagierten Unternehmen, zeigen unsere Zahlen für 2002 sehr deutlich. Dies ist eine unmittelbare Folge unseres ausbalancierten und auf mehrere Erlösströme aus den Segmenten Aviation, Non-Aviation, Ground Handling und Sonstiges bauenden Geschäftsmodells. Wir werden auch in Zukunft nicht darin nachlassen, diese besondere Fraport-Stärke im Rahmen unserer Investor Relations-Arbeit dem Kapitalmarkt nahe zu bringen.

Im Rahmen des Fraport-Krisenmanagements haben wir im Konsens mit der Arbeitnehmerseite vielseitige Vorbereitungen getroffen, um auf die derzeitige Konjunkturschwäche sowie Auswirkungen des Irak-Konflikts schnell und flexibel reagieren zu können. Als verantwortungsvoller Arbeitgeber haben wir alles getan, um auch weiterhin betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Ausdrücklich danken möchte ich unseren kompetenten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement im vergangenen Jahr. Teamgeist und Leistungsbereitschaft sind bei uns auf einem Niveau, das für ein Unternehmen von der Größenordnung der Fraport AG nicht selbstverständlich ist.

Auch deshalb blicken Vorstand und Aufsichtsrat mit großer Zuversicht in die Zukunft der Fraport AG. Das Unternehmen gründet auf einer soliden Basis und die Weichen, um am prognostizierten künftigen Wachstum des Weltluftverkehrs mit allen Facetten unseres Geschäfts teilzuhaben, sind gestellt. Mit den richtigen Konzepten werden wir unser Geschäft am Standort Frankfurt und weltweit Schritt für Schritt noch profitabler machen. Die Attraktivität der Fraport AG für Aktionäre, Partner, Kunden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird weiter wachsen.

Mit freundlichen Grüßen



DR. WILHELM BENDER
Vorsitzender des Vorstands



*Dr. Wilhelm Bender
Vorstandsvorsitzender*

*Prof. Manfred Schölch
Stellv. Vorstandsvorsitzender,
Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten*

Jahrzehntelange Erfahrung und einzigartiges Know-how im Airport-Geschäft sind die Garanten unseres Erfolgs in dieser globalen Wachstumsbranche. Durch die fortlaufende Optimierung unserer Geschäftsprozesse und die bedarfsgerechte Erweiterung der Flughafen-Kapazitäten bieten wir unseren Kunden einen hervorragenden Service zu einem fairen Preis und den Fraport-Aktionären ein attraktives Investment.



*Johannes Endler
Vorstand Finanzen*



*Prof. Barbara Jakubeit
Vorstand Immobilienentwicklung*



*Herbert Mai
Vorstand Arbeitsdirektor*

Dr. Wilhelm Bender

Vorstandsvorsitzender seit 1993.

Ressortverantwortung unter anderem für Akquisitionen und Beteiligungen;

Unternehmensentwicklung, Strukturorganisation, Gremien; Unternehmenskommunikation.

Prof. Manfred Schölch

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender.

Mitglied des Vorstands seit 1986. Verantwortlich für Infrastruktur;

Ausbauprogramm Flughafen Frankfurt; Rechtsangelegenheiten.

Johannes Endler

Mitglied des Vorstands seit 1993. Verantwortlich für Controlling, Finanzen, Rechnungswesen;

zentraler Einkauf und Bauvergabe; Informations- und Kommunikationsdienstleistungen.

Seine Amtszeit endete am 31. März 2003.

Prof. Barbara Jakubeit

Mitglied des Vorstands seit 2001. Sie ist zuständig für Immobilienentwicklung.

Herbert Mai

Mitglied des Vorstands seit 2001. Er verantwortet das Ressort Personal.

DE	2376	BANGKOK
JK	126	MADRID
LH	736	NAGOYA
LH	1722	BERLIN-TEGEL
AC	845	CALGARY
AF	5889	LYON
AT	811	CASABLANCA
CX	288	HONGKONG
UA	901	SAN FRANCISCO
SU	106	MOSKAU
AA	083	CHICAGO
LH	4370	BILBAO
LO	378	WARSCHAU
LX	1073	ZUERICH
TG	921	PHUKET-BANGKOK
LH	652	KAIRO

Hub-Kompetenz



Das Management komplexer Luftverkehrsdrehscheiben (Hubs) ist unsere Kernkompetenz. Wir bauen unsere Position als zentraler Hub-Airport und einer der größten Flughäfen Europas weiter konsequent aus. Wir bieten unseren Kunden am Standort Frankfurt und im weltweiten Flughafen-Geschäft ein umfassendes Dienstleistungsangebot aus einer Hand und garantieren höchste Qualitätsstandards. **Fraport – die Airport Manager.**

Aktie und Investor Relations

2002 entwickelten sich die Kurse an den Wertpapierbörsen das dritte Jahr in Folge insgesamt enttäuschend. Obwohl das Geschäft der Fraport AG im Berichtsjahr zufriedenstellend verlief, bewirkten das schwierige Marktumfeld im Aviation-Bereich und Sondereinflussfaktoren eine insgesamt unbefriedigende Kursentwicklung der Fraport-Aktie. Ein Höhepunkt des Geschäftsjahrs 2002 war aus Sicht der Aktionäre die Verabschiedung des Corporate Governance-Kodex durch den Aufsichtsrat der Fraport AG. Damit verpflichtet sich Fraport als ein Vorreiter unter den börsennotierten deutschen Unternehmen zu noch mehr Transparenz.

Das Jahr 2002 war für die internationale Luftfahrtbranche ein Jahr der Konsolidierung. Die Ereignisse des 11. September 2001 und die insgesamt nach wie vor schleppende globale Wirtschaftsentwicklung haben sie in der Wahrnehmung der Märkte zeitweise als Risikobranche erscheinen lassen. In der teils hohen Volatilität der Aktien von Fluggesellschaften, Flugzeugherstellern und auch Flughafen-Betreibern spiegelte sich neben der allgemein enttäuschenden Börsensituation vor allem die anhaltende Unsicherheit über die künftige Entwicklung des Weltluftverkehrs wider.

Der Deutsche Aktienindex (DAX), der die 30 größten deutschen Aktiengesellschaften repräsentiert, verlor im Jahresverlauf 44 %, nachdem er bereits in den Jahren 2000 und 2001 Verluste von 8 % bzw. 20 % verbucht hatte. Der MDAX, der die 70 größten Werte unterhalb des DAX umfasst, gab um 30 % nach. Zur Fortsetzung der Baisse trugen im Jahr 2002 neben dem schwachen Wachstum der Weltwirtschaft die Gefahr einer militärischen Auseinandersetzung am Persischen Golf und die US-Bilanzierungsskandale bei.

Trotz eines insgesamt positiven Geschäftsverlaufs und signifikanter Umsatzsteigerungen tendierte auch die Aktie der Fraport AG als Folge der schlechten Entwicklung an den Kapitalmärkten nach unten. Sie startete mit einem Kurs von 26,50 Euro und lag am 30. Dezember 2002, dem letzten Handelstag des Jahres, bei 17,00 Euro. Der Börsenwert der Fraport AG lag zum Jahresende somit bei 1,53 Mrd. Euro. Dies entspricht gegenüber dem Jahresanfang einem Rückgang von rund 36 %. Durchschnittlich wurden 2002 täglich 67.432 Aktien gehandelt.

Mit der Kursentwicklung der Fraport-Aktie können wir nicht zufrieden sein. Die Ende 2002 noch immer offene Manila-Frage sowie der damals drohende Streik im Öffentlichen Dienst standen einer Erholung des Kursniveaus im Wege. Gleichwohl zeigt der Kursverlauf gerade verglichen mit Airline-Aktien eine geringe Volatilität. Wir sind optimistisch, dass sich der Kurs unserer Aktie im Vergleich mit anderen Aviation-Werten 2003 positiv entwickeln und unsere hervorragende Positionierung als leistungsfähiger Wettbewerber im internationalen Flughafen-Geschäft, unsere hohe Substanz und unser enormes Zukunftspotenzial widerspiegeln wird. Im ersten Quartal 2003 zeigte die Fraport-Aktie bereits eine wesentlich bessere Entwicklung als die Referenzindizes. DAX und MDAX verloren weitere 16 % bzw. 8 %, Fraport lag dagegen zum 31. März 2003 nahezu unverändert bei 16,97 Euro. Die Finanzmärkte erkennen an, dass Fraport auch in einem schwierigen Umfeld stabile Erträge erwirtschaftet.

Diese Einschätzung untermauern erste Erfolge, die im Rahmen des 2002 angelaufenen Effizienzsteigerungsprogramms *Projekt WM 2005 – Werte schaffen für morgen* – erreicht wurden. Ziel des Programms ist ab 2005 eine Verbesserung des EBITDA, also des Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, von mindestens 150 Mio. Euro jährlich.

Die Fraport-Aktie auf einen Blick

WKN: 577330 Auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag		2002	2001
Grundkapital	(in €)	902.110.580	901.050.000
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	(je Aktie, in €)	10,00	10,00
Anzahl Aktien im Umlauf ¹		90.071.110	90.093.030
Aktienumsatz (durchschnittlicher Tagesumsatz)	Stück	67.432	200.499
Marktkapitalisierung ²	(in € Mio.)	1.531	2.387
Jahresendkurs	(in €)	17,00	26,50
Höchstkurs ³	(in €)	32,00	34,80
Tiefstkurs ⁴	(in €)	16,54	20,10
Ergebnis je Aktie (gewichtet) ⁵	(in €)	-1,34	1,28
Ergebnis je Aktie ²	(in €)	-1,34	1,12
Kurs-Gewinn-Verhältnis ^{2,6}		-	23,7
Dividende je Aktie	(in €)	-	0,40
Dividendensumme	(in € Mio.)	-	36,0
Dividendenrendite ⁶	(in %)	-	1,5

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

² Bezogen auf die Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

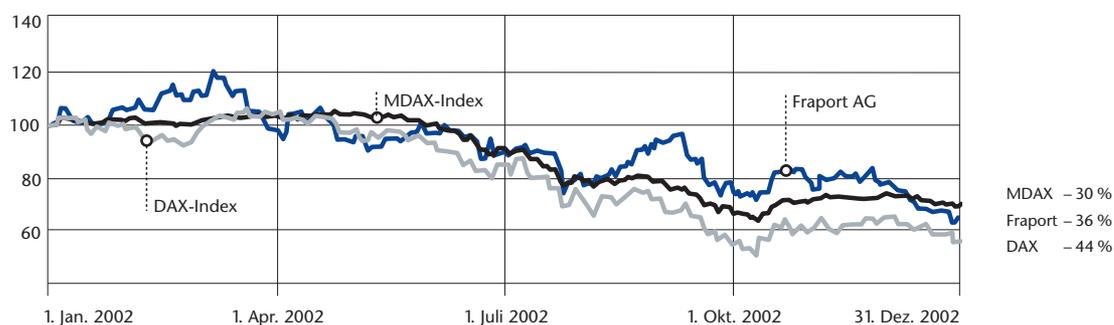
³ Schlusskurs am 11. Juni 2001 bzw. 6. März 2002.

⁴ Schlusskurs am 3. Oktober 2001 bzw. 27. Dezember 2002.

⁵ Bezogen auf den gewichteten Jahresdurchschnitt im Umlauf befindlicher Aktien.

⁶ Bezogen auf den Jahresendkurs.

Kursentwicklung Fraport-Stammaktie vs. DAX und MDAX



Bilanzergebnis und Dividende

Im Zuge der Sonderbelastung durch die vollumfängliche Abschreibung des finanziellen Engagements beim Terminalneubau am Ninoy Aquino International Airport in Manila weist die Fraport AG für das Geschäftsjahr 2002 einen Bilanzgewinn von Null aus. Für das Geschäftsjahr 2002 werden wir aus diesem Grund keine Dividende ausschütten.

Manila ist ein einmaliger Sondereffekt. Deshalb sehen wir für 2003 aufgrund der stabilen wirtschaftlichen Lage der Fraport AG und dem erwarteten Geschäftsverlauf eine Dividendenfähigkeit – natürlich unter der Voraussetzung, dass der Irak-Konflikt keine erheblichen weiteren Risiken für den Luftverkehr bringt.

Corporate Governance bei der Fraport AG

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat im September 2002 einstimmig die Corporate Governance-Grundsätze verabschiedet.

Der Fraport-Kodex gewährleistet unseren Aktionären einen noch höheren Informationsfluss im Hinblick auf die Unternehmenstätigkeit und fördert damit das Vertrauen in die Leitung und Überwachung der Unternehmensführung. Darüber hinaus enthält er weitere Instrumente, die einer noch effizienteren Unternehmenskontrolle dienen und zu noch mehr Transparenz der Unternehmenspolitik führen.

Der Fraport-Kodex basiert auf dem Corporate Governance-Kodex der Regierungskommission für deutsche börsennotierte Gesellschaften und enthält drei Regelungskategorien. Er gibt das zwingende Gesetzesrecht zur Unternehmensverfassung wider, beinhaltet Regelungen, die über das Gesetz hinausgehen oder das Gesetz in bestimmter Weise ausfüllen (Empfehlungen) und nennt Vorschläge (Anregungen) für Governance-orientiertes Verhalten, das von den Kapitalmarktteilnehmern erwartet wird.

Die Fraport AG hat eigene Corporate Governance-Grundsätze verabschiedet und darin die Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex im Wesentlichen berücksichtigt. Sie verpflichtet sich darüber hinaus zu zusätzlichen freiwilligen Anregungen des Kodex. Damit unterstreicht die Fraport AG ihre Einstellung zu fortschrittlichen und umfassenden Corporate Governance-Regelungen.

Die Corporate Governance der Fraport AG entspricht demnach den Empfehlungen der Regierungskommission mit folgenden Ausnahmen:

1. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht zurzeit keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor. Vorstand und Aufsichtsrat haben aber bereits beschlossen, der nächsten Hauptversammlung vorzuschlagen, eine Regelung zur Einführung eines solchen Vergütungsbestandteils in die Satzung aufzunehmen (5.4.5, II).
2. Der Konzern-Jahresabschluss wird für das Geschäftsjahr 2002 spätestens ab 30. April 2003 öffentlich zugänglich sein. Ab dem Geschäftsjahr 2003 werden dann die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen sein, um die künftigen Jahresabschlüsse innerhalb von 90 Tagen nach Geschäftsjahresende vorzulegen (7.1.2, Satz 2).
3. Zurzeit ist kein Selbstbehalt im Rahmen der bestehenden D&O-Versicherung für Aufsichtsräte vorgesehen. Der Aufsichtsrat hat jedoch in seiner Sitzung am 18. September 2002 beschlossen, eine Regelung zu vereinbaren, die dem beschlossenen Kodex gerecht wird und einen Selbstbehalt vorsieht. Eine entsprechende Regelung soll im ersten Halbjahr 2003 umgesetzt werden (3.8, II).

Mit einer guten Corporate Governance wirbt die Fraport AG um das Vertrauen der Kapitalanleger, will die Anlagebereitschaft in einen der größten Flughafen-Betreiber fördern und entwickelt damit die seit vielen Jahren bestehende Tradition beispielhafter Unternehmensführung weiter.



Intensive Investor Relations

Fraport hat 2002 den intensiven Dialog mit Investoren und Analysten fortgesetzt. Höhepunkt war die erste Hauptversammlung mit mehr als 2.500 Besuchern im Juni 2002. Daneben wurden anlässlich der Vorlage des Jahresabschlusses 2001 sowie der Zahlen zum ersten Halbjahr 2002 Präsenzveranstaltungen für Analysten durchgeführt.

Regelmäßige Informationen im Rahmen der 2002 eingeführten Quartalsberichterstattung sowie dazugehörige Conference Calls mit institutionellen Investoren und Analysten, die per Live-Übertragung im Internet unseren privaten Aktionären zugänglich gemacht wurden, belegen unsere Handlungsmaxime einer gleichberechtigten Information aller Aktionärs-Zielgruppen.

2002 haben wir in allen wichtigen Finanzzentren der Welt auf Roadshows für Investments in die Fraport-Aktie geworben und in regelmäßigen Einzelgesprächen Investoren Rede und Antwort gestanden. Die große Akzeptanz von Fraport an den Finanzmärkten ist besonders erfreulich. Alle wichtigen deutschen und internationalen Privat- und Investmentbanken haben inzwischen die Coverage durch Finanzanalysten aufgenommen.

Priorität genossen Aufbau und Pflege unseres Investor Relations-Auftritts im Internet: Hier stehen sämtliche für Investoren relevante Daten zur Verfügung und alle Präsentationen seit dem Börsengang zum Download bereit.

Die Termine für die Quartalsberichterstattung und Hauptversammlung können Sie dem Finanzkalender auf der hinteren Umschlaginnenseite dieses Geschäftsberichts entnehmen.



Human Resources

Für die Fraport AG als Airport-Dienstleister sind kompetente, motivierte und leistungsbereite Mitarbeiter ein zentraler Erfolgsfaktor. Fraport beschäftigt tausende gut eingespielter Airport-Spezialistinnen und -Spezialisten. Ohne deren großen persönlichen Einsatz und ihre Flexibilität wäre der reibungslose Ablauf der komplexen Vorgänge im Flughafen-Business nicht stabil zu gewährleisten.

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmern, ihren Vertretungen und der Unternehmensführung hat bei der Fraport AG eine langjährige Tradition. Dazu gehört auch, dass sich Fraport als Arbeitgeber nach Kräften bemüht, Schwankungen in der Kapazitätsauslastung durch innovative Personalkonzepte und möglichst ohne betriebsbedingte Kündigungen auszugleichen.

In diesem Sinne wurde der aufgrund von Verkehrseinbußen in den Monaten nach den Anschlägen des 11. September 2001 entstandene Überhang in der Kapazität einzelner Unternehmensbereiche durch gezielte Stellenumbesetzungen insbesondere in die Bereiche Fluggastkontrolle und Flughafen-Sicherheit aufgefangen. Auch 2002 konnten somit betriebsbedingte Kündigungen vermieden werden.

Beispielhafte Betriebsvereinbarung

Zentrales Ziel des Wertsteigerungsprogramms WM 2005 ist die Erhöhung von Wettbewerbsfähigkeit und Unternehmenswert. Der Erhalt beziehungsweise Ausbau der Arbeitsplätze im Fraport-Konzern ist mit diesen Zielen eng verbunden. Im Herbst 2002 konnte über die personalpolitischen Rahmenbedingungen von WM 2005 zwischen Vorstand und Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen werden. Sie regelt neben der sozialen und materiellen Absicherung der Beschäftigten die Modalitäten einer Qualifizierungsoffensive, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch gezielte Weiterbildungsmaßnahmen für neue Aufgaben zu befähigen.

Innovative Konzepte steigern Mitarbeiter-Nutzen und die Effizienz

Ein weiteres Highlight im Personalbereich war im Jahr 2002 die Einführung von GATE (Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg). Ziel dieses Projekts ist es, die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig zu fördern und so die durchschnittliche Fehlzeitenquote spürbar zu reduzieren. Das Thema Gesundheit konnte im Rahmen von GATE mit einer Reihe von Einzelmaßnahmen verstärkt in das Bewusstsein der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerückt werden.



Gezielte Entwicklung von High Potentials

Talentierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und langfristig an das Unternehmen zu binden, ist eine der zentralen Aufgabenstellungen unserer Personalpolitik. Ein 2002 eingeführtes konzernübergreifendes Konzept der Führungskräfte-Entwicklung soll dieser Anforderung ebenso Rechnung tragen wie das ebenfalls im letzten Jahr gestartete konzernweit integrierte Management-Entwicklungsprogramm zur Internationalisierung (KIM). Die Fraport-Führungskräfte und Fachexperten werden derzeit im Rahmen dieses Programms auf zukünftige Managementfunktionen im In- und Ausland vorbereitet.

Unser Mitarbeiter-Beteiligungsprogramm wurde auch im vergangenen Jahr von zahlreichen Beschäftigten wahrgenommen. Innovative und differenzierte Angebote vereinfachen es Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus sämtlichen Ebenen des Unternehmens, Aktien des eigenen Arbeitgebers zu erwerben. Inzwischen haben mehr als 60 % der Fraport-Belagschaft über den Kauf von Mitarbeiter-Aktien ihre Verbundenheit mit dem Unternehmen ausgedrückt.



Umweltmanagement

Umweltschutz ist ein zentraler Grundsatz der Unternehmensphilosophie von Fraport. Übergeordnetes Ziel ist es, einen Beitrag zur Erhaltung der Lebensgrundlagen künftiger Generationen zu leisten. Um der besonderen Verantwortung als Flughafen-Betreiber gerecht zu werden, hat Fraport das Umweltmanagement in die strategische Führung des Unternehmens integriert.

Wirtschaftliche wie auch ökologische Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit sind die übergeordneten Koordinaten unserer Umweltpolitik. Wichtiger als Folgen zu beseitigen, ist für uns die Vermeidung von Belastungen. Ziel unseres Umweltmanagements ist die strategische Reduktion schädlicher Auswirkungen des Flughafen-Betriebs auf die Umwelt. Im Einzelnen bedeutet dies, dass Sparsamkeit im Umgang mit den natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und Energie für uns Priorität hat.

So ist es uns beispielsweise durch einen sensiblen Umgang mit der Ressource Wasser gelungen, den Frischwasserverbrauch am Standort Frankfurt von 1991 bis heute um rund ein Viertel zu senken, obwohl sich das Passagieraufkommen im vergangenen Jahrzehnt deutlich erhöht hat. Möglich machten dies die gezielte Nutzung von Brauchwasser und eine Vielzahl von Detailmaßnahmen wie der Einsatz von Durchflussbegrenzern an Waschtischarmaturen. Allein diese Maßnahme reduzierte den jährlichen Wasserverbrauch um einige tausend Kubikmeter.

Strategisches Umweltmanagement mit ökonomischen Anreizen

Seit über 30 Jahren bestimmen auch Aspekte des Umweltschutzes unser unternehmerisches Handeln – beispielsweise als wir 1974 als erster deutscher Flughafen lärm-differenzierte Flughafen-Entgelte einführt. Diese dem Verursacherprinzip entsprechende Entgeltregelung wurde seit ihrer Einführung laufend verfeinert und an den jeweils aktuellen technischen Entwicklungsstand angepasst. Damit ist es gelungen, trotz des wachsenden Luftverkehrs die Geräuschimmissionen in der Rhein-Main-Region spürbar abzusenken.

Auch die unter dem Stichwort Intermodalität geförderte gezielte Verknüpfung der Verkehrssysteme Straße, Schiene und Luft am Verkehrsknotenpunkt Flughafen Frankfurt trägt zu einer Optimierung der Verkehrsströme im Sinne des Umweltschutzes bei. Viele Kurzstreckenflüge können so mit der Verfügbarkeit von geeigneteren Verkehrsmitteln wie zum Beispiel der Bahn vermieden werden. Über das AIRail Terminal haben Fluggäste, die in Frankfurt abfliegen oder ankommen, direkten Anschluss an das ICE-Netz der Deutschen Bahn.

Umweltaspekte bereits in der Ausbauplanung berücksichtigt

Für die aufgrund des prognostizierten künftigen Verkehrswachstums geplante Erweiterung des Frankfurter Flughafens haben wir von Anfang an sichergestellt, dass unser über viele Jahre erworbenes Know-how im Bereich Umweltmanagement und Umwelttechnik in alle Planungs- und Realisierungs-



schritte des Vorhabens einfließt. So spielt die Minimierung des Flächenverbrauchs bei der Planung der Ausbaumaßnahmen eine entscheidende Rolle. Unverzichtbare Eingriffe in die Umwelt kompensieren wir auch durch die gezielte Aufforstung neuer Waldflächen im Umland.

Im Frühjahr 2002 startete Fraport ein Schallschutzprogramm. Es dient der Verbesserung der Geräuschdämmung der Schlafräume in Wohnungen der Anwohner. Die Realisierung der Schallschutzmaßnahmen orientiert sich an einem mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmten Konzept. Bisher wurden bereits mehr als 1.200 Anträge gestellt. Die Finanzierung erfolgt durch ein zusätzliches Passagierentgelt, das mit dem Flugticket bezahlt wird.

Fraport-Umweltsponsoring seit vielen Jahren erfolgreich

Mit unserem 1997 ins Leben gerufenen Umweltfonds, den wir bisher mit rund 13 Mio. Euro dotiert haben, wurden von uns in der Rhein-Main-Region über 200 Umweltprojekte unterschiedlichster Größe gefördert. Mehr als die Hälfte davon sind „klassische“ Natur- und Umweltschutzmaßnahmen, hinzu kommen Projekte aus der ökologischen Forschung und dem Bereich Umweltpädagogik.

Einen unerwartet großen Anklang fand beispielsweise das Projekt „Waldrucksack“, mit dessen Unterstützung wir helfen wollen, das Verständnis der jungen Generation für die Natur zu stärken. Um die Ausstattung weiterer Grundschulen mit diesem pädagogischen Lehrmittel zu ermöglichen, gehörte der Waldrucksack 2002 erneut zu den geförderten Projekten.



Intermodalität



Wir setzen in Frankfurt auf die intelligente Vernetzung der Verkehrssysteme Schiene, Straße und Luft. Diese Intermodalität ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren am Standort Frankfurt. Die Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn vergrößert das Einzugsgebiet des Flughafens, erhöht die Passagierzahlen und verschafft uns so einen wichtigen Wettbewerbsvorteil. **Fraport – die Airport Manager.**



Bodenverkehrsdienste

Bei der Flugzeugabfertigung am Flughafen Frankfurt steuert Fraport mit größter Präzision und Schnelligkeit eine komplexe Logistik-Kette. Die Spitzenleistung unserer Bodenverkehrsdienste steigert über eine verkürzte Standzeit der Flugzeuge die Pünktlichkeit und erhöht die Leistungskraft des Gesamtsystems Luftverkehr. Die Kernkompetenzen von Fraport in diesem Bereich werden so zu einem strategischen Erfolgsfaktor für die Airlines.

Donnerstag, 12. Dezember 2002: Verspäteter Abflug um 7.25 Uhr Ortszeit in London-Heathrow (LHR). Der Airbus A310-300 „Aschaffenburg“ mit der Flugnummer LH 4669 ist in der Luft unterwegs zum Zielflughafen Frankfurt Main (FRA). An Bord der Maschine befinden sich 168 Passagiere, 150 Gepäckstücke sowie zwei Tonnen Fracht. Die planmäßige Ankunft um 9.35 Uhr wird nicht zu halten sein, auch wenn sich während des Flugs Zeit gewinnen lässt. Anvisiert wird jetzt 9.45 Uhr. Weil die Maschine bereits um 10.45 Uhr den Flughafen Frankfurt wieder mit Ziel London verlassen soll, kann nur eine effiziente und zügige Abfertigung am Boden den Zeitverlust wieder ausgleichen. Gelingt das nicht, drohen wegen des eng getakteten Umlauf-Einsatzplans des Lufthansa-Airbus „Aschaffenburg“ an diesem Tag bis in den Abend verkettete Verspätungen.

Gefordert sind jetzt die Bodenverkehrsdienst-Spezialisten der Fraport AG. Als Partner vieler Airlines am Flughafen Frankfurt verantworten sie das „Ground Handling“ – die Abfertigung der auf dem Vorfeld und an den Terminals geparkten Maschinen. Mit einem mehr als 6.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umfassenden Fachpersonal, mit diversen Spezialgeräten sowie der computergesteuerten 67 Kilometer langen Gepäckförderanlage organisieren die Bodenverkehrsdienste die komplette Bodenabfertigung der Flugzeuge in eng definierten Zeitfenstern – auf dem Vorfeld, beim Check-in der Passagiere und ihres Gepäcks am Airline-Schalter und hinter den Kulissen.

Präzisionsarbeit gegen die Uhr

Bereits vor dem Abflug in London wurden exakte Daten zur Anzahl der Passagiere, der Gepäckstücke und dem Umfang der an Bord befindlichen Fracht übermittelt. Detaillierte Informationen über Anschlussflüge bzw. Reiseziele der 63 am Drehkreuz Frankfurt umsteigenden Passagiere trafen zeitgleich ein. Durch diese frühzeitige Mitteilung relevanter Daten wird die reibungslose Weiterleitung von Gepäckstücken nach der Landung via Gepäckförderanlage zu den Anschlussflügen oder der Gepäckaushabe sichergestellt.



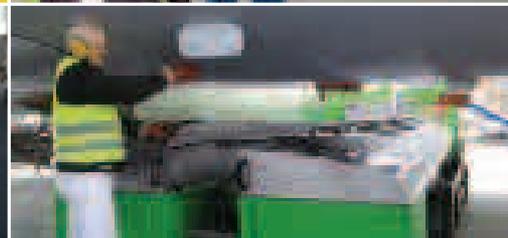
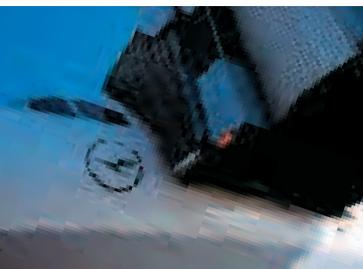
9.59 Uhr: Nach der Landung rollt die LH 4669 endlich auf ihre Position am Terminal 1. On blocks: Gelbe Bremsklötze fixieren das Flugzeug im Stand, die Bremsen werden gelöst, die Triebwerke abgeschaltet. Die Maschine wird an das Bodenstromnetz des Frankfurter Flughafens angeschlossen, das nach dem Abschalten der Triebwerke die schadstoffarme Energieversorgung wichtiger Bordsysteme wie beispielsweise der Klimatisierung garantiert.

Jetzt beginnt für die Profis von den Bodenverkehrsdiensten die Uhr zu laufen. Ihr engmaschiges Logistiknetz ist vorbereitet, Gepäck- und Frachtspezialisten warten darauf, die ankommenden Lasten entgegenzunehmen, abflugbereite Fracht-, Post- und Gepäckcontainer stehen parat. Die Koordination rund ums Flugzeug übernimmt der Lademeister-Agent der Fraport-Bodenverkehrsdienste. Er plant und überwacht in den kommenden maximal 45 Minuten jeden einzelnen der über hundert anstehenden Arbeitsschritte. Sofort nach dem Abstellen der Turbinen wird am vorderen Ausgang die Fluggastbrücke angedockt und am hinteren die Servicetreppe für die Kabinenreinigung. Damit Versorgungsfahrzeuge die Maschine nicht beschädigen, werden Triebwerke und Tragflächenenden mit Markierungen abgesichert.

Zahlreiche Arbeitsschritte laufen synchron

Während die Passagiere mit dem Aussteigen beginnen, werden die Laderaumtüren geöffnet, es nähert sich ein Highlifter, ein Fahrzeug, das mit der Entladung von Gepäck- und Frachtcontainern beginnt und diese auf bereitstehende Anhänger umsetzt. Für einzelne Gepäckstücke wird ein Förderband angestellt, das auch das Entladen an Bord befindlicher sperriger Transportgüter wie Fahrräder oder Kinderwagen erleichtert.

Nach wenigen Augenblicken sind zahlreiche Fahrzeuge rund um das Flugzeug postiert. Zu den mit Ent- und Beladen beschäftigten Transportern gesellen sich ein Catering-Fahrzeug, ein Wagen des Toilettenservice, ein Frischwasserversorger sowie der Mannschaftswagen des bis zu zehnköpfigen Reinigungsteams, das in den wenigen Minuten zwischen dem Aussteigen der ankommenden Passagiere und dem Boarding der abfliegenden Fluggäste die Kabine des Flugzeugs aufräumt und säubert.



Schon 19 Minuten nach der Ankunft der „Aschaffenburg“ ist der Entladevorgang abgeschlossen. Vor dem Boarding der abfliegenden Passagiere wird das Flugzeug betankt, vom Catering versorgt und von einem mehrköpfigen Reinigungsteam gesäubert. Die Verladung von Fracht und Gepäckstücken folgt strengen Sicherheitsrichtlinien und gewährleistet, dass Passagiergepäck am Zielflughafen schnellstmöglich entladen werden kann. Nach 46 Minuten ist die „Aschaffenburg“ wieder startklar. Im Bedarfsfall reichen sogar 30 Minuten zwischen Ankunft und Abflug, um ein Flugzeug abzufertigen. Möglich macht dies eine eng geknüpfte und von den Fraport-Experten mit höchster Präzision gesteuerte Logistik-Kette.

Erst nachdem der letzte Passagier das Flugzeug verlassen hat, nähert sich der Tankwagen (Dispenser). Er stellt die Verbindung zwischen der im Vorfeldbereich verlegten Unterflur-Pipeline für Kerosin und dem Flugzeug her und gewährleistet während des Tankvorgangs den Druckausgleich zwischen Leitungssystem und den Flugzeugtanks. Ein Crew-Bus der Lufthansa bringt eine neue Besatzung. Kapitän und Copilot richten sich im Cockpit ein und nehmen per Handy über eine spezielle Kurzwahl Kontakt zum Lademeister-Agenten auf.

Priorität beim Beladen: Sicherheit

Der Entladevorgang ist nach 19 Minuten abgeschlossen. Schon stehen Transportanhänger mit Gepäck, Post und Fracht zum Beladen bereit. Um die sensible Gewichtsbalance (Trimmung) des Flugzeugs nicht zu beeinträchtigen, bedarf es einer exakten Ladeplanung, die zudem ein bevorzugtes und schnelles Entladen des Fluggastgepäcks am Zielflughafen erlaubt.

Der Lademeister-Agent hat die Anordnung der Gepäck- bzw. Frachtcontainer in Abhängigkeit vom Flugzeugtyp bereits im Vorhinein mit der Operationszentrale der Airline abgestimmt und überwacht im engen Kontakt mit der Cockpit-Crew nun die präzise Umsetzung durch sein Team.

Zuerst wird die Fracht verladen, dann folgt die Post und schließlich das Gepäck. Um maximale Sicherheit zu gewährleisten, wird vor dem Verladen sämtlicher 193 Reisegepäckstücke über ein exaktes Sicherheits-Check-Verfahren festgestellt, ob die Gepäckbesitzer auch an Bord der Maschine sitzen. Ist ein Passagier, der einen Koffer aufgegeben hat, nicht geboardet, wird das entsprechende Gepäckstück nicht eingeladen. Das Screening von aufgegebenem Passagiergepäck gehört in Form regelmäßiger Stichproben schon lange zu den sicherheitsfördernden Maßnahmen in Frankfurt. Um dem im Zuge der Terroranschläge gestiegenen Sicherheitsbewusstsein unserer Kunden und Passagiere zu entsprechen, sind wir noch einen Schritt weiter gegangen: Seit dem 1. Januar 2003 liegt die Quote des überprüften Passagiergepäcks am Flughafen Frankfurt bei 100 Prozent. Damit setzen wir international erneut Maßstäbe. Gegen Verrutschen wird die Ladung mit der Befestigung auf Paletten gesichert, die wiederum fest im Flugzeug verankert sind. Als lebende Fracht kommen zwei Tiere in spezielle klimatisierte Fracht-Compartments des Airbus.

Noch während des Boardings kann geladen werden

Nach und nach entfernen sich Catering- sowie Ent- und Versorgungsfahrzeuge. Bis kurz vor dem Start bleibt jedoch die Luke zu einem der Laderäume geöffnet, damit Last-Minute-Gepäck noch mitgenommen werden kann.



Unmittelbar nach Abschluss des Tankvorgangs beginnt über die Fluggastbrücke am Terminal 1 das Boarding der 207 Passagiere für den Rückflug nach London. Der Copilot macht den so genannten Outside-Check, einen Rundgang um das Flugzeug, und überprüft das Äußere insbesondere auf Triebwerksschäden und Unregelmäßigkeiten an den Leitwerken. Zuletzt erreichen Sponderorgane für eine Londoner Klinik das Flugzeug. Als zeitkritische Ladung müssen sie ihren Empfängern innerhalb einer knappen Frist zugehen.

Die Passagiere sind nach gut 15 Minuten geboardet, die Türen werden geschlossen. Das letzte Gepäckförderband wird weggefahren und die Fluggastbrücke vom Flugzeug abgelegt. Weil die Lufttemperatur am Boden an diesem Tag nur wenig über Null Grad liegt, besprühen die Enteisungs-Spezialisten der Fraport-Tochter N*ICE die Tragflächen und Leitwerke mit Enteisungsmittel, das bis zum Start der Maschine wirksam bleibt. Die Triebwerke springen an.

Effizientes Ground Handling als Wettbewerbsfaktor

Es ist 10.52 Uhr. Off blocks: Die Bremsklötze werden entfernt. Bewegt von einem Flugzeugschlepper, stößt die „Aschaffenburg“ rückwärts auf den Rollweg. Ein Fraport-Mitarbeiter stellt über eine Kabelverbindung den direkten Dialog mit dem Cockpit her und begleitet per Walk-out die Maschine. Das Flugzeug ist auf dem Rollweg angekommen, der Schlepper koppelt ab. Ein kurzer, kräftiger Schubimpuls der Triebwerke, dann bewegt sich die Maschine aus eigener Kraft der Startbahn entgegen.

Von den anfänglich 25 Minuten Verspätung wurden durch die effiziente Abfertigung 18 Minuten abgebaut. Mehr wäre möglich gewesen, aber die aktuelle Slot-Situation ließ einen früheren Start nicht zu. In Zeiten eng getakteter Flugpläne wird aus der minutiösen Ground Handling-Leistung der Bodenverkehrsdienst-Mitarbeiter von Fraport ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für alle Airlines, die unseren Service nutzen. Rund um die Uhr – auch in Spitzenzeiten. Über 1.200-mal am Tag.



Bahneninstandhaltung

Die Sicherheit steht im Luftverkehr an erster Stelle. Dafür muss das Start- und Landebahnensystem als Lebensader des Flughafens stets in optimalem Zustand sein. Die Instandhaltung der Bahnen ist ein 24-Stunden-Job für die Experten des Verkehrs- und Terminalmanagements von Fraport. Sie sind für die Koordination und die Kontrolle sämtlicher Schritte der Instandhaltungsarbeiten verantwortlich.

5.37 Uhr: Nach 13 Stunden Flugzeit befindet sich die Maschine der Cathay Pacific aus Hongkong im Anflug auf den Flughafen Frankfurt. Es regnet in Strömen. Doch die den Piloten übermittelten Bremskoeffizienten bestätigen, dass sie problemlos landen können. Trotz nasser Bahn wird die Bremswirkung gut sein. Die Daten hat ein Mitarbeiter der Zentralen Vorfeldkontrolle ermittelt, der mit seinem gelb-schwarzen Friction Tester – ein Pkw mit zusätzlichem Messrad – mit knapp 100 Stundenkilometern die Start- und Landebahnen abfährt.

Die Maschine ist sicher in Frankfurt gelandet. Die Passagiere des Flugs CX 289 streben bereits der Gepäckausgabe entgegen. Kaum einer von ihnen ahnt, wie viel Einsatz es erfordert, um durch ein stets voll funktionsfähiges Start- und Landebahnensystem ein Höchstmaß an Sicherheit zu garantieren. Die Experten des Verkehrs- und Terminalmanagements sorgen dafür, dass die Start- und Landebahnen (die Runways) sowie die als Taxiways bezeichneten Rollbahnen in optimalem Zustand sind. Dabei sind volle Konzentration und präzises Arbeiten gefragt, denn selbst kleine Nachlässigkeiten könnten den internationalen Luftverkehr komplett ins Wanken bringen. Schließlich liegt die Zahl der Flugzeugbewegungen am Flughafen Frankfurt pro Tag im Durchschnitt bei 1.251. In Spitzenzeiten starten und landen pro Stunde mehr als 80 Flugzeuge.

Rund um die Uhr im Einsatz

Die Mitarbeiter der Zentralen Vorfeldkontrolle haben alle Hände voll zu tun, denn die Start- und Landebahnen Nord und Süd sowie die Startbahn West sind jeweils vier Kilometer lang und 60 Meter breit. Mindestens alle vier Stunden, bei Bedarf auch öfter, fädeln sie sich in den laufenden Flugbetrieb ein und überprüfen den Zustand der Bahnoberfläche, der Markierungen, der „Befeuerung“, das heißt der Leuchten, und der Beschilderung. Ihr Hauptaugenmerk gilt der Entfernung loser Teile von den Bahnen, denn selbst kleinere Gegenstände könnten aufgewirbelt werden und die Flugzeugtriebwerke oder wichtige Funktionsteile der Maschinen beschädigen.

Zusätzlich werden die Bahnen jeweils in der Nacht von Sonntag auf Montag in voller Länge und Breite gekehrt. Die eingesetzten Spezialgeräte sind mit Magneten ausgestattet, um sämtliche losen Metallteile zu erfassen.

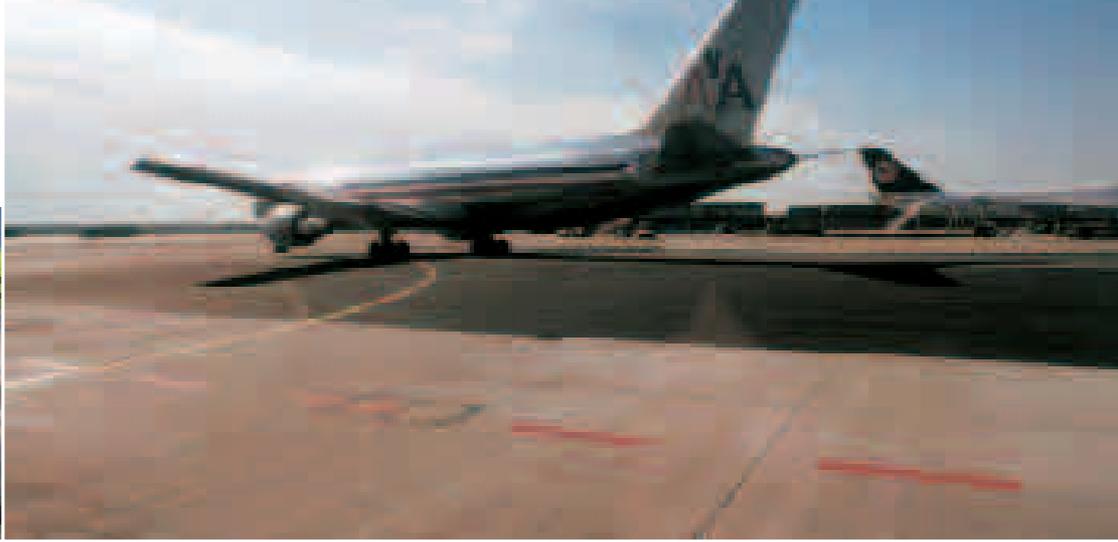


Besonders zwischen 22.30 und 6 Uhr morgens läuft die Arbeit am Start- und Landbahnen-system des Flughafens auf Hochtouren: Mehr als fünf Firmen sind auf dem Flughafen-Gelände gleichzeitig im Einsatz. Unter der Regie der Baukoordination des Fraport-Verkehrs- und Terminal-managements wird unter Hochdruck gearbeitet. In diesem Zeitraum treiben sie die kontinuierlichen Instandhaltungsarbeiten an einer der drei Bahnen sowie größere Sanierungsprojekte voran. Es kommt dabei auf die Minute an, denn es dürfen keine Starts oder Landungen ausfallen.

Regelmäßige Checks gewährleisten optimale Funktionen

Nachts werden zudem die Mittellinien- und Randbefehrerung kontrolliert, das heißt, die Leuchten entlang der Mittelleitlinie und an den Seiten sowie an Anfang und Ende der Start- und Landbahnen. Die Wartungsarbeiten führt die Fraport-eigene Elektroabteilung, die so genannte Befehrerungswerkstatt, durch. Die Feuer sind für die Orientierung der Piloten beim Landeanflug und beim Rollen sehr wichtig.

Sicheres Landen erfordert auch, dass der Gummiabrieb der Flugzeugreifen von den Bahnen entfernt wird. Bei der Landung hinterlassen sie starke Gummispuren auf der Piste, da die Räder der Maschinen beim Aufsetzen in Sekundenbruchteilen auf über 200 km/h beschleunigt werden. Mithilfe des Einsatzes des Friction Testers werden die Stellen identifiziert, an denen die Bremswirkung nicht zufriedenstellend ist. Das Gummi wird bis zu fünfmal jährlich mit Wasserhochdruck gelöst, aufgesogen und anschließend fachgerecht entsorgt. Im Jahr 2002 mussten rund 28 Tonnen Gummiabrieb von den Aufsetzonen der Landebahnen entfernt werden.



Die Reibwerte der Runways, die Beleuchtung des Bahnensystems, die Grünflächen zwischen den Rollwegen und Start- und Landebahnen sowie an deren Grenzen werden regelmäßig überprüft. Für kleinere Ausbesserungsarbeiten, aber auch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an den Bahnen nutzen unsere Experten die verkehrsarmen Nachtstunden. So stellen sie jeden Tag rund um die Uhr die reibungslose Funktion unseres Start- und Landebahnensystems sicher.



Einmal im Jahr müssen die meisten Bodenmarkierungen aufgefrischt werden. Durch das Übermalen werden die Farbschichten jedoch nach und nach so dick, dass sie nach einigen Jahren komplett abgetragen und erneuert werden müssen.

Sicherheit bei jeder Witterung

Besonders arbeitsintensiv ist der Winterdienst. Fraport-Mitarbeiter aus verschiedenen Geschäftsbereichen stehen auf Abruf zur Verfügung, um das für den Winterdienst zuständige Kernteam aufzustocken. Bei starkem Schneefall sind bis zu 250 Mitarbeiter damit beschäftigt, Start- und Landebahnen, Rollbahnen, Vorfeld und sonstige Flächen schnee- und eisfrei zu halten. In Rufbereitschaft sind die Mitarbeiter auf jeden Fall in der Zeit von 15. November bis zum 31. März. Sie entfernen den Schnee mit rund 30 Kehrblasgeräten, Schneepflügen und -fräsen, wobei die Geräte den Schnee rund 80 Meter weit von der Bahn wegschleudern.

Der Friction Tester ist bei Schneefall ständig im Einsatz, um die Bremskoeffizienten zu ermitteln und damit die Daten für den Winterdienst zu liefern. Die Werte werden direkt der Flugsicherung übermittelt, sodass die Piloten auf dieser Basis die Start- bzw. Landeentscheidung treffen können. Für zusätzliche Kontrolle sorgen die in die Start- und Landebahnen eingebauten Sonden der Glatteismeldeanlage, die einen Überblick über die jeweilige Temperatur und Vereisung geben.

Verknüpfung von Hindernisfreiheit und Tierschutz

Das Wetter ist nicht der einzige Einfluss der Natur, der bei der Instandhaltung des Bahnensystems und dem Betrieb eines Airports berücksichtigt werden muss. Die zirka 500 Hektar großen Flächen zwischen den Rollbahnen und Start- und Landebahnen sind wohl das größte nicht landwirtschaftlich genutzte Grünland in der Region. Im Start- und Landebahnenbereich jedoch gefährden Tiere, insbesondere Vögel, den Luftverkehr. Um diese kümmern sich ein hauptamtlicher Förster und seine Mitarbeiter. Sie fangen die Tiere lebend ein und lassen sie an ungefährlichen Stellen



wieder frei. Eine eigene Gärtnerei mäht die großen Grasflächen und externe Firmen schneiden die Bäume zurück, die in die Anflug- und Abflugflächen hineinragen, um die gesetzlichen Vorgaben der Hindernisfreiheit zu erfüllen.

Operativ auf die Zukunft vorbereitet

Die Instandhaltung der Bahnen und anderen Flugbetriebsflächen verlangt ein großes Know-how und ist kostspielig: Allein für die laufende Tiefbauinstandhaltung, zum Beispiel Reparaturen der Bahndecke, Markierungsauffrischungen oder das Entfernen des Gummiabriebs, wurden 2002 rund 4,6 Mio. Euro aufgewendet. Hinzu kamen weitere 3,7 Mio. Euro für die Elektroinstandhaltung, zuzüglich der Aufwendungen für die Reinigung, den Winterdienst und die Pflege der Grünflächen.

Auf die Fraport-Fachleute in Frankfurt kommen noch viele arbeitsintensive Nachtschichten zu, denn zusätzlich zu den routinemäßigen Bauarbeiten steht seit April 2003 eine umfassende Grundsanierung der Nordbahn an, die bis Sommer 2005 abgeschlossen sein soll. Um trotzdem den uneingeschränkten Flugbetrieb zu gewährleisten, wird die Sanierung Nacht für Nacht einige Meter vorangetrieben. Dabei findet ein besonderes Asphalt-Kunststoffgemisch Verwendung, sodass die Nordbahn am nächsten Morgen wieder voll zur Verfügung steht. Hinzu kommt der geplante Bau der neuen Landebahn Nord-West.

Für die Mitarbeiter des Verkehrs- und Terminalmanagements wird der Neubau eine Herausforderung, da die Bahneninstandhaltung dadurch noch umfangreicher wird. Dies gilt insbesondere für die logistische Leistung: Eine noch größere Zahl parallel ablaufender Prozesse wird zu koordinieren sein, um die hundertprozentige Funktionsfähigkeit des Bahnsystems sicherzustellen. Doch bereits heute bereiten sich die Mitarbeiter des Verkehrs- und Terminalmanagements der Fraport AG auf die erforderliche Kapazitätserweiterung vor. Sie werden dafür sorgen, dass auch bei dem prognostizierten weiteren weltweiten Wachstum des Luftverkehrs die Flugzeuge am Flughafen Frankfurt sicher und pünktlich landen und starten können.



Flughafen Frankfurt-Hahn

Preisgünstiges Fliegen rückt in Deutschland immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses. Diese Entwicklung erfordert auch am Boden ein auf die Bedürfnisse der Low-Cost-Carrier und ihrer Passagiere zugeschnittenes Angebot. Mit der strategischen Entscheidung für ein Engagement am Flughafen Frankfurt-Hahn bewies die Fraport AG Ende der 90er-Jahre Pioniergeist. Die Weichenstellung erwies sich als richtig: 2002 wurden bereits mehr als 1,4 Mio. Fluggäste gezählt und für 2003 stehen die Chancen gut, sich mit Frankfurt-Hahn unter den Top Ten der deutschen Passagierflughäfen zu etablieren.

Die Verbraucher achten bei der Suche nach einer Reiseverbindung inzwischen ebenso genau auf den Preis wie beim täglichen Einkauf im Lebensmittel-Discounter. Besonders im Fokus steht dabei das Low-Cost-Fliegen: Durch intensives Marketing der immer zahlreicher werdenden Anbieter aus dem In- und Ausland gewinnt das Kriterium Preis im Passagierluftverkehr zunehmend an Bedeutung.

Auch wenn sich nach Meinung vieler Experten der Low-Cost-Markt mit seinen zahlreichen Newcomern noch immer in einer relativ frühen Entwicklungsphase befindet, ist von einer dauerhaften Neusegmentierung im Passagierluftverkehr auszugehen. In Zukunft wird es einerseits weiterhin das „klassische“ Flugangebot für leistungs- und qualitätsbewusste Kunden und darüber hinaus, vor allem im Kurz- und Mittelstreckenbereich, ein solches für primär preissensible Fluggäste geben, die für günstigere Ticketpreise gerne auf höchsten Komfort am Boden und an Bord verzichten. Insgesamt rechnen Branchenkenner bis 2010 europaweit bereits mit einem Marktanteil der Low-Cost-Carrier von rund 25 %.

Neue Strategien für den Low-Cost-Markt

Spätestens angesichts dieser Zahl wird deutlich, dass den Betreibergesellschaften von Flughäfen mit dem neuen Marktsegment neue Chancen erwachsen, denen zugleich aber erhebliche Herausforderungen gegenüberstehen. Um nachhaltiges Neugeschäft mit Low-Cost-Carriern zu generieren, ist es für Airport-Betreiber entscheidend, solche Gesellschaften an sich zu binden, die langfristig wirtschaftlich erfolgreich arbeiten werden. Ein rentables Geschäft in diesem neuen Marktsegment werden gleichzeitig nur jene Flughäfen aufbauen können, die sich mit ihrem Leistungsangebot konsequent an den Bedürfnissen der Low-Cost-Carrier ausrichten. „No Frills“ ist nicht nur der strategische Leitbegriff von Airlines wie Ryanair oder Germanwings, sondern muss zugleich auch Orientierungsmarke für das Investitionsverhalten von Flughäfen sein, die in diesem Segment wirtschaftlichen Erfolg anstreben.



Fraport hat die sich abzeichnende wachsende Bedeutung des Low-Cost-Markts früh erkannt und bereits 1998 vom Bundesland Rheinland-Pfalz eine 73,1-prozentige Beteiligung an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH erworben. Vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis nach der Wende wurde das Gelände im Hunsrück von der US-Luftwaffe als Militärflugplatz genutzt. Die Strategie für den noch jungen Standort Frankfurt-Hahn setzt im Passagierverkehr auf das sich entwickelnde Angebot der Low-Cost-Carrier sowie auf wachsendes Charter- und Cargo-Geschäft.

Weiterhin schneller Anstieg der Passagierzahlen in Hahn erwartet

Die bisherige Entwicklung in Frankfurt-Hahn bestätigt die Fraport-Strategie: Waren es 1998 noch knapp 30.000 Passagiere, so wurden im Geschäftsjahr 2002 bereits über 1,4 Mio. Fluggäste gezählt. Die Zahl der täglichen Flugbewegungen hat mit durchschnittlich mehr als 100 Ende 2002 eine magische Grenze überschritten. 2003 rechnet man im Low-Cost- und Charter-Sektor mit insgesamt 2,3 bis 2,5 Mio. Passagieren. Schon heute ist der Flughafen im Hunsrück ein Job-Motor: Airlines, Speditionen und neu angesiedelte Unternehmen, die Flughafen-Verwaltung sowie leistungsfähige Behörden haben in der strukturschwachen Region bereits 1.800 Arbeitsplätze geschaffen.

Mit der irischen Ryanair ist einer der erfolgreichsten Low-Cost-Carrier seit 1999 in Frankfurt-Hahn präsent. 2001 hat sich Ryanair zudem entschieden, dort ihren zweiten Hub auf dem europäischen Kontinent einzurichten. Von hier aus bedient sie zum Teil mehrmals täglich die Destinationen Oslo, Stockholm, Göteborg, London, Glasgow, Shannon, Bournemouth, Montpellier, Perpignan, Mailand, Pescara, Pisa, Rom, Bologna und Girona. Im Luftfracht-Bereich zählt neben Air France die russische Aeroflot zu den bedeutenden Kunden, die in Frankfurt-Hahn ihr europäisches Fracht-Drehkreuz eingerichtet hat. Besonders für den Cargo-Verkehr ist attraktiv, dass es in Frankfurt-Hahn keine Engpässe durch einen Mangel an freien Slots gibt.



Mit ihrem Engagement am Flughafen Frankfurt-Hahn verfolgt die Fraport AG zwei Ziele: Zum einen soll Low-Cost-Airlines ein attraktiver Standort geboten werden, dessen Ausstattung exakt auf die Bedürfnisse ihres möglichst kostengünstigen Reiseangebots zugeschnitten ist. Zweites Ziel ist die intelligente Vernetzung der Fraport-Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn im Sinne einer systematischen Arbeitsteilung zwischen beiden Standorten: Internationale Luftverkehrs-drehscheibe einerseits – Low-Cost-Bereich andererseits. Die überaus dynamische Entwicklung, die Frankfurt-Hahn seit Ende der 90er-Jahre vorweisen kann, bestätigt unsere Strategie.



Systematische Arbeitsteilung zwischen Frankfurt und Frankfurt-Hahn

Um eine nachhaltige Optimierung des Luftverkehrs im Rhein-Main-Gebiet zu erreichen, haben die Fraport AG und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie das Rheinland-Pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Sommer 2002 die Einrichtung eines Flughafen-Systems, bestehend aus den Airports Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn, beantragt.

Ziel ist die Förderung der spezifischen Leistungsmerkmale beider Airports gerade auch im Interesse der Fluggesellschaften. Das zukunftsgerichtete Flughafen-System bietet die Chance, gezielt die jeweils benötigten Airport-Ressourcen – Drehscheibenfunktion einerseits, Low-Cost-Bereich andererseits – anbieten zu können.

Der Flughafen Frankfurt kann auch nach dem geplanten Ausbau seiner Funktion als zentraler Hub-Airport nur gerecht werden, wenn ausreichende Kapazitäten für interkontinentale Flüge und deren Zubringer im Sinne der Fortentwicklung der Netzstrukturen zur Verfügung stehen. Low-Cost-Carrier sind auf Punkt-zu-Punkt-Verkehr ohne Netzanbindung spezialisiert und bieten solche Netzstrukturen nicht an. Für sie ist deshalb primär die Nutzung des Flughafens Frankfurt-Hahn vorteilhaft. Weil hier wegen des im Vergleich zu Frankfurt Main eingeschränkten Anforderungsprofils auf eine aufwändige Infrastruktur verzichtet werden kann, können den Airlines günstigere Preiskonditionen geboten werden.

Leistungsfähige Verkehrsverbindungen geplant

Darüber hinaus eröffnet die Verwirklichung des geplanten Flughafen-Systems auch im Hinblick auf das nach der Kapazitätserweiterung des Start- und Landebahnensystems geplante Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt Steuerungsmöglichkeiten. In Frankfurt-Hahn ist ein 24-stündiger Flugbetrieb kein Problem – gerade für Cargo-Airlines ein bedeutender Pluspunkt.

Unterstützt wird der Systemgedanke durch den bereits angelaufenen Ausbau der Verkehrsverbindung zwischen dem Flughafen Frankfurt-Hahn und dem Wirtschaftsraum Rhein-Main. Schon heute verkehren eng getaktet Pendelbusse unter anderem zwischen dem Flughafen Frankfurt bzw.



Hauptbahnhof und Frankfurt-Hahn. Darüber hinaus wird bereits intensiv an der Verbesserung der Straßenverkehrswege nach Frankfurt-Hahn gearbeitet. Eine Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn wird mittelfristig ebenfalls angestrebt.

Mit weiterem Wachstum in Hahn an die Spitze

Der Einzugsbereich von Frankfurt-Hahn reicht weit über die angrenzenden Regionen Rhein-Main und Köln/Bonn hinaus und ist mit rund neun Mio. Einwohnern in einem Radius von unter zwei Stunden Anreisezeit groß genug für ein weiterhin starkes Wachstum. Damit bestehen für Fraport hervorragende Perspektiven, Frankfurt-Hahn längerfristig zum führenden Low-Cost-Airport Deutschlands zu entwickeln und ihn arbeitsteilig in einem Flughafen-System mit dem Konzern-Flaggschiff Flughafen Frankfurt zu positionieren.

Es ist geplant, sowohl im Passagierverkehr als auch im Cargo-Bereich die Attraktivität von Frankfurt-Hahn weiter zu steigern und zusätzliche Fluggesellschaften anzuziehen. Derzeit laufen Verhandlungen mit verschiedenen Anbietern, deren Abschluss für 2003, spätestens aber 2004 geplant ist. Dann wird auch eine weitere sprunghafte Erhöhung von Fluggast-Aufkommen und Cargo-Geschäft erwartet. Die Ausbauplanung in Frankfurt-Hahn sieht für diesen Fall eine nachfrageorientierte, schrittweise Vergrößerung der vorhandenen Terminalkapazitäten vor, wobei Platzreserven in ausreichendem Maße vorhanden sind.



Retail-Management

Flughäfen sind Marktplätze der mobilen Gesellschaft. Mit einladendem Ambiente und einem umfassenden Angebot erschließt sich die Fraport AG konsequent die erheblichen Wachstumspotenziale im Retail-Bereich. Das steigert für Passagiere die Attraktivität des Flughafens Frankfurt und führt zu deutlichen Umsatzimpulsen.

Das Gepäck ist aufgegeben, die Sicherheitskontrolle passiert. Was gibt es Schöneres, als in der bis zum Boarding verbleibenden Zeit einen gemütlichen Einkaufsbummel zu machen? Wartehallen als Erlebnissräume: In den Terminals der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe Frankfurt Main lässt es sich besser einkaufen und einkehren als in manchen Innenstädten Deutschlands – und das auf einem wettbewerbsfähigen Preisniveau.

Die hohe Kaufkraft des internationalen Publikums macht den Flughafen für Einzelhändler und Gastronomen zu einem überaus interessanten Standort. In Zeiten rückläufiger Einzelhandelsumsätze legen die am Frankfurter Airport präsenten Retailer seit Jahren stabile Wachstumsraten vor. Unbeeindruckt selbst von stagnierenden Passagierzahlen und nationalen Konjunkturzyklen sorgen die Fluggäste so für Erfolge bei Pächtern und bei der Fraport AG als Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt.

Die Tatsache, dass Flugreisende im Durchschnitt kaufkräftiger als Laufkunden in Innenstädten sind, ist aber nur einer der Gründe für diese Erfolgs-Story. Ein beharrliches und zielstrebiges Vorgehen ist die entscheidende Ursache für die positive Entwicklung des Retail-Geschäfts am Flughafen Frankfurt. Eckpunkte der Retail-Strategie von Fraport sind neben der Bereitstellung ausreichender Flächen in guten Lagen folgende Faktoren: Attraktive Architektur und Raumgestaltung, die zum Verweilen einladen, eine optimale Wegeführung, die Fluggäste an Shopping-Angeboten entlangleitet, sowie die professionelle Bewirtschaftung der Flächen durch einen bedarfsgerechten, attraktiven Mix unterschiedlicher Branchen. Dabei liegt der Fokus im Konsumgüterbereich klar auf dem Vertrieb hochwertiger Markenartikel. Nicht vernachlässigt werden bei der Planung die stets benötigten „Versorgungsanker“, also genügend Flächen, damit Reisende sich ohne lange Wege mit dem so genannten Reisebedarf versorgen oder Wartezeiten bei einer Tasse Kaffee überbrücken können.

Frankfurts Hub-Funktion stimuliert das Retailing

Natürlich waren schon zur Inbetriebnahme des Terminals 1 Anfang der 70er-Jahre Einzelhandelsflächen vorgesehen. Aber damals dienten die Geschäfte primär zur Deckung des Reisebedarfs. Die meisten Laden- und Gastronomieflächen wurden aus diesem Grund auch landseitig, das heißt, vor den Sicherheitskontrollen, vorgesehen.



Heute werden Wartezeiten jedoch gerade im internationalen Luftverkehr zunehmend jenseits der Sicherheitskontrollen in den luftseitigen Bereichen verbracht. Mit der Entwicklung des Frankfurter Flughafens zum führenden kontinentaleuropäischen Verkehrsknotenpunkt stieg der Anteil des internationalen Passagieraufkommens überproportional an. Zudem verlassen viele der Passagiere, die am Hub Frankfurt – häufig mit Wartezeit – lediglich umsteigen, den luftseitigen Bereich des Flughafens überhaupt nicht.

In den letzten Jahren erkannte man das Potenzial, das eine effizientere Gestaltung des Retail-Geschäfts am Flughafen Frankfurt eröffnete: Obwohl nur der kleinere Teil der Einzelhandels- bzw. Gastronomieflächen im luftseitigen Bereich der Terminals liegt, wurde hier der weitaus größere Teil der Retail-Umsätze erlöst. Heute werden mit zurzeit rund 30 % der Flächen luftseitig etwa 70 % der Umsätze realisiert.

Stufenweiser Ausbau der Retail-Flächen

Es ist das erklärte Ziel von Fraport, mit Investitionen in das Retailing die Attraktivität des Flughafens Frankfurt als Einkaufs- und Gastronomiestandort für Flugreisende kontinuierlich weiter zu erhöhen. Bis 2007 werden die Flächen für Retail-Einrichtungen sukzessive auf 20.000 Quadratmeter erweitert. Der größte Anteil der neuen Flächen wird im luftseitigen Bereich der Terminals liegen. Dutyfree- bzw. das erfolgreich gestartete Travel-Value-Shopping für Reisende mit Zielflug-



Am Flughafen Frankfurt, der führenden Luftverkehrsdrehscheibe Kontinentaleuropas, prägt ein hoher Anteil internationaler Fluggäste die Atmosphäre. Mit einem hochklassigen Retail-Angebot hat sich die Fraport AG als Betreibergesellschaft konsequent auf die Bedürfnisse einer kaufkräftigen Kundschaft eingestellt. Durch gezielte Modernisierung bestehender Retail-Flächen oder die Neukonzeption zusätzlicher Flächen optimieren wir laufend das Angebot. Das macht den Flughafen für unsere Gäste zur attraktiven Erlebniswelt und erschließt uns immer neue Wachstumspotenziale.



hären im EU-Bereich sowie der Verkauf international renommierter Markenartikel werden zunehmend ergänzt um Produkte mit regionaler Identität. Damit sollen insbesondere der internationalen Klientel attraktive Shopping-Möglichkeiten geboten werden.

Kurzfristige Hauptprojekte sind eine weitere Ladenzeile in Halle A, der neue Marktplatz im Transit-Bereich B sowie innovative gastronomische Konzepte. Mittelfristig befinden sich ganz neue Einkaufsflächen für die Terminals 1 und 2 in Planung, die in attraktiver baulicher Form als Ergänzung der bestehenden Gebäudesubstanz realisiert werden sollen. Langfristig ist im Terminal 1 eine fundamentale Neugestaltung des Ankunftsbereichs sowie der Flächen unterhalb des Flughafens geplant.

Shopping und Gastronomie spielen auch eine zentrale Rolle im künftigen Terminal 3. Eine integrierte Planung zwischen Verkehrs- und Einzelhandelsflächen soll hier von Anfang an ganz neue Standards im Retailing setzen.

Strategische Partnerschaften sichern zusätzliches Know-how

Um auf das Architektur-, Planungs- und Bau-Know-how von ECE, dem in Europa marktführenden Unternehmen im Shopping-Center-Bereich, zurückgreifen zu können, wurde die Airport Retail Solutions GmbH (ARS) als Jointventure zwischen Fraport und ECE ins Leben gerufen. Die neue Gesellschaft leistet schon heute einen wichtigen Beitrag bei der Erschließung des großen und weiterhin wachsenden Retail-Potenzials am Flughafen Frankfurt.



Für eine dauerhaft attraktive Angebotsvielfalt legen die Retail-Experten von Fraport größten Wert auf die Auswahl neuer Mieter anhand eines Kriterienkatalogs, der auf einer langfristigen Bedarfsplanung basiert. Konzeptvorschläge von Mietinteressenten und deren Bonität entscheiden letztlich darüber, wer den Zuschlag bekommt. Die Mieter zahlen eine umsatzbezogene Miete und berichten monatlich ihre Ergebnisse an Fraport, sodass beim Facility-Management jederzeit volle Transparenz über die aktuelle Entwicklung im Retailing herrscht.

Für die Vermarktung sämtlicher Werbeflächen auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt kooperiert Fraport seit einiger Zeit mit dem Weltmarktführer in Außen- und Flughafen-Werbung, der französischen JC Decaux-Gruppe.

Ertragssäule Retailing gewinnt künftig immer mehr Bedeutung

Fraport hat große Zukunftspläne im Wachstumsfeld Retailing und wird den Bereich konsequent weiterentwickeln. Gewonnene Erfahrungen werden auch auf das Management anderer Standorte als Frankfurt Main übertragen. Schon heute stellt der wirtschaftliche Beitrag des Retailing neben den Erlösen aus den Segmenten Aviation und Ground Handling eine bedeutende Umsatzsäule des Fraport-Konzerns dar. Die Attraktivität des Angebots wird deshalb mit Blick auf den prognostizierten weiteren Anstieg der Passagierzahlen in den nächsten Jahren nachhaltig gesteigert. Für unsere Fluggäste bedeutet dies vor allem eins: Viel Spaß beim Shoppen!



Erlebniswelt



Für uns sind Flughäfen nicht nur Verkehrs-, sondern auch Erlebniswelten. Wir bieten am Standort Frankfurt Passagieren, Besuchern und Angestellten der ansässigen Unternehmen ein breites Spektrum an Einkaufs-, Gastronomie- und Serviceangeboten. Wir entwickeln, planen und betreiben die Erlebniswelt Flughafen mit Erfolg: in Frankfurt und weltweit. **Fraport – die Airport Manager.**

Gespräch mit Prof. Manfred Schölch

„Der Ausbau sichert die Spitzenposition des Frankfurter Flughafens und schafft neue Arbeitsplätze“

Fragen an den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG zum Wachstum am Standort Frankfurt.

Herr Prof. Schölch, der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist in aller Munde.

Wie lauten die Wachstumsprognosen für Frankfurt?

Schon heute ist der Flughafen Frankfurt im Personen- und Fracht-Luftverkehr eine führende Drehscheibe Kontinentaleuropas. In den Jahren bis 2015 wird die Zahl der Flugbewegungen den Prognosen zufolge von 459.000 im Jahr 2000 auf rund 660.000 in 2015 steigen; die Zahl der Fluggäste im selben Zeitraum von 49,4 auf 82,3 Mio. Auch das Frachtaufkommen wird von rund 1,6 Mio. Tonnen auf etwa 2,8 Mio. Tonnen stark zulegen.

Vor diesem Hintergrund wird der Ausbau zur Zukunftsfrage...

Zukunftsfähig ist der Flughafen-Standort Frankfurt, die nach wie vor wichtigste Substanz der Fraport AG, wenn sich seine Kapazitäten mit der Nachfrage im Markt entwickeln können. Stagnation der Kapazität geht an den Bedürfnissen von Kunden und Region vorbei. Nur mit dem Ausbau kann bei dem erwarteten Wachstum der Passagierzahlen und Luftfracht-Tonnage den Airlines eine bedarfsgerechte und reibungslose Abfertigung angeboten werden.

Was wären die Folgen, wenn die Kapazitäten des Frankfurter Flughafens vor dem Hintergrund dieser Prognosen nicht erweitert würden?

Der bedarfsgerechte Ausbau des Frankfurter Flughafens ist die zentrale Zukunftsfrage, die über die Position des Standorts Frankfurt im Weltluftverkehr entscheidet. Mit einem geplanten Volumen von rund 3,3 Mrd. Euro ist er übrigens derzeit das größte privatwirtschaftliche Investitionsvorhaben in Deutschland. Schon heute bietet der Flughafen in fast 500 Firmen, Behörden und Institutionen Arbeitsplätze für mehr als 62.000 Menschen. In der Region hängen, wie man während des Raumordnungsverfahrens erstellten Gutachten entnehmen kann, sogar rund 168.000 Arbeitsplätze von einem funktionierenden Flughafen in Frankfurt ab. Nach dem Ausbau wird die Zahl der Beschäftigten am Flughafen bis 2015 auf etwa 95.000 steigen. Insgesamt werden mindestens 50.000 zusätzliche Flughafen-abhängige Arbeitsplätze prognostiziert. Der Flughafen-Ausbau sichert also Beschäftigung und bringt der Region Wachstum.

**In welchen Schritten werden die Erweiterungsinvestitionen von Ihnen geplant?**

Der von uns im Herbst 2002 vorgestellte Generalausbauplan sieht bis 2015 insgesamt drei entscheidende Baumaßnahmen vor. Die Wartungsbasis für den Großraum-Airbus A380, die Landebahn Nord-West und das neue Terminal 3 im Süden des Flughafen-Geländes.

Was hat die Wartungsbasis für den Airbus A380 mit dem Ausbau der Flughafen-Kapazität zu tun? Müssen nicht ohnehin für alle Flugzeuge Wartungseinrichtungen vorhanden sein?

Die neue Wartungsbasis ist ein rechtlich gesonderter Teilaspekt des Ausbaus, sie hält den Frankfurter Flughafen wettbewerbsfähig – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Der Großraum-Airbus A380 wird mit deutlich über 500 Sitzplätzen künftig vor allem zwischen den Luftverkehrsdrehscheiben verkehren. Unser Ziel muss es sein, den Frankfurter Flughafen fit zu machen für diese neue Flugzeuggeneration – und dazu gehört eben nun einmal auch die Wartung der Maschinen. Übrigens wird der Airbus A380 bei Starts und Landungen leiser und schadstoffärmer sein als das derzeit größte zivile Flugzeug, die Boeing B 747-400. Nur wenn wir in Frankfurt mit der Entwicklung des Luftverkehrs Schritt halten, können wir die Drehscheibenfunktion des Standorts für die Zukunft festigen. Diese Sicherheit braucht auch unser Hauptkunde Lufthansa, der die eigene A380-Flotte von langfristig mindestens 15 Flugzeugen ab 2007 in Frankfurt stationieren will.

Also haben die A380-Wartungsbasis und die neue Landebahn Nord-West unmittelbar nichts miteinander zu tun?

Der A380 wird unabhängig von der geplanten Kapazitätserweiterung des Bahnsystems zum Einsatz kommen. Wegen der dringend notwendigen Fertigstellung der Wartungsbasis spätestens bis zum Einsatz der ersten neuen Großraumflugzeuge haben wir folgerichtig im vergangenen Jahr entschieden, das Planfeststellungsverfahren für die Wartungsbasis von jenem für die neue Landebahn zu trennen. Ersteres wurde dann im Januar 2003 eingeleitet. Dies ermöglicht eine pünktliche Verfügbarkeit der A380-Wartungsbasis.



Das für die Zukunft prognostizierte Verkehrswachstum hatten Sie bereits geschildert. Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die neue Landebahn?

Sie ist die zentrale Maßnahme für die Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens. Statt der heute koordinierten 80 Flugbewegungen pro Stunde strebt Fraport mit Fertigstellung der Erweiterung bis zu 120 Flugbewegungen stündlich an. Die Ergebnisse der vor Einleitung des Raumordnungsverfahrens durchgeführten Mediation haben die Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung zur Bewältigung des kommenden Verkehrswachstums bestätigt.

Was waren die Gründe, die letztlich zum nun geplanten Bau einer Landebahn im Nord-Westen des bisherigen Flughafen-Geländes führten?

Im auf die Mediation folgenden Raumordnungsverfahren wurden damals drei zur Diskussion stehende Ausbauvarianten untersucht: Eine Landebahn im Nord-Osten des Flughafen-Geländes, eine im Nord-Westen und eine Start- und Landebahn im Süden. Das im Juni 2002 mit der Vorlage der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossene Raumordnungsverfahren kam dann zu dem Ergebnis, dass die Bahnvariante Landebahn Nord-West vorrangig mit den Bedürfnissen der Raumordnung in Einklang zu bringen ist. Für die Landebahn Nord-West hatten wir uns bereits während der Mediation ausgesprochen, weil sie den besten Kompromiss zwischen Kapazitätserweiterung und Umweltschutz bietet und für das Umland die geringste Lärmbelastung bedeutet.

Ganz ohne neue Landebahn hätte man das Verkehrswachstum wohl nicht bewältigen können?

Schon in der Mediation, aber auch danach wurden die Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung und zur stärkeren Nutzung intermodaler Verkehrsangebote geprüft. Solche Möglichkeiten werden auch tatsächlich zunehmend genutzt. Ich verweise hier auf unseren neuen ICE-Bahnhof und darauf, dass Frankfurt-Hahn bereits erhebliche Erfolge im Low-Cost-Bereich vorzuweisen hat. Denkbar wäre darüber hinaus im Rahmen des 2002 beantragten Flughafen-Systems aus den beiden Fraport-Standorten Frankfurt und Hahn auch die gezielte Verlagerung von Fracht- und Charterverkehr nach Hahn – gerade wenn Nachtzeiten tangiert sind. Hierfür streben wir Einvernehmen

mit den Fluggesellschaften an. Trotz dieser Bemühungen führt angesichts aller Verkehrsprognosen jedoch kein Weg an der neuen Landebahn vorbei. Die vorhandenen Kapazitäten in Frankfurt sind so gut wie ausgeschöpft.

Welches sind die nächsten Schritte im Rahmen des Ausbauprogramms?

Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Landebahn Nord-West werden derzeit von Fraport mit großer Sorgfalt und zeitlichem Nachdruck erstellt. Als nächstes folgt der Scoping-Termin, an dem vor allem die Methodik der Betrachtung der Umweltaspekte überprüft werden. Im Anschluss daran, noch im Frühjahr 2003, werden wir das Planfeststellungsverfahren einleiten, sodass eine Verkehrsfreigabe der neuen Landebahn Nord-West Ende 2006 realisierbar erscheint. Um die Lärmbelastung in den Nachbargemeinden zu begrenzen, wird Fraport sich u. a. an seine Zusage halten und zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Landebahn ein Nachtflugverbot für den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr beantragen.

Und warum benötigt man das neue Terminal?

Sicher gilt es nicht nur, das Bahnsystem zu erweitern. Die Kapazitätsgrenze der Terminals 1 und 2 liegt bei 56 Mio. Passagieren jährlich. Bei heute schon knapp 50 Mio. Passagieren haben wir da kaum noch Reserven. Aus diesem Grund ist auch der Neubau des Terminals 3 im Generalausbauplan enthalten. Die Realisierung soll nach 2005 erfolgen, wenn die heutige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes in den Besitz der Fraport AG übergeht. Wir werden den Terminalneubau modular umsetzen und die einzelnen Abschnitte in Abhängigkeit von der Passagierentwicklung angehen. Auf Vorrat zu bauen, können wir uns nicht leisten, das wäre kein verantwortungsbewusster Umgang mit dem Kapital unserer Aktionäre. Das Terminal 3 muss sich in jeder Ausbaustufe rechnen. Bei allem ist es absolut notwendig, auch nach seiner Inbetriebnahme eine Umsteigezeit von 45 Minuten bieten zu können, um im Wettbewerb der Hub-Flughäfen langfristig eine Spitzenposition einzunehmen.

Welche Kapazität wird das neue Terminal 3 aufweisen?

Im endgültigen Ausbauzustand werden für Flugzeuge 50 Gebäude- und 25 Vorfeldpositionen zur Verfügung stehen, ca. 25 Mio. Passagiere können dort dann jährlich begrüßt werden. Insgesamt ist der Frankfurter Flughafen mit dem neuen Terminal für jährlich mehr als 80 Mio. Passagiere eingerichtet.

Der Flughafen-Ausbau trifft ja nicht nur auf Zustimmung. Welches Fazit ziehen Sie?

In Deutschland findet man kein einziges Bauvorhaben, an dem niemand etwas auszusetzen hat. Eine aktuelle repräsentative Befragung des Instituts „polis“ zeigt aber: In unserer Nachbarschaft zwischen Taunus und Odenwald sowie Mainz und Hanau befürwortet eine stabile Mehrheit der Bevölkerung den Ausbau des Flughafens bei gleichzeitigem Nachtflugverbot. Und es ist in der Tat entscheidend, dass der Ausbau des Flughafens Frankfurt wie geplant vorankommt – unter Beachtung der berechtigten Interessen der Nachbarn in der Region. Die Airlines als unsere Hauptkunden verlangen dies aus Gründen der Nachfrage und sie brauchen ebenfalls Planungssicherheit. In den kommenden zehn bis 15 Jahren dürfte sich die Zahl der Flugpassagiere weltweit nochmals verdoppeln. Ohne Ausbau läuft das künftige Wachstum des Luftverkehrs an Frankfurt vorbei – mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft und Beschäftigung in der Region und damit für die Prosperität unseres Landes. Aber seien Sie unbesorgt: Der Ausbau wird kommen, zum großen Nutzen aller Beteiligten.

44	KONZERN-LAGEBERICHT DER FRAPORT AG
44	GESCHÄFTSSTRATEGIE
44	Unser Kerngeschäft
44	Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main
45	Externes Geschäft
46	WM 2005 – Werte schaffen für morgen
47	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS
47	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
49	Entwicklung des Luftverkehrs
50	Verkehrsentwicklung im Fraport-Konzern
54	GESCHÄFTSENTWICKLUNG
58	Konzern-Segmente
62	Investitionen
63	Kapitalflussrechnung
64	Vermögens- und Kapitalstruktur
66	ABHÄNGIGKEITSBERICHT
66	CORPORATE GOVERNANCE-KODEX
67	RISIKOMANAGEMENT
67	Risikomanagement-Strukturen
67	Wesentliche Risiken
71	Gesamtrisikobeurteilung
72	WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG
72	AUSBLICK
74	KONZERN-ABSCHLUSS DER FRAPORT AG
74	Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung
75	Konzern-Bilanz
76	Konzern-Kapitalflussrechnung
77	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
78	Konzern-Anlagenspiegel
80	Segmentberichterstattung
82	Konzern-Anhang
120	Anteilsbesitz
124	Bestätigungsvermerk des Konzern-Abschlussprüfers
125	Bericht des Aufsichtsrats
128	Beraterkreis
129	Glossar
131	Fünf-Jahres-Übersicht
U3	Chronik
U3	Finanzkalender

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

im Geschäftsjahr 2002 haben wir aufgrund der Unsicherheit über die nachhaltige Werthaltigkeit unser Manila-Engagement voll abgeschrieben. Die außerplanmäßige Abschreibung auf das Manila-Projekt in Höhe von € 289,5 Mio. prägt den Konzern-Abschluss 2002. Die angesichts eines Umsatz- und Ergebniszuwachses erfolgreiche Unternehmensleistung im Jahr 2002 ohne die Sonderbelastung Manila wird von diesem einmaligen Effekt überschattet. Der Fraport-Konzern schließt das Geschäftsjahr 2002 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von € –120,8 Mio. ab. Nach Entnahme aus der Kapitalrücklage beläuft sich der Bilanzgewinn auf Null. Dies erlaubt keine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2002.

Trotz des Sondersachverhalts Manila und des schwierigen Jahres nach dem 11. September 2001 kann der Fraport-Konzern auf ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr verweisen.

Kennzahlenüberblick in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.803,6	1.580,6	14,1
EBITDA	241,9	507,2	– 52,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 35,1	170,2	– 120,6
Konzern-Jahresergebnis	– 120,8	101,1	– 219,5
Investitionen	290,5	883,4	– 67,1
Operativer Cash flow	395,6	364,8	8,4
Eigenkapital	1.803,4	1.964,3	– 8,2
Bilanzsumme	3.620,7	3.672,0	– 1,4
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	21.395	15.526	37,8

Unsere Highlights im Geschäftsjahr 2002

- Erholung des Luftverkehrsaufkommens – Verkehrszahlen am Standort Frankfurt auf Vorjahresniveau.
- Umsatzanstieg um 14,1 % auf € 1.803,6 Mio.
- Erlössteigerung im Retail-Geschäft am Standort Frankfurt um 12,1 % auf € 67,6 Mio.
- Ohne die Sonderbelastung Manila wäre ein Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von € 106,7 Mio. erzielt worden.
- Vollkonsolidierung der ICTS Europe Holdings B.V.
- Ausbau des Flughafens Frankfurt Main: Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Juni 2002, der Fraport-Konzern hält an der für 2006 geplanten Fertigstellung der neuen Landebahn fest.

Geschäftsstrategie

Unsere Geschäftsstrategie basiert auf drei Säulen: Der Konsolidierung des Kerngeschäfts am Flughafen Frankfurt Main, dem bedarfsgerechten Kapazitätsausbau und der Expansion außerhalb Frankfurts. Dabei fokussieren wir sowohl wertorientiertes Wachstum als auch Renditesteigerung mit dem Ziel, in 2005 einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit zu sein.

Unser Kerngeschäft

Kerngeschäft des Fraport-Konzerns ist der Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, einem der wichtigsten internationalen Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) und Deutschlands größtem Flughafen. Damit er diese Position am Markt auch in Zukunft behaupten kann, ist die Weiterentwicklung der Hub-Kompetenz ein Grundpfeiler unserer Geschäftsstrategie. Zu den erfolgsentscheidenden Faktoren gehören die größtmögliche Effizienz der Geschäftsprozesse, ein integriertes, kundenorientiertes Dienstleistungsangebot und eine optimale Verknüpfung der Verkehrssysteme Schiene, Straße und Luft, die so genannte Intermodalität.

Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und am prognostizierten Luftverkehrswachstum partizipieren zu können, ist ein Ausbau des Flughafens Frankfurt Main dringend erforderlich.

Der geplante Ausbau umfasst die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems um eine Landebahn im Nord-Westen des Flughafen-Geländes sowie den Bau neuer Terminalanlagen und notwendiger Infrastruktureinrichtungen, primär im Süden des Flughafen-Areals. Mit dem Flughafen-Ausbau soll eine Kapazität von ca. 660.000 Flugbewegungen im Jahr bzw. 120 Bewegungen in der Stunde erreicht werden.

Der Ausbau erfordert die Durchführung verschiedener gesetzlich vorgeschriebener Verwaltungsverfahren. Am 10. Juni 2002 hat das Raumordnungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit Vorlage der landesplanerischen Beurteilung durch das Regierungspräsidium Darmstadt seinen Abschluss gefunden. Danach sind die Vorhabensvarianten Nord-West und Nord-Ost – im Gegensatz zur Variante Süd – mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar, wenn Planänderungsverfahren zu einer Modifikation verschiedener Ziel festlegungen des Regionalplans Südhessen 2000 führen sowie weitere Maßgaben beachtet werden. Ein Vergleich der beiden verbleibenden Varianten ergibt, dass vorrangig eine Landebahn im Nord-Westen mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden kann.

Derzeit erstellt die Fraport AG die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren, das für den Flughafen-Ausbau erforderlich ist. Die ursprünglich 2002 vorgesehene Antragseinreichung soll wegen der Komplexität des Verfahrens und der angestrebten sorgfältigen Vorbereitung der Unterlagen nun im laufenden Geschäftsjahr erfolgen. Die Fertigstellung der neuen Landebahn ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Die Fraport AG geht nach

gegenwärtigem Kenntnisstand davon aus, dass die Realisierung des Gesamtprojekts im vorgesehenen Zeitplan möglich sein wird. Im Rahmen dieses Verfahrens beabsichtigt die Fraport AG ein Nachtflugverbot für geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zu beantragen.

Mit der Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen für besonders lärmbelastete Haushalte im Umfeld des Flughafens entsprechend der Auflage des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat die Fraport AG in 2002 begonnen. Das Programm zum Schutz der Nachtruhe umfasst derzeit rund 17.500 Wohneinheiten.

Unabhängig vom geplanten Flughafen-Ausbau hat die Fraport AG im Dezember 2002 beim HMWVL die beabsichtigten Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung des neuen Großraum-Flugzeugs Airbus A380 angezeigt. Dieses zweite Verfahren wird sich mit der luftrechtlichen Zulassung des Baus einer Halle, eines Vorfelds und eines Zurollwegs, die für die Wartung notwendig sind, befassen. Mit der im Januar 2003 beantragten Planfeststellung reagiert die Fraport AG auf den Umstand, dass der Hauptnutzer des Flughafens Frankfurt, die Lufthansa, ab 2007 die ersten Flugzeuge vom Typ A380 in Betrieb nehmen wird und beabsichtigt, seine bis zum Jahr 2015 15 Maschinen umfassende Flotte in Frankfurt zu stationieren. Mit diesem Verfahren trägt die Fraport AG dem Wunsch der Lufthansa nach Planungssicherheit Rechnung.

Als wesentlichen Meilenstein im Rahmen der Unternehmensplanung hat der Aufsichtsrat im September 2002 den Generalausbauplan 2000 verabschiedet. Er dient als Planungs- und Steuerungsinstrument und enthält alle wesentlichen planerischen Prämissen, die für die künftige Entwicklung der Flughafen-Anlagen und -Einrichtungen relevant sind. Damit werden, ausgehend vom Bestand des Flughafens Frankfurt Main am 31. Dezember 2000 und mit Bezug auf die landesplanerische Beurteilung im Raumordnungsverfahren vom 10. Juni 2002, die Leitlinien für die Entwicklung des Flughafens bis zum Jahr 2015 vorgegeben. Die im Generalausbauplan 2000 festgeschriebene Rahmenplanung basiert auf den aktuellen Erkenntnissen und kann in Abhängigkeit von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens, den Ergebnissen der Genehmigungsverfahren und der Ertragskraft der Fraport AG variiert werden.

Wachstumspotenzial sehen wir außerdem in unserem Retail-Geschäft. Flughäfen werden mehr und mehr auch zu Marktplätzen: Sowohl Geschäftsreisende als auch Urlauber wollen die Zeit, die sie an einem Airport verbringen, angenehm gestalten können. Sie erwarten attraktive Shopping-Möglichkeiten mit einer bunten und hochwertigen Produktauswahl, einladende Restaurants, Bars und Cafés, in denen man entspannen und genießen kann sowie ein Serviceangebot, das auf die Ansprüche Reisender zugeschnitten ist. Neben der primären Flughafen-Funktion ist das Retailing inzwischen zu einem profitablen Geschäft mit überproportionalen Wachstumsraten geworden.

Externes Geschäft

Zu unseren Unternehmenszielen gehört auch das wertschaffende Wachstum außerhalb Frankfurts. Kern der Internationalisierungsstrategie ist der Export der Management- und Dienstleister-Kompetenz, die wir im jahrzehntelangen erfolgreichen Betrieb eines der wichtigsten internationalen Luftverkehrsdrehkreuze in Frankfurt entwickelt haben. Fraport ist grundsätzlich kein Finanzinvestor, sondern strebt in erster Linie den Abschluss von Management- und Service-Verträgen an. Kapitalbeteiligungen sind in diesem Zusammenhang nicht ausgeschlossen, aber sie müssen den Rentabilitätskriterien für eine nachhaltige Wertschaffung genügen.

WM 2005 – Werte schaffen für morgen

Schon mit dem Wertmanagement-Projekt aus dem Jahr 2001 hat Fraport damit begonnen, die internen Steuerungs- und Planungsprozesse für ein nachhaltig wertorientiertes Management im Hinblick auf die spezifischen Anforderungen des Kapitalmarkts zu optimieren. Im konzernweiten Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ wird dieser Weg mit aller Konsequenz weiter verfolgt.

Die zentrale Zielsetzung des Projekts – Wertsteigerung – beziehen wir nicht nur auf den Börsenwert, sondern auch auf unsere Wettbewerbsposition und die Zufriedenheit unserer Kunden: Wir wollen nachhaltig und profitabel wachsen und die Flexibilität, mit der wir auf Marktveränderungen reagieren können, erhöhen. Zu den zentralen Anliegen des Projekts gehören auch Arbeitsplatzsicherheit in einem sich wandelnden Marktumfeld und das Engagement für die Region.

Im Rahmen des „WM 2005“-Projekts, dessen Hauptphase im Februar 2002 begonnen hat, wurden für alle Unternehmensbereiche wertsteigernde Maßnahmen mit den Schwerpunkten Kostensenkung, Prozessoptimierung und Erlössteigerung entwickelt. Der Vorstand der Fraport AG hat im Sommer 2002 das Ergebnis dieser Arbeiten, ein Gesamtpaket mit über 100 Einzelmaßnahmen, zur schrittweisen Umsetzung freigegeben.

Über Teilprojekte in den operativen Geschäftsbereichen am Standort Frankfurt hinaus wird die Konzernstruktur mit Blick auf die strategische Konformität und den dauerhaften Wertbeitrag der einzelnen Konzern-Einheiten analysiert sowie gegebenenfalls restrukturiert oder desinvestiert.

Mit der Unterzeichnung der Betriebsvereinbarung zum Projekt „WM 2005“ im November 2002 am Standort Frankfurt wurde ein wichtiger Meilenstein für die Umsetzung der notwendigen Veränderungen erreicht. Die von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite gemeinsam unterzeichnete Vereinbarung legt die Rahmenbedingungen für die Ausgestaltung und Realisierung von Maßnahmen des Programms unter Berücksichtigung der Interessen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Verfahrensweisen zur Einkommenssicherung und Personalentwicklung fest. Kapazitätsanpassungen erfolgen über Fluktuation, Effizienzsteigerungen beim Personaleinsatz und neue Arbeitszeitmodelle. Aus Anlass der Umsetzung von „WM 2005“-Maßnahmen wird die Fraport AG auch weiterhin keine betriebsbedingten Kündigungen aussprechen.

Mithilfe des Maßnahmenpakets strebt Fraport ab dem Jahr 2005 eine nachhaltige Verbesserung des Konzern-EBITDA in Höhe von jährlich € 150 Mio. an. Schon im Jahr 2002 konnte durch die Realisierung kurzfristig wirkender Maßnahmen das EBITDA um über € 11 Mio. verbessert werden. Auch in den Jahren 2003 und 2004 werden sich über weitere Maßnahmen zusätzliche sichtbare Erfolge einstellen.

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Das Geschäftsjahr 2002 war geprägt von einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld. Die gesamtwirtschaftliche Lage wirkte sich auf den Geschäftsverlauf der Unternehmen in der Wachstumsbranche Luftverkehr in unterschiedlichem Maße aus.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die globale wirtschaftliche Erholung hat sich im Jahresverlauf 2002 zunehmend verlangsamt. Für das Jahr 2002 ergab sich weltweit ein reales Wirtschaftswachstum von 1,7 %. Die US-amerikanische Wirtschaft zeigte sich angesichts eines Plus von 2,4 % vergleichsweise robust; allerdings verringerte sich das Wachstumstempo zum Jahresende hin deutlich. Die konjunkturelle Entwicklung in den europäischen Staaten verlief unbefriedigend. Die geopolitischen Risiken eines länger anhaltenden Kriegs im Irak, die Kurseinbrüche an den Aktienmärkten und höhere Risikoprämien für die Fremdfinanzierung belasteten die Geschäftserwartungen der Unternehmen und das Konsumentenvertrauen.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2002

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2002
Deutschland	0,2
EU 15	1,0
USA	2,4
Japan	-0,4
China	7,2
Welt	1,7
Welthandel	2,3

Quelle: United Nations, Januar 2003.

In Deutschland wies das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) lediglich eine marginale Zuwachsrate von 0,2 % aus. Neben dem Staatsverbrauch trug vor allem der Außenbeitrag – der Saldo zwischen Exporten und Importen – zu dem minimalen Aufwärtstrend bei: Die Exporte legten um 2,6 % zu, während die Einfuhren um 2,1 % abnahmen. Die Importe wurden durch die schwache Binnennachfrage (-1,5 %) gedämpft.

Zwei Faktoren waren ausschlaggebend für die rückläufige Binnennachfrage: zum einen die deutlich gesunkenen Investitionen der Unternehmen, zum anderen die Kaufzurückhaltung der privaten Haushalte. Besonders der Investitionsrückgang wirkte sich negativ auf das BIP aus. Die Investitionsausgaben waren 6,7 % schwächer als im Vorjahr. Drastisch fielen die Investitionen in Ausrüstungen (-9,4 %) und Bauten (-5,9 %).

Der private Konsum – auf den 57 % des gesamten Bruttoinlandsprodukts entfallen – lag mit einem Minus von 0,6 % erstmals seit 20 Jahren unter dem Vorjahresniveau. Ein wichtiger Grund hierfür war der mit 1 % geringe Zuwachs der verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte aufgrund der beinahe stagnierenden Nettolöhne (0,2 %). Gedämpft wurden die Nettolöhne von einem Beschäftigtenrückgang um 0,6 % im Vorjahresvergleich und durch überdurchschnittlich hohe Lohnsteuer- und Sozialabgabenbelastungen. Hinzu kam ein erneuter Anstieg der Sparquote auf nunmehr 10,3 %.

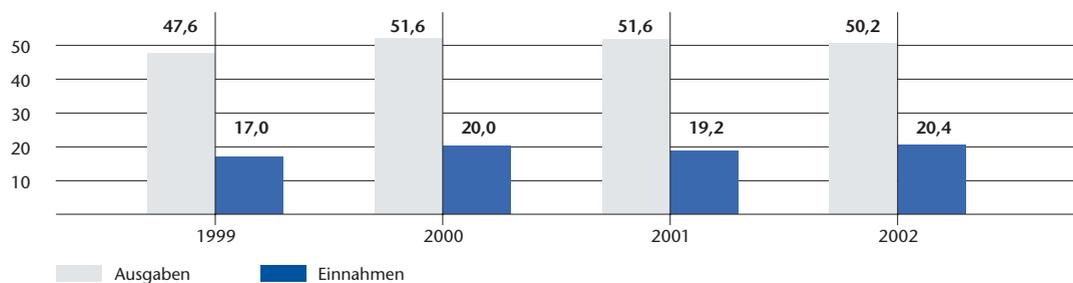
Verwendungsseite des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2002	2001
Private Konsumausgaben	-0,6	1,5
Konsumausgaben des Staates	1,5	0,8
Bruttoanlageinvestitionen	-6,7	-5,3
Ausrüstungsinvestitionen	-9,4	-5,8
Bauinvestitionen	-5,9	-6,0
Sonstige Anlagen	2,5	5,0
Inländische Verwendung	-1,5	-0,8
Exporte	2,6	5,0
Importe	-2,1	1,0
Bruttoinlandsprodukt	0,2	0,6

Quelle: Statistisches Bundesamt, Februar 2003.

Deutsche Reiseverkehrsbilanz

in € Mrd.



Quelle: Deutsche Bundesbank, Zahlungsbilanzstatistik, Februar 2003.

Die verhaltene Konsumneigung spiegelt sich auch in der deutschen Reiseverkehrsbilanz wider: Nach 20 Jahren steigender Ausgaben für Auslandsreisen gaben die Deutschen im Jahr 2002 für Urlaubs- und Geschäftsreisen ins Ausland mit € 50,2 Mrd. zum ersten Mal 2,7 % weniger als im Vorjahr aus. Dagegen entwickelte sich die Einnahmenseite der deutschen Reiseverkehrsbilanz positiv. Die Einnahmen von ausländischen Touristen und Geschäftsreisenden stiegen um 6,3 % auf € 20,4 Mrd. Deutschland profitierte vom Trend zu Reisen in Nachbarländer, insbesondere nach Einführung des Euros.

Entwicklung des Luftverkehrs

Konjunkturschwäche, die Auswirkungen der Attentate vom 11. September 2001 und Unsicherheiten über die politische Lage beeinträchtigten das Verkehrsaufkommen weltweit: 2002 sanken die Passagierzahlen im Vorjahresvergleich global um – 0,4 %. An den europäischen Airports betrug der Rückgang – 0,5 %, das Frachtaufkommen verzeichnete ein Plus von 1,3 %. An deutschen Flughäfen lag das Passagieraufkommen im Jahr 2002 um 2,8 % unter dem Vorjahr, dagegen zog die Menge der umgeschlagenen Luftfracht inklusive Post um 3,5 % an.

Die geringere Nachfrage im Passagierverkehr zwang viele Airlines dazu, ihre Kapazitäten zu reduzieren. Nachdem schon in 2001 bekannte Fluggesellschaften wie Swissair und Sabena Konkurs anmelden mussten, beantragten im Berichtsjahr zwei große US-amerikanische Fluggesellschaften – US Airways und United Airlines – Gläubigerschutz nach Chapter 11. Lediglich die europäischen so genannten „Low-Cost/No-Frills“-Airlines verzeichneten trotz allgemeiner Branchenflaute zum Teil zweistellige Zuwachsraten.

Luftverkehrswachstum im Vergleich (in %) ¹

	Flughafen Frankfurt Main		Deutschland (Internationale Verkehrs- flughäfen)		Europa		Welt	
	2002 ³	2001 ²	2002 ³	2001 ²	2002 ⁵	2001 ⁴	2002 ⁵	2001 ⁴
Anzahl Passagiere	– 0,2	– 1,6	– 2,8	– 2,5	– 0,5	– 0,6	– 0,4	– 2,6
Tonnage Fracht + Post (Cargo)	1,3	– 5,5	3,5	– 3,9	1,3	– 6,1	4,3	– 8,4
Flugzeugbewegungen	0,4	– 0,3	– 1,8	– 1,8	– 2,7	– 1,1	– 1,9	– 3,0

¹ Zahlen im Passagier- und Cargo-Verkehr beziehen sich auf den gewerblichen Verkehr (an + ab + Transit).

² ADV-Monatsstatistik Dezember 2001 (Tabelle kumulierte Monatswerte).

³ ADV-Monatsstatistik Dezember 2002 (Tabelle kumulierte Monatswerte).

⁴ ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2001, Genf, 20.3.2002, o. S.

⁵ ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2002, Genf, 24.3.2003, o. S.

Verkehrsentwicklung im Fraport-Konzern

Entgegen dem welt- und europaweit rückläufigen Branchentrend benutzten in 2002 69,3 Mio. Passagiere die Flughäfen des Fraport-Konzerns – gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 2,5 %. Die beförderte Cargo-Tonnage (= Fracht + Post) nahm im Konzern um 2,6 % auf 1,9 Mio. t zu, die Zahl der Flugzeugbewegungen stieg um 1,1 % auf 717,7 Tsd.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

	Passagiere ² (Mio.)		Cargo (Fracht + Post) (Tsd. t) ³		Bewegungen (Tsd.)	
	2002	Veränderung zu 2001 in % ¹	2002	Veränderung zu 2001 in % ¹	2002	Veränderung zu 2001 in % ¹
Frankfurt Main	48,5	-0,2	1.631,5	1,1	458,4	0,4
Frankfurt-Hahn ⁴	1,4	228,0	139,3	3,0	25,7	12,4
Hannover	4,8	-7,9	13,1	-8,3	85,6	-4,7
Saarbrücken	0,5	-3,9	0,2	12,2	15,2	1,5
Antalya ⁵	9,8	12,3	n.a.	n.a.	62,5	16,9
Lima ⁶	4,3	4,2	136,7	26,1	70,3	-2,5
Konzern	69,3	2,5	1.920,8	2,6	717,7	1,1

¹ Veränderungsdaten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

² Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

³ Nur gewerblicher Verkehr an + ab.

⁴ Hahn Fracht inklusive Trucking.

⁵ Internationale Passagiere und Bewegungen.

⁶ Eigene Angaben von Lima.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main

	2002	2001	Veränderung in % ¹
Passagiere (Mio.)	48,5	48,6	-0,2
Luftfracht (Tsd. t)	1.514,8	1.494,1	1,4
Luftpost (Tsd. t)	141,0	141,1	-0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.) ²	458,4	456,5	0,4
Höchststartgewichte (Tsd. t)	24.926,9	25.564,5	-2,5
Sitzladefaktor (%)	69,8	68,2	

¹ Veränderungsdaten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

² Ohne Militärlüge.

Passagierverkehr

Der Flughafen **Frankfurt Main** trug mit 48,5 Mio. Fluggästen 70,0 % zum Konzern-Passagieraufkommen bei und blieb damit auch im Jahr 2002 der mit Abstand wichtigste Standort. Die Passagierzahl des Vorjahres wurde um 0,2 % unterschritten, allerdings schnitt der Airport Frankfurt Main im internationalen und insbesondere im nationalen Branchenvergleich mit einer nahezu stabilen Aufkommensentwicklung gut ab. Als Hub-Flughafen

mit einer hohen kontinentalen und interkontinentalen Umsteigerfunktion – in 2002 wurde mit einem Umsteigeranteil von 53 % der bislang höchste Wert erreicht – profitierte er von der Politik der Airlines, in Krisenzeiten ihre Kapazitäten vermehrt auf die großen Verkehrsdrehkreuze zu konzentrieren. Zudem wurde das Fluggastaufkommen im Vergleich zu anderen deutschen Verkehrsflughäfen wegen des hohen Anteils internationaler Passagiere weniger stark durch die besonders ausgeprägte Konsumrückhaltung der Bundesbürger belastet.

Wegen seiner strategischen Ausrichtung auf den „Low-Cost/No-Frills“-Markt konnte sich auch der Standort **Frankfurt-Hahn** trotz des schwierigen Umfelds gut am Markt behaupten: die Passagierzahlen legten in 2002 um mehr als das Dreifache auf 1,4 Mio. zu.

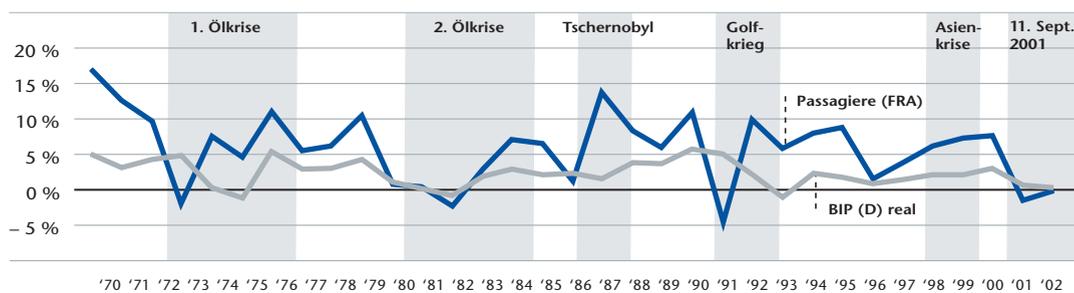
Hannover-Lagenhagen hatte von den Konzern-Flughäfen die ungünstigsten Voraussetzungen, um die Krise nach dem 11. September 2001 zu meistern. Der hohe Anteil des Ferienflugverkehrs am Gesamtaufkommen begründet eine hohe Abhängigkeit von der in 2002 schwachen touristischen Nachfrage. Auch der Messeverkehr konnte wegen der unbefriedigenden Branchen- und Konjunktursituation keinen positiven Beitrag leisten. Das Passagieraufkommen lag mit 4,8 Mio. um 7,9 % unter dem Vorjahr. Mit der Aufnahme einer neuen „No-Frills“-Verbindung nach London-Stansted erweiterte der Flughafen seine Aktivitäten im „Low-Cost/No-Frills“-Markt.

Auch der Flughafen **Saarbrücken** musste einen Rückgang der Passagierzahlen um 3,9 % auf 461,3 Tsd. hinnehmen. Damit erzielte er ein im Vergleich mit anderen deutschen Flughäfen gutes Ergebnis, weil er vom Trend der steigenden Nachfrage nach preisgünstigen Urlaubszielen an der Schwarzmeerküste und in der Türkei profitieren konnte.

Am Flughafen **Antalya**, wo wir gemeinsam mit einem Partner das internationale Passagierterminal betreiben, ist die Zahl der Fluggäste in 2002 um 12,3 % auf 9,8 Mio. gestiegen. Damit setzte sich auch in einem für den Weltluftverkehr schwachen Jahr der Erfolg an unserem türkischen Standort fort. Dank des florierenden Tourismus an der türkischen Mittelmeerküste verdoppelte sich das Passagieraufkommen ausgehend vom Jahr 1999 innerhalb von zwei Jahren auf 8,7 Mio. im Jahr 2001.

Der Konzern-Standort **Lima** zeigte sich von der Branchenkrise und den Ereignissen nach dem 11. September 2001 weniger betroffen als die europäischen Flughäfen und registrierte 4,3 Mio. Fluggäste und damit ein Plus von 4,2 %.

Langfristige Veränderungsrate der jährlichen Passagierzahlen und des Bruttoinlandsprodukts (BIP real) in Deutschland



Quelle: BIP (D) real, Statistisches Bundesamt.

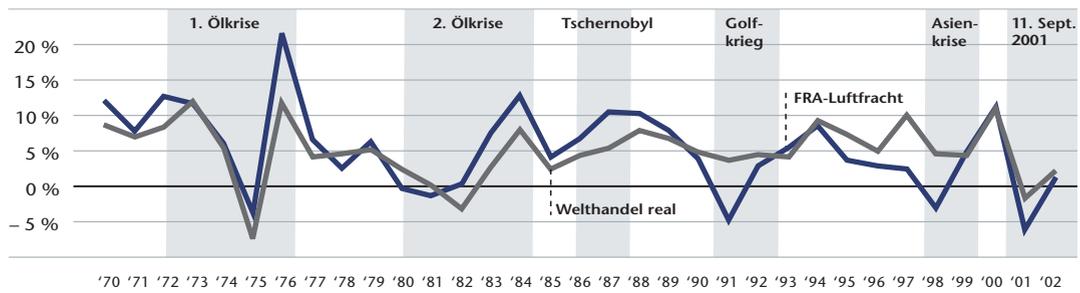
Cargo

Der Anstieg des Frachtaufkommens am Standort **Frankfurt** um 1,4 % auf gut 1,5 Mio. t wurde vor allem durch die positive Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte erzielt: Während bis einschließlich April 2002 die Vorjahreszahlen noch nicht erreicht wurden – diese waren durch den abklingenden „Frachtboom“ des Jahres 2000 besonders hoch gewesen – konnte ab Mai 2002 ein monatliches Wachstum von rund 5 % verzeichnet werden.

Getragen wurde der Anstieg von deutlichen Zuwächsen auf den Fernost- und Nordamerika-Flugstrecken. An Europas führendem Cargo-Flughafen kommt diesen beiden Märkten aufgrund ihres hohen Anteils am Gesamtaufkommen – in 2002 40,6 % bzw. 25,7 % – besondere Bedeutung zu. Dementsprechend positiv wirkte es sich auf die umgeschlagenen Frachtmengen aus, dass die fernöstlichen Märkte in 2002 florierten, und sich auch die US-amerikanische Wirtschaft nach den Terroranschlägen stabiler zeigte, als zunächst befürchtet worden war.

Dagegen setzten sich im innerdeutschen Frachtverkehr, dessen Anteil am Gesamtaufkommen in Frankfurt allerdings nur bei 2,5 % lag, die Rückgänge des Vorjahres weiter fort: Die schlechte Binnenkonjunktur in Verbindung mit einem Ausbau des Schwerlastverkehrs schlug sich in einem Minus von 10,5 % nieder. Ebenfalls rückläufig entwickelten sich der afrikanische und der europäische Frachtverkehr.

Langfristige Veränderungsrate des jährlichen Frachtaufkommens und des Welthandels (real)



Quelle: Welthandel real, WTO.

Die Menge der am Airport Frankfurt Main umgeschlagenen Luftpost blieb mit gut 141,0 Tsd. t im Vergleich zum Vorjahr erneut nahezu unverändert. Die sich bereits in 2001 abzeichnenden strukturellen Verschiebungen setzten sich im Berichtsjahr weiter fort: Einem deutlichen Anstieg der Auslands- und vor allem der interkontinental beförderten Luftpost stand ein Rückgang bei der Inlandspost gegenüber. Dadurch sank der Anteil der Inlandspost auf 43,1 %, der Anteil der Interkontinentalpost stieg auf 37,8 %. Nach wie vor ging rund jede vierte Tonne Post in die USA.

Frankfurt-Hahn schlug im Berichtsjahr mit 139,3 Tsd. t 3,0 % mehr Luftfracht und -post um als im Vorjahr. Auch hier wurden Zuwächse vor allem im zweiten Halbjahr erzielt, die durch das deutlich gestiegene Aufkommen an „ad-hoc“-Charterverkehren sowie die Akquisition neuer Kunden getragen wurden.

Die schwache Konjunktur belastete das Messegeschäft, das am Standort **Hannover-Langenhagen** für das Frachtaufkommen wesentlich ist. Infolgedessen sank es um 8,3 % auf 13,1 Tsd. t.

Saarbrücken verzeichnete dagegen mit einem Plus von 12,2 % einen deutlichen Tonnage-Zuwachs, allerdings gehört der Frachttransport mit einem sehr geringen Aufkommen von 166 t hier nicht zum Kerngeschäft, sondern stellt eher ein Serviceangebot dar.

Am Standort **Lima** konnte das Cargo-Aufkommen seit Juni 2002 kontinuierlich gesteigert werden und erreichte mit 136,7 Tsd. t einen Wert, der um 26,1 % über der Vergleichszahl des Vorjahres lag.

Flugzeugbewegungen

Der Flughafen **Frankfurt Main** verzeichnete mit 458,4 Tsd. Starts und Landungen im Vergleich zu 2001 ein leichtes Plus von 0,4 %. Damit konnte der Vorjahresrückgang von 0,5 % nahezu kompensiert werden. Korrespondierend mit der Passagier- und Frachtentwicklung resultierte der leichte Zuwachs auch hier aus dem Anziehen des Luftverkehrsaufkommens in der zweiten Jahreshälfte. Waren die ersten Monate noch stark durch die Kapazitätsanpassungen der Airlines nach dem 11. September 2001 geprägt, gab es im weiteren Jahresverlauf vor allem auf jenen Strecken wieder Kapazitätsaufstockungen, die durch die Auswirkungen der Terroranschläge besonders betroffen gewesen waren: Nordatlantik, Nahost und arabische Mittelmeer-Anrainerstaaten.

Die Politik der Fluggesellschaften, bei geringerer Nachfrage die Auslastung der Flugzeuge auch mit dem Einsatz kleineren und leichteren Fluggeräts zu verbessern, schlägt sich vor allem bei den für die Bestimmung der Start- und Landeentgelte maßgeblichen Höchststartgewichten nieder. Dementsprechend sanken die so genannten Maximum Take-off Weights (MTOW) mit einem Minus von 2,5 % im Vergleich zu den Flugzeugbewegungen. Dagegen lag die Kenngröße für die Auslastung, der Sitzladefaktor, mit 69,8 % um 1,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

Der deutliche Zuwachs bei den Flugzeugbewegungen am Konzern-Standort **Frankfurt-Hahn** um 12,4 % auf 25,7 Tsd. ging vor allem auf neue Flugverbindungen der irischen Airline Ryanair zurück. In **Hannover-Langenhagen** wurde – entsprechend der insgesamt schwachen Verkehrsentwicklung – auch bei der Zahl der Starts und Landungen ein Rückgang um 4,7 % auf 85,6 Tsd. verzeichnet. Der leichte Anstieg am Flughafen **Saarbrücken** um 1,5 % auf 15,2 Tsd. Bewegungen wurde durch neue Verbindungen im Linienverkehr nach Leipzig sowie auf den Strecken Luxemburg-Saarbrücken-München und Catania (Südtalien) erreicht.

Analog der positiven Entwicklung des Passagieraufkommens zogen auch die Flugbewegungen am vorwiegend auf touristischen Verkehr ausgerichteten Standort **Antalya** deutlich an. Mit 62,5 Tsd. erhöhte sich die Zahl der Starts und Landungen hier um 16,9 %. Im Jahr 2002 gab es zu 198 Städten in Europa, Asien und Afrika direkte Flugverbindungen.

Die nach den Terrorattacken vom 11. September 2001 durch die Airlines eingeleitete Verringerung der Kapazitäten machte sich am Standort **Lima** erst vergleichsweise spät bemerkbar. Mit 70,3 Tsd. Starts und Landungen wurde das Vorjahresniveau um 2,5 % unterschritten.

Geschäftsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2002 haben wir aufgrund der Unsicherheit über die nachhaltige Werthaltigkeit unser Manila-Engagement voll abgeschrieben. Die außerplanmäßige Abschreibung auf das Manila-Projekt in Höhe von € 289,5 Mio. prägt den Konzern-Abschluss 2002. Die angesichts eines Umsatz- und Ergebniszuwachses erfolgreiche Unternehmensleistung im Jahr 2002 ohne die Sonderbelastung Manila wird von diesem einmaligen Effekt überschattet. Der Fraport-Konzern schließt das Geschäftsjahr 2002 mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von € –120,8 Mio. ab. Nach Entnahme aus der Kapitalrücklage beläuft sich der Bilanzgewinn auf Null. Dies erlaubt keine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2002.

Umsatz und Konzern-Ergebnis

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Umsatz	1.803,6	1.580,6	14,1
EBITDA	241,9	507,2	– 52,3
EBIT	– 4,9	235,2	– 102,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 35,1	170,2	– 120,6
Konzern-Jahresfehlbetrag/-überschuss	– 120,8	101,1	– 219,5

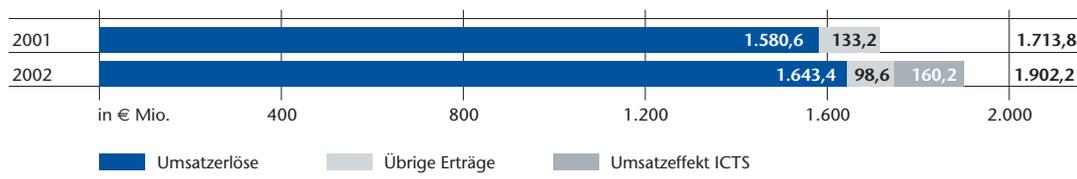
Ergebnis Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt

in € Mio.	2002	2002 Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt
EBITDA	241,9	502,5
EBIT	– 4,9	284,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 35,1	254,4
Konzern-Jahresfehlbetrag/-überschuss	– 120,8	106,7

Trotz des Sondersachverhalts Manila und des schwierigen Jahres nach dem 11. September kann der Fraport-Konzern auf ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr verweisen. Der Fraport-Konzern konnte seine **Umsatzerlöse** im Geschäftsjahr 2002 um 14,1 % auf € 1.803,6 Mio. steigern. Der Zuwachs war vor allem konsolidierungskreisbedingt. Bereinigt um die Umsätze der seit Jahresbeginn vollkonsolidierten ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS Europe) betrug der Anstieg 4,0 %. Dieser war hauptsächlich auf unser Geschäft am Standort Frankfurt zurückzuführen. Hier erzielten wir vor allem höhere Flughafen-Entgelte. Bei einem stagnierenden Verkehrsaufkommen wirkten sich die zum 1. Januar 2002 in Kraft getretene Erhöhung von durchschnittlich 3,2 % für Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sowie Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienstleistungen und insbesondere vermehrter Militärverkehr umsatzsteigernd aus. Infolge der seit dem 11. September 2001 nochmals verschärften Sicherheitsanforderungen sind auch die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen angestiegen. Zudem verlief unser Retail-Geschäft am Standort Frankfurt abermals erfreulich: Die Erlöse aus Einzelhandels- und Dutyfree-Geschäften stiegen um 12,1 % auf € 67,6 Mio.

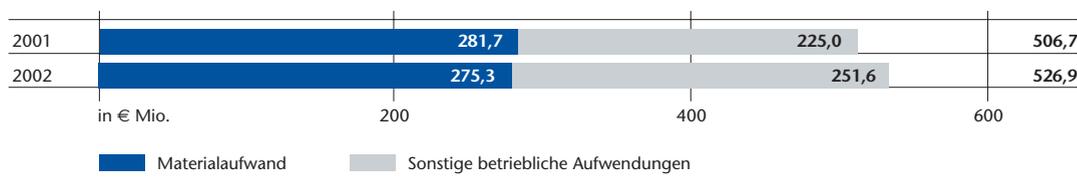
Die **Gesamtleistung** des Fraport-Konzerns wuchs um 11,0 % auf € 1.902,2 Mio. Der im Vergleich mit der Umsatzentwicklung schwächere Anstieg wurde durch die im Vorjahresvergleich um € 33,9 Mio. niedrigeren sonstigen betrieblichen Erträge verursacht. Im Geschäftsjahr 2001 wurden höhere Rückstellungen aufgelöst sowie ein Sonderertrag aus dem Rückerstattungsanspruch für in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen vereinnahmt.

Umsatz und Gesamtleistung



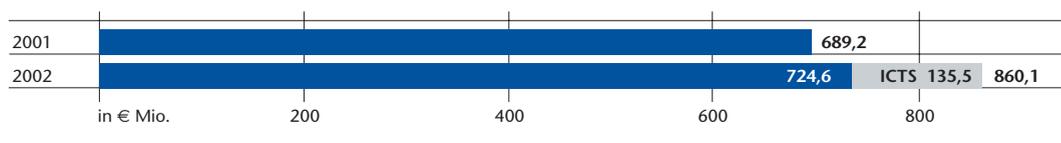
Der Sachaufwand, der Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhaltet, erhöhte sich um 4,0 % auf insgesamt € 526,9 Mio. Der **Materialaufwand** in Höhe von € 275,3 Mio. lag um 2,3 % unter dem Vorjahr, dagegen stiegen die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 11,8 % auf € 251,6 Mio. Angestiegen sind insbesondere die Mieten, Leasing- und Beratungsaufwendungen.

Sachaufwand



Auch der Anstieg des Personalaufwands um 24,8 % bzw. € 170,9 Mio. wurde wesentlich von der Konsolidierungskreiserweiterung um die ICTS Europe bestimmt. Ohne die personalintensive Gesellschaft für Sicherheitsdienstleistungen hätte der Aufwand den Vorjahreswert um 5,1 % überschritten. Die vermehrte Inanspruchnahme von Vorruhestands- und Altersteilzeitregelungen sowie eine seit September 2001 wirksame, 2,4-prozentige BAT-Tariferhöhung bei der Fraport AG waren hierfür maßgeblich. Der Personalaufwand je Mitarbeiter sank im Vorjahresvergleich konzernweit von € 44,4 Tausend auf € 40,2 Tausend um über 9 %, da sich durch die Einbeziehung der ICTS Europe die Personalkostenstruktur günstig verändert hat.

Personalaufwand



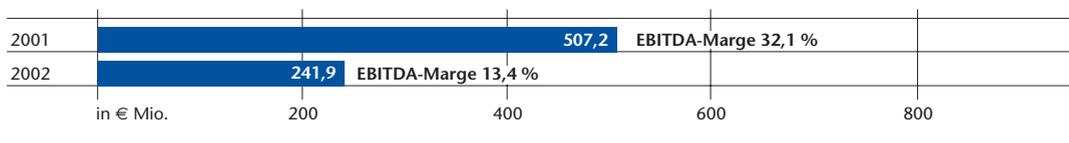
Der Fraport-Konzern beschäftigte im Jahr 2002 durchschnittlich 21.395 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies entspricht einem primär konsolidierungskreisbedingten Zuwachs von 37,8 % gegenüber dem Vorjahr. Konsolidierungskreisbedingt verzeichnete Aviation den stärksten Beschäftigtenanstieg. Die Segmente Ground Handling und Non-Aviation verringerten ihre Personalzahlen leicht.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Konzern-Segmenten

	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	8.437	3.145	168,3
Ground Handling	7.201	7.575	- 4,9
Non-Aviation	3.667	3.698	- 0,8
Sonstiges	2.090	1.108	88,6
Gesamt	21.395	15.526	37,8

Fraport erzielte ein **EBITDA** in Höhe von € 241,9 Mio. Gegenüber 2001 fiel es damit um 52,3 %. Ursächlich für den Rückgang waren im Wesentlichen die außerplanmäßige Abschreibung auf das Manila-Projekt in Höhe von € 241,7 Mio. auf Forderungen und in Höhe von € 18,9 Mio. auf Anteile an Beteiligungen at equity. Darüber hinaus lagen die **Beteiligungserträge** in Höhe von € 4,3 Mio. um 71,5 % bzw. € 10,8 Mio. unter dem Vorjahr, weil die Erträge aus den Dividendenbezugsrechten des Flughafens Antalya im Jahr 2001 noch innerhalb des Geschäftsjahres vereinnahmt wurden, der Dividendenbezug für das Geschäftsjahr 2002 aber erst 2003 erfolgen wird. Das um den Manila-Effekt bereinigte EBITDA beträgt € 502,5 Mio.

EBITDA und EBITDA-Marge



Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** stiegen, teilweise konsolidierungskreisbedingt, um 2,3 % auf € 214,1 Mio. Am Standort Frankfurt lagen die Abschreibungen auf Vorjahresniveau.

Das negative **Zinsergebnis** ging gegenüber 2001 um 53,4 % auf € -34,0 Mio. zurück. Einen wesentlichen Beitrag hierzu lieferte die Rückführung von Verbindlichkeiten nach unserem Börsengang im Geschäftsjahr 2001.

Das **Ergebnis at equity** beträgt € -17,0 Mio. Auf den Flughafen Hannover-Langenhagen entfallen € -10,7 Mio. Zusätzlich wurde im Zusammenhang mit einer Verkaufsoption ihrer Anteile für die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, die die Norddeutsche Landesbank gegenüber der Fraport AG ausüben kann, eine Drohverlustrückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. im sonstigen betrieblichen Aufwand gebildet.

Die **Beteiligungserträge** erreichten die Vorjahreshöhe nicht. Verursacht wurde der Rückgang im Wesentlichen durch die phasenversetzte Vereinnahmung von Erträgen aus den Dividendenbezugsrechten unseres Standorts Antalya. In 2001 war die Vereinnahmung noch innerhalb des Geschäftsjahres erfolgt.

Der Spezialfonds erwirtschaftete im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr ein niedrigeres **sonstiges Finanzergebnis**; der Spezialfonds wurde im Herbst 2002 veräußert.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens stiegen um € 0,2 Mio. über den Vorjahreswert. **Außerplanmäßige Abschreibungen** wurden in Höhe von € 289,5 Mio. auf das Manila-Projekt vorgenommen, davon entfielen € 241,7 Mio. auf Forderungen, auf Beteiligungen at equity € 18,9 Mio. und auf andere Finanzanlagen € 28,9 Mio.

Im Jahr 2002 weist der Fraport-Konzern ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von € – 35,1 Mio. aus. Das Ergebnis des Vorjahres wurde damit wegen der Sondereffekte aus dem Manila-Engagement deutlich unterschritten. Entsprechend steht dem Konzern-Jahresüberschuss des Vorjahres der **Konzern-Jahresfehlbetrag** im Geschäftsjahr 2002 in Höhe von € – 120,8 Mio. gegenüber.

Bereinigt um die Sonderbelastung Manila hätte das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit eine Höhe von € 254,4 Mio. erreicht. Unter Berücksichtigung des gegenläufigen Ertragsteuereffektes in Höhe von € 62,0 Mio. wäre anstelle des Konzern-Jahresfehlbetrags ein Konzern-Jahresüberschuss von € 106,7 Mio. erzielt worden.

Das unverwässerte **Ergebnis pro Aktie** nach IFRS, das sich nach dem gewichteten Durchschnitt der ausgegebenen Aktien im Berichtsjahr errechnet, beträgt € – 1,34.

Am 27. Juni 2002 wurde eine Dividende für das Geschäftsjahr 2001 von € 0,40 je Aktie ausgeschüttet. Für das abgelaufene Geschäftsjahr entfällt wegen teilweiser Auflösung der Kapitalrücklage zum Ausgleich des Jahresfehlbetrags im Einzelabschluss der Fraport AG die Dividendenausschüttung.

Rentabilitätskennzahlen

in %	2002	2001
Umsatzrendite	– 2,2	10,3
EBITDA-Marge	13,4	32,1
EBIT-Marge	– 0,3	14,9
ROCE-Kapitalrendite	– 0,2	8,3 ¹

¹ Für das Jahr 2001 wurde eine ROCE-Kapitalrendite von 8,2 % veröffentlicht. Die hier ausgewiesene Neuberechnung differiert hinsichtlich der Berücksichtigung der ausgeschütteten Dividende.

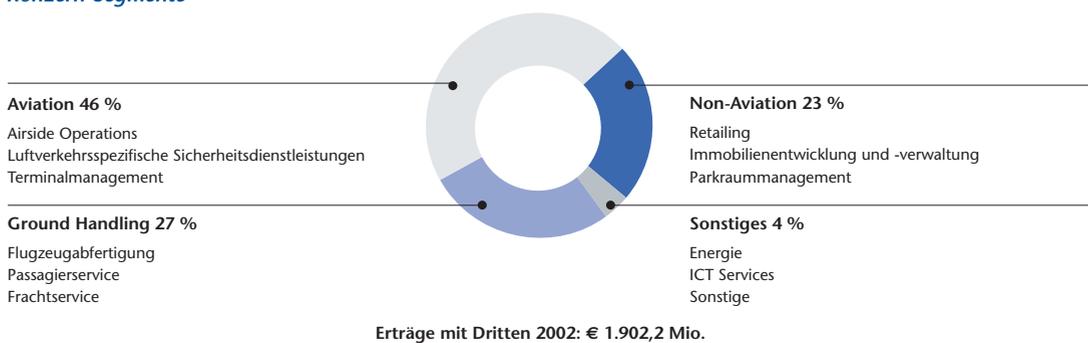
Aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung unseres Manila-Engagements weisen wir einen Konzern-Jahresfehlbetrag, ein deutlich gesunkenes EBITDA sowie ein negatives EBIT aus. Entsprechend sind die Auswirkungen auf die Rentabilitätskennzahlen. Die Umsatzrendite ist auf – 2,2 % und die EBITDA-Marge um 18,7 Prozentpunkte auf 13,4 % gesunken. Die EBIT-Marge und die ROCE-Kapitalrendite, bei der das EBIT ins Verhältnis zum betriebsnotwendigen Kapital gesetzt wird, beträgt – 0,3 % beziehungsweise – 0,2 %.

Bereinigt um den Manila-Effekt hätte die EBITDA-Marge 27,9 % und die EBIT-Marge 15,8 % betragen.

Konzern-Segmente

Im Rahmen der Segmentberichterstattung wird der Fraport-Konzern in vier Segmente eingeteilt: Aviation, Ground Handling, Non-Aviation und Sonstiges.

Konzern-Segmente



Quelle: Fraport AG.

Im Geschäftsjahr 2002 erzielte das Konzern-Segment Aviation den höchsten Anteil an den Erträgen mit Dritten, gefolgt von Ground Handling und Non-Aviation. Im Vorjahresvergleich konnten die Segmente Aviation und Sonstiges Zuwächse erwirtschaften, Non-Aviation und Ground Handling dagegen verzeichneten einen Ertragsrückgang. Besondere Auswirkungen hatte die Vollabschreibung des Manila-Projekts auf die EBITDA-Entwicklung der Konzern-Segmente Aviation und Non-Aviation.

Erträge mit Dritten

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	878,8	655,7	34,0
Ground Handling	518,4	538,5	- 3,7
Non-Aviation	429,1	469,4	- 8,6
Sonstiges	75,9	50,2	51,2
Gesamt	1.902,2	1.713,8	11,0

Segmentergebnisse

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	6,9	9,5	- 27,4
Ground Handling	- 1,2	7,2	- 116,7
Non-Aviation	282,5	281,8	0,2
Sonstiges	12,9	10,1	27,7
Gesamt	301,1	308,6	- 2,4

EBITDA nach Segmenten

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Segmente			
Aviation	- 38,9	53,7	- 172,4
Ground Handling	21,3	27,6	- 22,8
Non-Aviation	227,0	402,4	- 43,6
Sonstiges	32,5	23,5	38,3
Gesamt	241,9	507,2	- 52,3

EBITDA-Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt

in € Mio.	2002	2002 Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt
Segmente		
Aviation	- 38,9	57,5
Ground Handling	21,3	21,3
Non-Aviation	227,0	391,2
Sonstiges	32,5	32,5
Gesamt	241,9	502,5

Die Aufteilung der Erträge mit Dritten nach geographischen Märkten zeigt für das Jahr 2002 eine Erhöhung der Erträge im übrigen Europa, die auf den erstmaligen Einbezug der ICTS Europe in den Konsolidierungskreis zurückzuführen ist. Damit stieg der Auslandsanteil von 7,0 % im Vorjahr auf 12,8 %. Auf unsere Geschäftstätigkeit in Deutschland entfiel im Jahr 2002 ein Anteil von 87,2 %.

Erträge mit Dritten nach geographischen Märkten

in € Mio.	2002	2001
Geographische Märkte		
Deutschland	1.659,2	1.593,2
Übriges Europa	159,4	33,6
Asien	70,4	81,2
Übrige Welt	13,2	5,8
Gesamt	1.902,2	1.713,8

Aviation

Das Konzern-Segment Aviation befasst sich mit Entwicklung und Betrieb der Infrastruktur von Flughäfen einschließlich Start- und Landebahnensystemen sowie von Vorfeld- und Gepäckfördereinrichtungen. Außerdem beinhaltet es luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen.

Im Berichtsjahr konnte Aviation seine Erträge mit Dritten im Vorjahresvergleich um 34,0 % auf € 878,8 Mio. steigern. Bereinigt um den Effekt der erstmaligen Vollkonsolidierung der ICTS Europe hätte der Zuwachs in diesem Segment 14,3 % bzw. € 93,7 Mio. betragen. Dieser ging im Wesentlichen auf die positive Geschäftsentwicklung am Standort Frankfurt zurück, an dem die Flughafen-Entgelte trotz des stagnierenden Verkehrsaufkommens infolge einer zum 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Erhöhung von durchschnittlich 3,2 % für Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte und insbesondere infolge vermehrten Militärverkehrs deutlich anstiegen. Zuwächse konnten zudem mit Dienstleistungen zur Gewährleistung der Luftsicherheit generiert werden, die wir am Standort Frankfurt auf Grundlage des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag des Bundesinnenministeriums erbringen. Höhere Fremdwährungskursgewinne als im Vorjahr wirkten ebenfalls ertragssteigernd.

Der operative Aufwand nahm um 38,5 % auf € 873,6 Mio. zu. Der um die Konsolidierung der ICTS Europe bereinigte Anstieg um 20,9 % bzw. € 111,1 Mio. wurde vor allem durch den im Vorjahresvergleich deutlich höheren Sachaufwand am Standort Frankfurt verursacht. Es wurden vermehrt Fremdleistungen für Sicherheitsleistungen nachgefragt. Wegen des Mehrbedarfs an Personal für Sicherheitsdienstleistungen lag am Standort Frankfurt auch der Personalaufwand deutlich über Vorjahresniveau. Darüber hinaus wirkte zusätzlich die per Saldo erhöhte Belastung aus interner Leistungsverrechnung von € 46,1 Mio., die im Wesentlichen modifizierten Zurechnungen aufgrund der Einführung des wertorientierten Steuerungsinstrumentariums zuzuschreiben war, ergebnismindernd. Da sich dies insbesondere im Segment Non-Aviation spiegelbildlich auswirkte, war die Veränderung auf Konzern-Ebene insgesamt ergebnisneutral.

Das Segmentergebnis sank um 27,4 % auf € 6,9 Mio. Einen positiven Ergebnisbeitrag erzielten wir am Standort Antalya. Der positiven Verkehrsentwicklung entsprechend stiegen in Antalya die Erträge aus dem Terminalmanagement in türkischer Währung an. Umgerechnet in Euro sanken die Erträge jedoch wegen des Kursverfalls der türkischen Lira. Der Standort Frankfurt-Hahn belastete das Segmentergebnis, weil die Umsatzzuwächse durch Kosten für Maßnahmen zur Kapazitätsentwicklung und für Schallschutz überkompensiert wurden.

Das Segment-EBITDA fiel gegenüber dem Vorjahr um € 92,6 Mio. auf € – 38,9 Mio. Mit einem Anteil von € 96,4 Mio. ist hierin die außerplanmäßige Abschreibung auf unser Engagement auf den Philippinen enthalten. Bereinigt um den Manila-Effekt hätte das Segment Aviation ein EBITDA in Höhe von € 57,5 Mio. erzielt.

Ground Handling

Das Segment Ground Handling beinhaltet im Wesentlichen die Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservice.

Im Geschäftsjahr 2002 erzielte Ground Handling Erträge mit Dritten in Höhe von € 518,4 Mio. und verzeichnete damit gegenüber 2001 einen Rückgang um 3,7 %. Dieser resultierte zum einen aus Umsatzeinbußen am Standort Frankfurt, da die Airlines vor dem Hintergrund der stagnierenden bzw. rückläufigen Nachfrage kleineres und leichteres Fluggerät einsetzten. Dadurch reduzierten sich bei den Bodenverkehrsdiensten die Umsätze pro abgefertigtem Flugzeug. Zum anderen mussten die Bodenverkehrsdienste im Zuge der Marktöffnung

einen moderaten Marktanteilsverlust verkraften. Der Marktanteil lag im Jahr 2002 bei durchschnittlich 92,5 % im Vergleich zu 93,6 % im Vorjahr. Positiv entwickelten sich die Erträge mit Dritten am Standort Wien, wo im Berichtsjahr mehrere Neukunden akquiriert werden konnten.

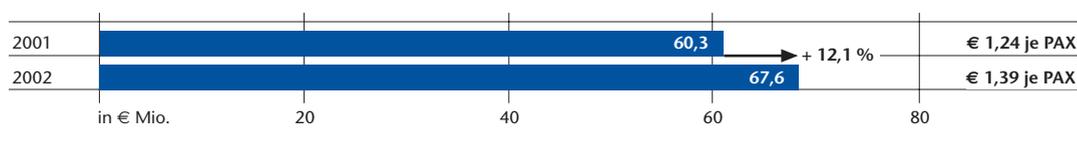
Die Reduktion der operativen Kosten um 0,8 % wurde im Wesentlichen am Standort Frankfurt erwirtschaftet. Dabei wurde das Segmentergebnis durch die veränderte Verrechnungssystematik in den Zentralbereichen positiv beeinflusst. Die Ertragsrückgänge sowie die negativen Ergebnisse der Standorte Frankfurt-Hahn und Saarbrücken konnten dennoch nicht kompensiert werden, sodass das Segmentergebnis um € 8,4 Mio. auf € – 1,2 Mio. zurückging. Gegenüber dem Vorjahr gestiegene Beteiligungserträge und ein insgesamt besseres anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen führten dazu, dass das erzielte EBITDA in Höhe von € 21,3 Mio. um nur € 6,3 Mio. unter dem des Vorjahres lag.

Non-Aviation

Das Konzern-Segment Non-Aviation beinhaltet alle Aktivitäten hinsichtlich Entwicklung, Management und Vermarktung von Flughafen-Immobilien sowie Retail-Aktivitäten. Darüber hinaus umfasst es Instandhaltungs-, Versorgungs- und Ingenieurleistungen für den Betrieb und die Verfügbarkeit aller Gebäude, Geräte und technischen Anlagen an Flughäfen sowie das Parkraummanagement.

Im Geschäftsjahr 2002 fielen die Erträge mit Dritten um 8,6 % auf € 429,1 Mio. Im Vorjahr waren ertragssteigernde Sondereffekte in Höhe von insgesamt € 52,8 Mio. aus der ergebniswirksamen Auflösung zweier Rückstellungen und eines Rückerstattungsanspruchs sowie einem Beteiligungsteilverkauf zu verzeichnen. Sondererträge in dieser Größenordnung fielen im Jahr 2002 nicht an. Ein deutlicher Umsatzzuwachs wurde im Jahr 2002 mit Retail-Erlösen aus Dutyfree- und Einzelhandelsgeschäften am Standort Frankfurt erzielt: Sie stiegen im Vorjahresvergleich um 12,1 % auf € 67,6 Mio. Die Retail-Erlöse je Passagier nahmen um 12,1 % auf € 1,39 zu. Das belegt den Erfolg unseres Konzepts, die Attraktivität des Angebots durch bauliche Maßnahmen sowie eine Optimierung der Wegeführung, der Flächenzuschneide und der Branchenstruktur zu steigern.

Retail-Erlöse



Im Segment Non-Aviation erhöhte sich der operative Aufwand um 5,5 % auf insgesamt € 475,5 Mio., unter anderem aufgrund gestiegener Fremdwährungskursverluste.

Das Segmentergebnis lag mit € 282,5 Mio. leicht über dem Vorjahresniveau. Neben der spiegelbildlichen Auswirkung des in Aviation beschriebenen Effekts aus der internen Leistungsverrechnung wirkte sich zudem eine veränderte Verrechnungssystematik in den Zentralbereichen gegenläufig aus. Daraus ergibt sich ein um € 29,3 Mio. höheres Segmentergebnis.

Die außerplanmäßige Abschreibung des Manila-Projekts belastete das Segment Non-Aviation mit € 164,2 Mio. Das EBITDA sank um € 175,4 Mio auf € 227,0 Mio.

Das auch um den Manila-Effekt bereinigte EBITDA ist auf niedrigeren Abschreibungsaufwand auf das Segmentvermögen, unter anderem durch die im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen verlängerte Nutzungsdauer des Terminal 1 am Flughafen Frankfurt, und auf geringere Erträge aus Beteiligungen zurückzuführen.

Sonstiges

Das Konzern-Segment Sonstiges umfasst Aktivitäten zur Unterstützung des Flughafen-Betriebs, im Wesentlichen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (ICT-Solutions und ICT-Infrastruktur), die Energieversorgung sowie den Betrieb der Kantinen am Standort Frankfurt. Mit der Vollkonsolidierung der ICTS Europe kamen ergänzend Flughafen-fremde Sicherheitsdienstleistungen wie die Bewachung des Euro-Tunnels hinzu.

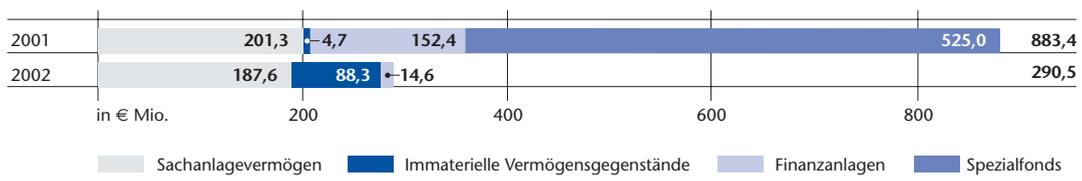
Die Erträge mit Dritten stiegen in diesem Segment gegenüber 2001 um 51,2 % auf € 75,9 Mio. Dies war mit € 24,2 Mio. auf die Vollkonsolidierung der ICTS Europe zurückzuführen. Außerdem wirkte sich der erstmalige Einbezug der Air-Transport IT Services, Inc. (AirIT) sowie, seit Beginn des dritten Quartals 2002, der Decision Support Technologies Inc. (DST) in den Konsolidierungskreis positiv aus. Die AirITSystems Hannover GmbH wird seit Ende 2001 quotaal konsolidiert, was ebenfalls Ertragssteigerungen im Vorjahresvergleich zur Folge hatte.

Das im Jahr 2002 erzielte Segmentergebnis lag mit € 12,9 Mio. um 27,7 % über dem Vorjahr, das EBITDA nahm um 38,3 % auf € 32,5 Mio. zu.

Investitionen

Die **Gesamtinvestitionen** betragen im Geschäftsjahr 2002 € 290,5 Mio. im Vergleich zu € 883,4 Mio. im Vorjahr. Für den starken Rückgang war vor allem die Veränderung der Finanzinvestitionen wesentlich. In 2001 war nach dem Börsengang ein Teil der Emissionserlöse in Höhe von € 525,0 Mio. in einen Spezialfonds angelegt worden, der jedoch wegen der schlechten Entwicklung des Wertpapiermarkts im Herbst 2002 vollständig veräußert wurde. Bereinigt um diesen Sachverhalt ging das Investitionsvolumen um 19,0 % zurück.

Investitionen



Gestiegen sind die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände: Sie nahmen von € 4,7 Mio. auf € 88,3 Mio. zu. Im Rahmen der Vollkonsolidierung der ICTS Europe zum 1. Januar 2002 entstand mit dem Erwerb der restlichen 55 % der Gesellschaftsanteile ein zusätzlicher Goodwill in Höhe von € 60,0 Mio., der über 15 Jahre abzuschreiben ist. Außerdem wurde Goodwill in Höhe von € 8,2 Mio. in Zusammenhang mit dem Erwerb der DST aktiviert. Bei der erfolgreichen Einführung der Software SAP R/3 zum 1. Juli 2002 entstanden im Geschäftsjahr aktivierungspflichtige Kosten in Höhe von € 10,5 Mio.

Mehr als drei Viertel der um 6,8 % gesunkenen Investitionen in Sachanlagen in Höhe von € 187,6 Mio. entfielen auf den Standort Frankfurt. Sie dienten vor allem dem fortschreitenden Um- und Ausbau der Terminals. Inklusiv der brandschutztechnischen Ertüchtigung wurden € 45,5 Mio. in entsprechende Maßnahmen investiert. Die Modernisierung bestehender Flugbetriebsflächen einschließlich deren Befeuerung schlug mit € 8,9 Mio. zu Buche. Des Weiteren wurden Neubaumaßnahmen an einem Behördengebäude im Wert von € 10,1 Mio. durchgeführt. Darüber hinaus fielen für Planungsleistungen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau € 30,2 Mio. an.

Die Investitionen in Beteiligungen at equity und andere Finanzanlagen lagen mit € 14,6 Mio. um 90,4 % unter dem Vorjahreswert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit in Höhe von € 395,6 Mio. resultiert mit € 513,8 Mio. (im Vorjahr € 480,9 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Dem gegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 29,7 Mio. aus dem finanziellen Bereich sowie € 88,5 Mio. Zahlungen für Ertragssteuern (im Vorjahr € 58,3 Mio.). Somit ergibt sich ein um rund € 30 Mio. erhöhter Zahlungsmittelzufluss.

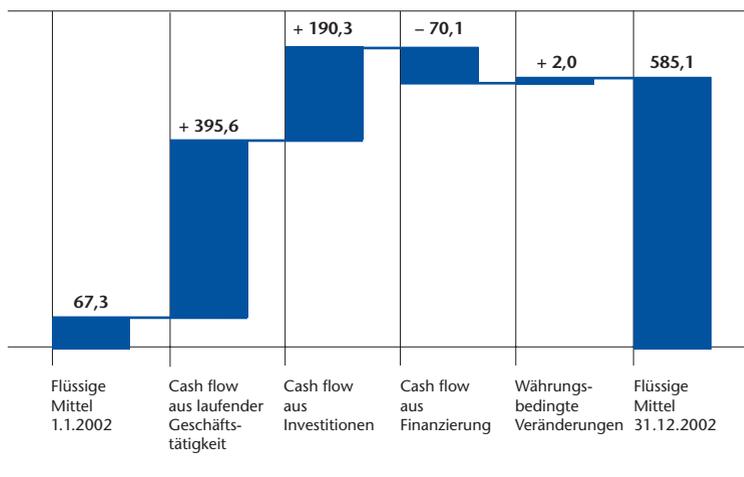
Während die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen sowie Tochter- bzw. assoziierte Unternehmen sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert haben, führt der Verkauf des Spezialfonds in diesem Jahr zu einem Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit.

Der Cash flow aus Finanzierungstätigkeit weist im Geschäftsjahr 2002 einen Zahlungsmittelabfluss von € 70,1 Mio. aus, der sich aus der Ausschüttung und der weitestgehend planmäßigen Tilgung von Finanzkrediten ergab. Im Vorjahr war der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von € 515,4 Mio. geprägt von den Einnahmen aus dem Börsengang in Höhe von € 903,9 Mio. und der gegenläufig wirkenden vorzeitigen Tilgung langfristiger Darlehen Ende des Jahres 2001.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der Anlage der zugeflossenen Mittel aus dem Spezialfonds in kurzfristige Termingelder.

Veränderung der flüssigen Mittel

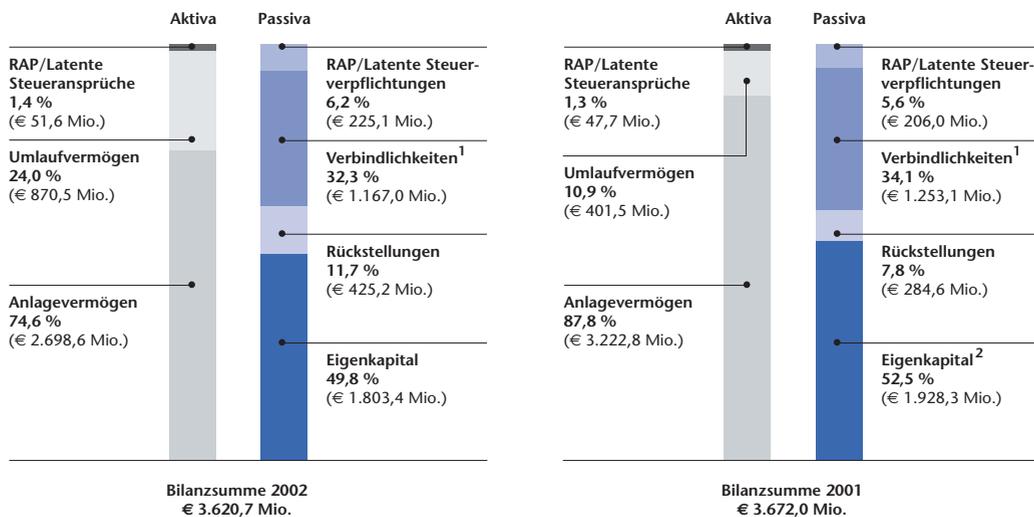
in € Mio.



Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2001 um 1,4 % auf € 3.620,7 Mio. verringert. Dies ist im Wesentlichen auf die außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Manila-Projekt zurückzuführen. Die Vermögensstruktur der Fraport AG bleibt weiterhin langfristig geprägt.

Bilanzstruktur



¹ Inklusiv die für 2001 ausgeschüttete Dividende, Anteile fremder Gesellschafter, Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen.

² Ohne die für 2001 ausgeschüttete Dividende.

Nach dem Börsengang 2001 wurde ein Teil der Emissionserlöse in Höhe von € 525,0 Mio. in einen Spezialfonds investiert. Damit wuchs das Anlagevermögen in 2001 stark an. Wegen der schlechten Entwicklung und Aussichten auf dem Wertpapiermarkt wurde der Spezialfonds im Herbst 2002 vollständig veräußert. Der nominelle Kapitalerhalt der Anlage konnte trotz der Turbulenzen am Kapitalmarkt sichergestellt werden. Die freien Mittel sind bis auf weiteres in kurzfristigen Termingeldern angelegt.

Im Wesentlichen bedingt durch die Veräußerung des Spezialfonds hat sich das **Anlagevermögen** um 16,3 % bzw. € 524,2 Mio. auf € 2.698,6 Mio. vermindert. Das **Umlaufvermögen** verzeichnete im Wesentlichen durch die Anlage der Mittel aus dem Spezialfonds in kurzfristige Termingelder einen Anstieg um 116,8 % bzw. € 469,0 Mio. auf € 870,5 Mio. Dem steht die Abschreibung der Forderungen aus dem Manila-Projekt entgegen.

Kennzahlenentwicklung

Bilanzielle Kennzahlen		2002	2001
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – Liquide Mittel)	€ Mio.	324,6	895,4
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	%	18,0	46,4
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	%	9,0	24,4
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash-Flow ²)	%	82,1	245,5
Working Capital (Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten)	€ Mio.	422,0	– 112,3
Anlagendeckung (Eigenkapital ¹ /Anlagevermögen nach Abzug SoPo)	%	67,4	60,3
Liquidität 1. Grades (Liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	130,5	14,5
Liquidität 2. Grades (Liquide Mittel + kurzfristige Forderungen/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	185,0	71,0

¹ Ohne die für 2001 ausgeschüttete Dividende.

² Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die **Eigenkapitalquote** (ohne die ausgeschüttete Dividende) lag bei 49,8 % leicht unter dem Wert von 52,5 % im Vorjahr. Das Eigenkapital deckt 67,4 % des Anlagevermögens (nach Abzug der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen).

Das **Fremdkapital** (einschließlich Sonder- und Abgrenzungsposten) betrug zum Bilanzstichtag € 1.817,3 Mio. und hatte damit einen Anteil von 50,2 % der Bilanzsumme. Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres sanken die Bankschulden in 2002 um € 60,4 Mio. auf € 909,7 Mio. Die Netto-Finanzschulden lagen zum Jahresende bei € 324,6 Mio. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital (Gearing) entwickelte sich nach der Auflösung des Spezialfonds positiv von 46,4 % auf 18,0 %. Dagegen erhöhten sich die Rückstellungen wegen einer Garantieverpflichtung gegenüber einem Bankenkonsortium aus dem Projekt Manila in Höhe von € 137,9 Mio.

Die als kurzfristige Termingelder angelegten Mittel bilden in den nächsten Jahren unter anderem die Grundlage für die Finanzierung des Ausbaus. Die Investitionen in den Flughafen-Ausbau erfordern aber langfristig die Aufnahme zusätzlicher Fremdmittel. Die Eigenkapitalquote wird dann zurückgehen.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland (18,4 %), des Landes Hessen (32,1 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,5 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht. Der Vorstand der Fraport AG hat daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen erstellt. Der Vorstand der Fraport AG hat am Ende des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Aus den oben im Abhängigkeitsbericht dargestellten sonstigen Maßnahmen entstand für die Fraport AG kein Nachteil.“

Corporate Governance-Kodex

Am 18. Dezember 2002 hat der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die so genannte Entsprechenserklärung einschließlich der Abweichungen zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet und auf unserer Web-Seite öffentlich zugänglich gemacht.

Risikomanagement

Der Fraport-Konzern verfügt über ein Risikomanagement-System. Wir können die Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit verbunden sind, frühzeitig erkennen, bewerten und steuern.

Primäres Ziel des Risikomanagements ist der kontrollierte Umgang mit Risiken. Dies schafft Handlungsspielräume, die ein Eingehen von Risiken ermöglichen, wenn das Verhältnis der angestrebten Vorteile und der eingegangenen Risiken angemessen ist. Im Rahmen des wertorientierten Managements richten wir unsere Investitionsentscheidungen konsequent an diesem Grundsatz aus.

Risikomanagement-Strukturen

Das Risikomanagement ist in den laufenden Geschäftsprozess integriert. Das Management der Risiken erfolgt dabei durch die jeweils verantwortlichen Unternehmensbereiche der Fraport AG. Risiken aus den Konzern-Unternehmen unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG, zum einen durch die Unternehmensbereiche und das Beteiligungscontrolling, zum anderen durch die Vertreter der Fraport AG in den Aufsichtsgremien.

Zentrales Gremium unseres Risikomanagement-Systems ist der aus dem Kreis der Sprecher der Unternehmensbereiche besetzte Risikomanagement-Ausschuss. Dem Risikomanagement-Ausschuss, der direkt an den Vorstand der Fraport AG berichtet, obliegt das Monitoring der Risiken und die Koordination von Maßnahmen aus gesamtunternehmerischer Sicht. Der Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen wird von dem Konzern-Unternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) gesteuert.

Unternehmensweit geltende Grundsätze schreiben eine quartalsweise Erfassung und Berichterstattung der Risikosituation vor. Dieser Turnus kann durch fallweise Berichterstattung bei bedeutenden Veränderungen ergänzt werden. Hierbei werden Wesentlichkeitsgrenzen vorgegeben. Der Vorstand wird damit in die Lage versetzt, seine Verantwortung für das Gesamtunternehmen wahrzunehmen.

Die Funktionsfähigkeit unseres Risikomanagement-Systems wird von unserer internen Revision geprüft. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse dienen der kontinuierlichen Verbesserung des Risikomanagements.

Wesentliche Risiken

Als wesentlich gelten alle Risiken, die, sofern sie quantifizierbar sind, im Eintrittsfall eine Ergebniswirkung von mindestens € 10 Mio. vor Steuern hätten, sowie Risiken, die nicht quantifizierbar sind, aber in der Größenordnung vergleichbare Abweichungen von festgelegten Zielgrößen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bewirken könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Entscheidend für die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ist die Konjunkturentwicklung. Die aktuellen Prognosen sind gekennzeichnet von der Unsicherheit über die weitere politische und militärische Entwicklung im Nahen Osten. Es ist davon auszugehen, dass die prognostizierten Wachstumsraten für das BIP nach dem Beginn der Kampfhandlungen im Irak nicht erreicht werden. Bereits bei einer raschen Beendigung des Konflikts ist von einer verzögerten konjunkturellen Wiederbelebung auszugehen; die Auswirkungen eines länger andauernden Krieges sind derzeit nicht abschätzbar.

Von den Folgen der kriegerischen Auseinandersetzung im Irak sind wir unmittelbar durch Streckenstilllegungen und Flugstreichungen betroffen. Unsere Möglichkeiten, dem Risiko eines Nachfragerückgangs entgegenzuwirken, sind limitiert. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz kann der Flughafen Frankfurt jedoch davon profitieren, dass gerade in Krisenzeiten die Airlines ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Wir sind zuversichtlich, dass die Auswirkungen der Krise, wie in der Vergangenheit, nach relativ kurzer Zeit ausgeglichen werden können, wie zum Beispiel nach dem Golfkrieg 1990/91 oder nach den Terroranschlägen des 11. September 2001.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa trug in 2002 in erheblichem Umfang zu den erzielten Umsatzerlösen bei. Der Standort Frankfurt wird dabei auch von ihren Partnern in der Star Alliance als zentrale Drehscheibe in Europa genutzt. Eine Beeinträchtigung der Geschäftsbeziehung mit der Lufthansa hätte daher wesentliche nachteilige Auswirkungen auf Fraport. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung der Lufthansa ist im Zuge des derzeitigen Konsolidierungsprozesses innerhalb der europäischen Luftverkehrsbranche langfristig von einer Stärkung des Hauptkunden des Fraport-Konzerns auszugehen.

Die wirtschaftliche Situation einiger Luftverkehrsgesellschaften ist schwierig. Beispielsweise betrifft dies die beiden US-amerikanischen Fluggesellschaften US Airways und United Airlines, die Gläubigerschutz nach amerikanischem Recht (Chapter 11) beantragt haben. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Fluggesellschaften in einer wirtschaftlichen Krise ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die dann freiwerdenden Slots am Flughafen Frankfurt könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, denen aktuell keine freien Kapazitäten angeboten werden können. Die Folgen eines möglichen Ausfalls einzelner Kunden wären somit begrenzt.

Derzeit erhält Fraport Konzessionsabgaben von den am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen tätigen Gesellschaften. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund von Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen diese Einnahmemöglichkeit eingeschränkt wird.

Eventuelle Verzögerungen bei baulichen Maßnahmen in den Terminals am Standort Frankfurt könnten zu einer Beeinträchtigung der Erweiterung der Retail-Flächen und damit zu erheblichen Umsatzeinbußen führen. Außerdem könnten gesetzliche Regelungen zu einem Verkaufsverbot steuerlich begünstigter Tabakwaren und so zu einem signifikanten Rückgang der Retail-Erlöse führen.

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit der Realisierung der angestrebten Kapazitätserweiterung durch den Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Airport Frankfurt Main die Chance, seinen Status als internationaler Verkehrsflughafen auch in der Zukunft zu halten und weiter auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen zur Überwindung der aktuellen Kapazitätsengpässe und für die Teilnahme des Fraport-Konzerns am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Verzicht auf den Ausbau würde bedeuten, dass sich die Verkehrsströme absehbar an Frankfurt vorbeientwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Airlines ihre Flugverbindungen dann teilweise zu anderen Flughäfen verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Insbesondere die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für uns.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Es ist wegen des Ausbauvorhabens bereits zu Klagen beziehungsweise Klageandrohungen von verschiedenen Gruppen und Kommunen gekommen. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. Um bei der Bevölkerung und den sonstigen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir uns entschieden, bei der Umsetzung des Ausbauvorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm aufgenommen. Das Zehn-Punkte-Programm sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden, eine verstärkte Nutzung von Frankfurt-Hahn und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel, wie der Bahn, vor.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Um Währungs- und Zinsänderungsrisiken zu steuern, setzen wir unter anderem auch vereinzelt derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden ausschließlich zur Sicherung von Grundgeschäften genutzt und nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken.

Aufgrund der aktuellen Zinserwartungen werden sowohl auf der Passivseite als auch auf der Aktivseite für die als Termingeld angelegten Mittel keine wesentlichen Zinsänderungsrisiken gesehen.

Die Währungsstrategie des Fraport-Konzerns ist die einer projektbezogenen Absicherung der Positionen nach dem Prinzip des Natural Hedge, das heißt, der Aufbau einer kongruenten Passivposition zur Absicherung der sich aus einer geplanten Aktivposition ergebenden Transaktionsrisiken. Beispielsweise sind die antizipierten Einnahmen in US-\$ aus unserem Engagement in Antalya durch eine entsprechende Verbindlichkeit in US-\$ abgesichert. Hieraus ergeben sich deshalb keine wesentlichen Währungsrisiken.

Rechtliche Risiken

Die Fraport AG könnte zu Schadensersatzzahlungen verpflichtet werden. Hintergrund ist ein Streit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbbaurechte des Sheraton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, an dem die Fraport AG die Rechte seinerzeit verkauft hatte. Der damalige Käufer unterstellt der Fraport AG heute, dass die Teilerbbaurechte aufgrund von versteckten Baumängeln nicht werthaltig waren. Die Mängel sollen aus mangelhafter Bauleitung resultieren. Die Gefahr, dass die Fraport AG zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird jedoch von uns als sehr unwahrscheinlich angesehen.

Sonstige Risiken und IT-Risiken

Unser Geschäftsbetrieb kann durch Ereignisse, wie beispielsweise Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz des Fraport-Konzerns deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Auch Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken sind gedeckt. Der Fraport AG wurde nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten von den Versicherern die Deckungszusage für Haftpflichtansprüche Dritter infolge von Krieg und Terror



gekündigt. Bis Ende 2002 verfügten wir über eine Deckungszusage des Bundes für Drittschäden mit kriegerischem oder terroristischem Hintergrund. Ab Januar 2003 wird dieses Risiko wieder über die private Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von US-\$ 1 Mrd. gedeckt. In der Sachversicherung bestand bis Ende 2002 Versicherungsschutz für Schäden aus terroristischen Handlungen. Ab 2003 hat Fraport auch hierfür eine Deckung in Höhe von € 1,5 Mrd. abgeschlossen.

Wir haben im vergangenen Jahr die Maßnahmen zur Erhöhung der Luftsicherheit auf vielfältige Weise gestärkt. Dies geschah in enger Zusammenarbeit mit den Behörden. Seit Beginn dieses Jahres wird gemäß einer EU-Verordnung das gesamte aufgegebene Reisegepäck vor dem Einladen ins Flugzeug durchleuchtet. Der im internationalen Vergleich ohnehin hohe Standard unserer Sicherheitsmaßnahmen wird damit weiter ausgebaut.

Im Bereich der IT-Sicherheit sehen wir keine wesentlichen Risiken. Den gestiegenen Anforderungen an die Sicherheit Flughafen-spezifischer Informationssysteme wurde mit der Einrichtung des Bereichs „Corporate Information Management“ („CIM“) am Frankfurter Flughafen Rechnung getragen. CIM dient der strategisch notwendigen Bündelung der Verantwortlichkeit für IT-Sicherheit und IT-Architektur. Wir haben bedeutende Beträge in die IT-Infrastruktur investiert. In einem Ausweichquartier etablieren wir ein „Secondary Data Center“ für die Unterbringung redundanter Systeme zur Minimierung möglicher Störungen.

Risiken aus Konzern-Gesellschaften

Hinsichtlich einzelner ausländischer Standorte sind allgemeine politische und volkswirtschaftliche Risiken erwähnenswert. Dies trifft insbesondere auf die Engagements in Manila, Antalya und Lima zu.

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafenterminals stellte auch in 2002 die finanziell größte Aktivität der Fraport AG außerhalb des Flughafens Frankfurt Main dar. Die maßgebliche Gesellschaft für Bau und Betrieb des Terminals ist die PIATCO, an der die Fraport AG direkt und indirekt eine größere Minderheitsbeteiligung hält.

Nach vielen Konsultationen mit der philippinischen Regierung und Verhandlungen mit unseren Mitgesell-schaftern im Jahr 2002 sowie in Fortführung bis Ende März 2003 konnten wir nicht die aus unserer Sicht notwendigen Zugeständnisse erlangen, um die nachhaltige Rentabilität des Manila-Projekts gewährleistet zu sehen. Im Mittelpunkt der Verhandlungen stand unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben unser Streben nach einem größeren Einfluss auf die Gesellschaft und damit auf unser Investment beziehungsweise alternativ eine Einigung über einen Ausstieg der Fraport AG aus diesem Projekt. Zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres erwies sich die Situation als festgefahren. In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 zeichnete sich ab, dass eine Trendwende nicht zu erwarten war. Entsprechend gehen wir davon aus, das Manila-Projekt in absehbarer Zeit nicht erfolgreich und wertschaffend umsetzen zu können. Diese Unsicherheit über die nachhaltige Werthaltigkeit haben wir nach den einschlägigen Bilanzierungsvorschriften durch die Vollabschreibung des Manila-Engagements berücksichtigt. Damit haben wir den derzeit erkennbaren Risiken des Manila-Engagements im Jahresabschluss und im Konzern-Abschluss Rechnung getragen.

Die Fraport AG will in weiteren Gesprächen mit den bisherigen Partnern, möglichen Investoren und der philippinischen Regierung weiter für eine Lösung der Probleme kämpfen. Angesichts eines gutachterlich bestätigten Terminalwerts von rund US-\$ 350 Mio. wird die Fraport AG alle notwendigen rechtlichen Schritte ergreifen, um ihre Investition auch weiterhin zu schützen. Der Vorstand prüft unter anderem die Einleitung eines Schiedsgerichtsverfahrens bei der Weltbank gegen die philippinische Regierung.



Im Rahmen des Betriebs des internationalen Terminals am Flughafen Antalya besteht wie im Vorjahr ein Liquiditätsengpass bei dem Mitgeschafter Bayindir Insaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.S. („Bayindir Insaat“), der jedoch bis heute keine faktischen Auswirkungen auf den Betrieb des Terminals in Antalya hat. Gleichwohl bedeutet dieser Umstand für die Betreibergesellschaft, Antalya, die gesamtschuldnerisch für einen der Bayindir Insaat zugeflossenen Kreditanteil haftet, dass sie für die Bayindir Insaat einstehen muss und dass ein Gesellschafterdarlehen der Antalya an die Bayindir Insaat ausfallen könnte. An der Betreibergesellschaft ist die Fraport AG mit 50 % beteiligt, außerdem besitzt die Fraport AG zusätzlich über ihren Kapitalanteil hinaus 30 % der Dividendenrechte. Zur Besicherung des Gesellschafterdarlehens steht Antalya ein Pfandrecht über die zukünftigen Dividendenzahlungen an die Bayindir Insaat zu. Eine am 2. Dezember 2002 in Kraft getretene Vereinbarung zur Restrukturierung der Bayindir-Gruppe, welche vom türkischen Staat initiiert wurde, sieht eine Rückzahlung der Schulden an ihre Gläubiger nach einer Schonfrist von zwei Jahren vor. Unabhängig davon werden alternative Möglichkeiten geprüft, das derzeitige Gesellschafterdarlehen früher zurückzuführen bzw. die Höhe des Darlehens zu verringern.

Die Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. Eine Ausschreibung eines zweiten Terminals, das bereits vor 2007 in Konkurrenz neben unserem Terminal zur Bewältigung des zu erwartenden Anstiegs der Passagierzahlen betrieben werden könnte, wurde ausgesetzt.

Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten unser Engagement in Antalya stärker als andere Standorte mit Einbußen zu rechnen hat.

Den Währungsrisiken aus der hohen Inflation in der Türkei wird dadurch begegnet, dass ein überwiegendes Teil der Einnahmen in US-Dollar erzielt wird.

Unser Engagement am Flughafen Lima in Peru wird insbesondere durch politische Risiken gefährdet. Diesen Risiken wird jedoch mit einer entsprechenden Versicherung Rechnung getragen. Daneben besteht das Risiko, dass die Fraport AG gemeinsam mit dem Mitgeschafter Alterra Partner Ltd. die Anteile an der Gesellschaft LAP erhöhen muss, da der dritte Gesellschafter, das peruanische Bauunternehmen Cosapi S.A., die 14,5 % der Anteile hält, insolvent ist. Der Bauvertrag (EPC-Vertrag) für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Flughafen-Anlagen wurde am 11. Oktober 2002 unterzeichnet. Die Verhandlungen zur Finanzierung der Investitionen laufen zurzeit. Eventuell müssen die Gesellschafter der LAP das Eigenkapital in den kommenden Jahren über das geplante Ausmaß hinaus erhöhen.

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation der Fraport AG hat ergeben, dass der Fortbestand der Gesellschaft unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist. Auf absehbare Zeit sind keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar. Die oben beschriebenen wesentlichen Risiken sind begrenzt und überschaubar.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer Halle, eines Vorfelds und eines Zurollwegs, die für die Wartung des neuen Großraumflugzeugs Airbus A380 notwendig sind, hat die Fraport AG im Dezember 2002 beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die beabsichtigten Erweiterungsmaßnahmen angezeigt und im Januar 2003 die Planfeststellung beantragt.

Das Raumordnungsverfahren für die Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn am Flughafen Frankfurt-Hahn wurde im Februar 2003 von der zuständigen Planungsbehörde positiv abgeschlossen. Die Verlängerung der Bahn von aktuell 3.045 Meter auf 3.800 Meter soll zukünftig wirtschaftliche Langstreckenflüge, insbesondere im Frachtbereich, ermöglichen.

Ausblick

Ausbau

Die Fraport AG beabsichtigt die Antragseinreichung zur Eröffnung des Genehmigungsverfahrens für den dringend erforderlichen Flughafen-Ausbau im laufenden Geschäftsjahr. Die Fertigstellung der neuen Landebahn ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Fraport geht nach gegenwärtigem Kenntnisstand davon aus, dass die Realisierung des Gesamtprojekts im vorgesehenen Zeitplan möglich sein wird. Im Rahmen dieses Verfahrens beabsichtigt die Fraport AG ein Nachtflugverbot für geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zu beantragen.

Geschäftsaussichten für 2003

Das Geschäftsjahr 2003 hat gut begonnen, am Standort Frankfurt konnten in den Monaten Januar und Februar im Vergleich zum Vorjahresmonat gesteigerte Verkehrszahlen verbucht werden. Diese positive Entwicklung hat sich jedoch seit Ende Februar verzögert. Die Kriegsangst und die konjunkturelle Abkühlung beeinträchtigen die Nachfrage nach Geschäftsreisen und haben negative Folgen für den Touristikverkehr. Die weitere weltwirtschaftliche Entwicklung hängt von der Dauer und dem Ausgang des Irak-Kriegs ab.

Eine verlässliche Prognose für 2003 fällt im März 2003 schwer. EBITDA und Konzern-Jahresüberschuss für 2003 sehen wir trotz der Verunsicherung der Verbraucher und der kriegerischen Auseinandersetzung im Nahen Osten über den um den Sondereffekt Manila bereinigten Werten für das Vorjahr. Einige Faktoren bestimmen die Umsatz- und Aufwandsentwicklung: Die zum 1. Januar 2003 in Kraft getretene Erhöhung der Flughafen-Entgelte für den Flughafen Frankfurt Main um durchschnittlich 2 % zuzüglich einer Anhebung um 0,5 % für mit den Airlines vereinbarte Sonderleistungen wirkt umsatzsteigernd. Wegen der Einführung der 100-prozentigen Reisegepäck-Kontrolle an den europäischen Flughäfen seit Jahresbeginn rechnen wir auch mit Erlöszuwächsen im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen. Hingegen erhöhen sich die Sachaufwendungen im Zuge des Genehmigungsverfahrens für den Flughafen-Ausbau und für die Sanierung der so genannten „Nordbahn“ überproportional zum Umsatz.

Um den Verkehrsrückgängen nach Ausbruch des Irak-Krieges zu begegnen, haben wir ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen definiert. Dabei steht die Überprüfung von Investitionen und Sachkosten im Vordergrund. Mitte März 2003 wurde mit dem Betriebsrat für den Standort Frankfurt eine Vereinbarung geschlossen, sodass eine flexible Anpassung des Personaleinsatzes ermöglicht wird. Zu dem dreistufig aufgebauten Maßnahmenpaket gehört beispielsweise der Abbau von Überstunden und Zeitguthaben, der reduzierte Einsatz von Fremdpersonal und Aushilfen sowie insbesondere mehr Flexibilität bei der Arbeitszeitgestaltung. Wenn die Verkehrszahlen stark unter dem Sollwert liegen sollten, sind nach dem vorgesehenen Regelungsmechanismus letzte Mittel, zum Beispiel das Verschieben, Reduzieren oder vorübergehende Aussetzen von Sozialleistungen wie etwa der betrieblichen Treueprämie, vorgesehen.

Die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns ist stabil. Für 2003 sehen wir nach dem bisherigen und erwarteten Geschäftsverlauf eine Dividendenfähigkeit der Fraport AG, unter der Voraussetzung, dass der Irak-Krieg nicht erhebliche weitere Risiken bringt. Effizienzsteigernde Maßnahmen des „WM 2005“-Projekts werden bereits in 2003 zu einer nachhaltigen Verbesserung unserer Position beitragen.

Flughafen-Bau in Berlin-Schönefeld

Die Fraport AG beteiligt sich seit 1997 am Privatisierungsverfahren der Berlin-Brandenburg Flughafen Holding (BBF). Konsortialführer sind die IVG Immobilien AG und die Hochtief Airport GmbH. Im Bieterverfahren ist die Fraport AG mit 7,0 % vertreten. Das Konsortium soll die drei bestehenden Airports zunächst betreiben sowie den neuen Flughafen Berlin-Brandenburg International planen, bauen und anschließend betreiben. Am 30. August 2002 wurde zwischen dem Konsortium und den öffentlichen Anteilseignern (Bund sowie die Länder Berlin und Brandenburg) eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der die wesentlichen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen fixiert sind. Diese Absichtserklärung wurde einseitig von den öffentlichen Anteilseignern über den 7. Februar 2003 hinaus nicht verlängert; die Privatisierungsverhandlungen wurden damit zwischenzeitlich abgebrochen. Eine abschließende, offizielle Erklärung seitens der öffentlichen Anteilseigner über den Stand der Privatisierungsverhandlungen steht zwar noch aus, allerdings deuten alle Informationen daraufhin, dass die Privatisierung in der bisherigen Konstellation voraussichtlich gescheitert ist.

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2002

in € Mio.	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(6)	1.803,6	1.580,6
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(7)	- 0,8	0,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	(8)	19,2	18,4
Sonstige betriebliche Erträge	(9)	80,2	114,1
Gesamtleistung		1.902,2	1.713,8
Materialaufwand	(10)	- 275,3	- 281,7
Personalaufwand	(11)	- 860,1	- 689,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(12)	- 214,1	- 209,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(13)	- 251,6	- 225,0
Betriebliches Ergebnis		301,1	308,6
Zinsergebnis	(14)	- 34,0	- 72,9
Ergebnis at equity	(15)	- 17,0	- 25,8
Erträge aus Beteiligungen	(16)	4,3	15,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	(17)	- 3,8	- 3,6
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	(18)	- 289,5	- 59,1
Sonstiges Finanzergebnis	(19)	3,8	7,9
Finanzergebnis		- 336,2	- 138,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 35,1	170,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(20)	- 79,4	- 60,7
Sonstige Steuern	(21)	- 5,0	- 7,0
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		- 1,3	- 1,4
Konzern-Jahresfehlbetrag (im Vorjahr Konzern-Jahresüberschuss)		- 120,8	101,1
Entnahme aus der Kapitalrücklage		130,3	-
Einstellung in Gewinnrücklagen		- 9,5	- 65,1
Konzern-Bilanzgewinn		0,0	36,0
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	(22)		
unverwässert		- 1,34	1,28
verwässert		- 1,33	-
EBITDA		241,9	507,2
EBIT		- 4,9	235,2

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2002

Aktiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
A. Anlagevermögen		2.698,6	3.222,8
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(23)	225,1	99,8
II. Sachanlagen	(24)	2.403,9	2.435,1
III. Beteiligungen at equity	(25)	37,3	126,1
IV. Andere Finanzanlagen	(26)	32,3	561,8
B. Umlaufvermögen		870,5	401,5
I. Vorräte	(27)	13,1	11,9
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(28)	195,9	141,3
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(29)	76,4	173,6
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(30)	585,1	74,7
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(31)	43,1	41,5
D. Latente Steueransprüche	(32)	8,5	6,2
		3.620,7	3.672,0

Passiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
A. Eigenkapital	(33)	1.803,4	1.964,3
I. Gezeichnetes Kapital		900,6	900,9
II. Kapitalrücklage		532,0	662,4
III. Gewinnrücklagen		370,8	365,0
IV. Konzern-Bilanzgewinn		0,0	36,0
B. Anteile fremder Gesellschafter	(34)	12,9	5,5
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(35)	24,2	22,4
D. Rückstellungen	(36)	425,2	284,6
E. Verbindlichkeiten		1.129,9	1.189,2
I. Finanzschulden	(37)	909,7	970,1
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(38)	94,8	99,0
III. Andere Verbindlichkeiten	(39)	125,4	120,1
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(40)	66,6	71,0
G. Latente Steuerverpflichtungen	(41)	158,5	135,0
		3.620,7	3.672,0

Konzern-Kapitalflussrechnung

in € Mio.	Anhang	2002	2001
Konzern-Jahresfehlbetrag (im Vorjahr Konzern-Jahresüberschuss)		- 120,8	101,1
Ertragsteuern		79,4	60,7
Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis		1,3	1,4
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)		279,3	288,4
Abschreibungen auf Forderungen Manila-Projekt		241,7	-
Zinsergebnis		34,0	72,9
Beteiligungserträge		- 4,3	- 15,1
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		0,6	- 9,3
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse		2,7	11,7
Veränderungen der Equity-Bewertung		5,2	8,1
Veränderungen der Vorräte		- 0,9	- 1,6
Veränderungen der Forderungen		- 31,4	- 32,3
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens		1,2	1,7
Veränderungen der Rückstellungen		7,1	9,3
Veränderungen des übrigen Fremdkapitals		18,7	- 16,1
Gezahlte Zinsen		- 53,8	- 90,1
Erhaltene Zinsen		19,8	17,2
Erhaltene Dividenden		4,3	15,1
Gezahlte Ertragsteuern		- 88,5	- 58,3
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(43)	395,6	364,8
Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände		- 20,0	- 4,7
Investitionen in Sachanlagen		- 187,6	- 201,3
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen (abzüglich erworbene Finanzmittel)		- 70,4	-
Verkauf von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen		-	8,2
Investitionen in Beteiligungen at equity		- 0,6	- 73,9
Spezialfonds		489,9	- 525,0
Sonstige Finanzinvestitionen		- 31,9	- 159,7
Erlöse aus Anlagenabgängen		10,9	89,2
Mittelzufluss/Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(43)	190,3	- 867,2
Ausschüttungen		- 37,7	- 78,0
Kapitalerhöhung		6,5	903,9
Börsengangaufwendungen		-	- 41,2
Gesellschaftereinlage		-	44,4
Veränderung der Finanzschulden		- 38,9	- 313,7
Mittelabfluss/Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit	(43)	- 70,1	515,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		2,0	- 0,5
Veränderung des Finanzmittelbestands		517,8	12,5
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		67,3	54,8
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(43)	585,1	67,3

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapital-Rücklage	Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen	Konzern-Bilanzgewinn	Gesamt
Stand 1.1.2001	640,0	–	36,5	266,1	76,7	1.019,3
Kapitalerhöhung gegen Einlagen	261,1	618,1	–	–	–	879,2
Ausschüttung/Gesellschaftereinlage	–	44,4	–	–	– 76,7	– 32,3
Kauf eigener Anteile	– 0,2	– 0,1	–	–	–	– 0,3
Konzern-Jahresüberschuss	–	–	–	65,1	36,0	101,1
Währungsänderungen	–	–	–	– 3,4	–	– 3,4
Marktbewertung von Derivaten	–	–	–	0,8	–	0,8
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	–	–	–	– 0,1	–	– 0,1
Stand 31.12.2001	900,9	662,4	36,5	328,5	36,0	1.964,3
Stand 1.1.2002	900,9	662,4	36,5	328,5	36,0	1.964,3
Kapitalerhöhung gegen Einlagen	1,0	1,5	–	–	–	2,5
Ausschüttung	–	–	–	–	– 36,0	– 36,0
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	–	–	–	0,2
Kauf eigener Anteile	– 1,4	– 1,7	–	–	–	– 3,1
Konzern-Jahresfehlbetrag	–	–	–	9,5	– 130,3	– 120,8
Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	– 130,3	–	–	130,3	0,0
Währungsänderungen	–	–	–	– 4,9	–	– 4,9
Marktbewertung von Derivaten	–	–	–	– 1,3	–	– 1,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	–	–	–	2,5	–	2,5
Stand 31.12.2002	900,6	532,0	36,5	334,3	0,0	1.803,4

Konzern-Anlagenspiegel

(Textziffer 23ff)

in € Mio.	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 1.1.2002	Veränderungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen	Konsolidierungskreisänderungen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 31.12.2002
Immaterielle Vermögenswerte							
Konzessionen, Patente, Lizenzen und ähnliche Rechte	93,2	0,0	2,9	20,0	- 2,2	9,5	123,4
Geschäfts- oder Firmenwert	84,3	0,0	8,0	68,3	- 0,3	52,8	213,1
Gesamt	177,5	0,0	10,9	88,3	- 2,5	62,3	336,5
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.142,4	0,0	0,0	59,0	- 15,6	10,1	3.195,9
Technische Anlagen und Maschinen	1.534,7	0,0	0,0	23,9	- 14,5	7,1	1.551,2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	320,1	0,0	4,9	32,8	- 23,0	1,0	335,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	89,0	0,0	0,0	71,9	- 3,2	- 27,7	130,0
Gesamt	5.086,2	0,0	4,9	187,6	- 56,3	- 9,5	5.212,9
Beteiligungen at equity	155,0	- 5,9	0,0	4,3	- 9,0	- 69,3	75,1
Andere Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,7	0,0	- 0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Beteiligungen	27,8	0,0	0,0	0,1	0,0	- 7,6	20,3
Ausleihungen an Beteiligungen ¹	97,6	0,2	- 0,5	10,2	0,0	- 30,6	76,9
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Spezialfonds	489,9	0,0	0,0	0,0	- 489,9	0,0	0,0
Sonstige Ausleihungen	18,3	0,0	0,0	0,0	- 1,7	0,0	16,6
Gesamt	634,4	0,2	- 1,2	10,3	- 491,6	- 38,2	113,9
Anlagevermögen	6.053,1	- 5,7	14,6	290,5	- 559,4	- 54,7	5.738,4

¹ Dies betrifft Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

	Kumulierte Abschreibun- gen zum 1.1.2002	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zu- schreibungen	Kumulierte Abschrei- bungen zum 31.12.2002	Restbuch- werte zum 31.12.2002	Restbuch- werte zum 31.12.2001
	48,0	0,4	12,3	- 1,5	0,1	0,0	59,3	64,1	45,2
	29,7	2,3	16,6	0,0	3,5	0,0	52,1	161,0	54,6
	77,7	2,7	28,9	- 1,5	3,6	0,0	111,4	225,1	99,8
	1.220,0	0,0	97,8	- 1,1	0,0	0,0	1.316,7	1.879,2	1.922,4
	1.197,8	0,0	60,7	- 9,7	- 0,1	0,0	1.248,7	302,5	336,9
	233,3	2,7	26,7	- 19,1	0,0	0,0	243,6	92,2	86,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	130,0	89,0
	2.651,1	2,7	185,2	- 29,9	- 0,1	0,0	2.809,0	2.403,9	2.435,1
	28,9	0,0	31,4	0,0	- 22,5	0,0	37,8	37,3	126,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
	3,1	0,0	14,4	0,0	- 1,7	0,0	15,8	4,5	24,7
	68,9	0,0	18,5	0,0	- 23,1	0,0	64,3	12,6	28,7
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
	- 1,1	0,0	7,2	0,0	0,0	- 6,1	0,0	0,0	491,0
	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	- 0,2	1,5	15,1	16,6
	72,6	0,0	40,1	0,0	- 24,8	- 6,3	81,6	32,3	561,8
	2.830,3	5,4	285,6	- 31,4	- 43,8	- 6,3	3.039,8	2.698,6	3.222,8

Segmentberichterstattung

(Textziffer 42)

Primäre Segmentberichterstattung in € Mio.		Aviation	Non- Aviation	Ground Handling	Sonstiges	Über- leitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2002	878,8	429,1	518,4	75,9	–	1.902,2
	2001	655,7	469,4	538,5	50,2	–	1.713,8
Intersegmentäre Erträge	2002	57,6	445,6	53,1	167,3	– 723,6	–
	2001	32,3	388,7	46,1	130,5	– 597,6	–
Erträge gesamt	2002	936,4	874,7	571,5	243,2	– 723,6	1.902,2
	2001	688,0	858,1	584,6	180,7	– 597,6	1.713,8
Segmentergebnis	2002	6,9	282,5	– 1,2	12,9	0,0	301,1
	2001	9,5	281,8	7,2	10,1	0,0	308,6
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2002	55,9	116,7	20,1	21,4	–	214,1
	2001	47,7	125,6	20,2	15,8	–	209,3
Anteiliges Periodenergebnis der at equity bewerteten Unternehmen	2002	– 5,3	– 8,0	– 1,9	– 1,8	–	– 17,0
	2001	– 10,1	– 10,2	– 3,1	– 2,4	–	– 25,8
Erträge aus Beteiligungen	2002	0,0	0,0	4,3	0,0	–	4,3
	2001	6,6	5,2	3,3	0,0	–	15,1
EBITDA vor Abschreibung Manila-Projekt	2002	57,5	391,2	21,3	32,5	–	502,5
	2001	53,7	402,4	27,6	23,5	–	507,2
Außerplanmäßige Abschreibung Manila-Projekt – EBITDA-wirksam	2002	96,4	164,2	0,0	0,0	–	260,6
	2001	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
EBITDA	2002	– 38,9	227,0	21,3	32,5	–	241,9
	2001	53,7	402,4	27,6	23,5	–	507,2
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2002	55,9	116,7	20,1	21,4	–	214,1
	2001	47,7	125,6	20,2	15,8	–	209,3
Abschreibungen auf Finanzanlagen	2002	0,0	3,8	0,0	0,0	–	3,8
	2001	0,3	0,4	2,9	0,0	–	3,6
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen Manila-Projekt	2002	10,7	18,2	0,0	0,0	–	28,9
	2001	10,8	48,3	0,0	0,0	–	59,1
EBIT	2002	– 105,5	88,3	1,2	11,1	–	– 4,9
	2001	– 5,1	228,1	4,5	7,7	–	235,2
Buchwerte des Segmentvermögens	2002	493,1	2.782,0	143,3	193,8	8,5	3.620,7
	2001	465,0	2.911,2	144,8	144,4	6,6	3.672,0
Segmentsschulden	2002	194,6	1.222,8	66,8	87,9	245,2	1.817,3
	2001	165,8	1.157,8	64,6	65,8	253,7	1.707,7
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2002	78,4	126,2	27,5	43,8	–	275,9
	2001	40,8	118,6	24,3	22,3	–	206,0
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2002	95,3	121,6	30,2	9,9	–	257,0
	2001	33,3	31,8	23,2	3,2	–	91,5
Anteile an at equity bewerteten Unternehmen	2002	17,1	8,3	8,5	3,4	–	37,3
	2001	83,2	28,2	9,5	5,2	–	126,1

Sekundäre Segmentberichterstattung in € Mio.		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Erträge mit Dritten	2002	1.659,2	159,4	70,4	13,2	–	1.902,2
	2001	1.593,2	33,6	81,2	5,8	–	1.713,8
Buchwerte des Segmentvermögens	2002	3.262,8	201,4	120,2	27,8	8,5	3.620,7
	2001	3.358,7	94,9	191,4	20,4	6,6	3.672,0
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens und der immateriellen Vermögenswerte	2002	192,0	75,6	0,5	7,8	–	275,9
	2001	204,0	1,6	0,4	0,0	–	206,0

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Der Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2002 der Fraport AG wurde nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt. Ziele dieser Darstellung auf der Grundlage international anerkannter Rechnungslegungsvorschriften sind eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit und eine erhöhte Transparenz unseres Unternehmens für die externen Adressaten.

Die für Bilanzierung, Bewertung und Ausweis im Konzern-Abschluss 2002 relevanten Verlautbarungen betreffen die International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen (SIC) hierzu. Wir haben die Verlautbarungen in der Fassung 2002 angewendet.

Der Konzern-Abschluss hat für die Fraport AG als börsennotiertes Unternehmen gemäß § 292a HGB befreiende Wirkung von der Aufstellungspflicht eines Konzern-Abschlusses nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften.

Die im Zusammenhang mit der Erstellung des Abschlusses nach IFRS angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind entsprechend den Anforderungen des § 292a HGB mit den Bestimmungen der 7. EG-Richtlinie der Europäischen Union zur Konzern-Rechnungslegung (Richtlinie 83/349/EWG) vereinbar.

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

Ergebnis Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

Im Rahmen der Gesamtbewertung des Manila-Projekts hat die Fraport AG sämtliche Buchwerte dieses Projekt betreffend in Höhe von € 289,5 Mio. im Konzern-Abschluss vollständig abgeschrieben. Die außerplanmäßige Abschreibung betrifft in Höhe von € 241,7 Mio. Forderungen in Höhe von € 18,9 Mio. Anteile an Beteiligungen at equity und in Höhe von € 28,9 Mio. andere Finanzanlagen. Der Unterschied zur Abschreibung im HGB-Abschluss der Fraport AG von rd. € 36,4 Mio. resultiert im Wesentlichen aus der zwischen dem 1. Januar 1999 und dem 30. September 2002 vorgenommenen at equity-Bewertung der philippinischen Gesellschaften. Die Konzern-Rücklagen enthalten weiterhin negative Währungsdifferenzen aus der at equity-Bewertung von € 9,2 Mio., die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zulasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden.

Das um die Vollabschreibung des Manila-Projekts bereinigte EBIT beträgt € 284,6 Mio. und das bereinigte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beträgt € 254,4 Mio. Unter Berücksichtigung des gegenläufigen Ertragsteuereffekts in Höhe von € 62,0 Mio. ergäbe sich ein bereinigter Konzern-Jahresüberschuss in Höhe von € 106,7 Mio.

in € Mio.	Konzern-GuV	Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt	Manila-Effekt
Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt	289,5	–	– 289,5
EBITDA	241,9	502,5	– 260,6
EBIT	– 4,9	284,6	– 289,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 35,1	254,4	– 289,5
Konzern-Jahresfehlbetrag/Konzern-Jahresüberschuss	– 120,8	106,7	– 227,5

2 **Wichtige Unterschiede zwischen IFRS und dem Jahresabschluss der Fraport AG nach HGB**

Zwischen den von der Fraport AG angewandten handelsrechtlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und den IFRS bestehen folgende wesentlichen Unterschiede:

- **Abweichende Abschreibungsmethode (IAS 16)**
Zwecks Steueroptimierung wird das Sachanlagevermögen im HGB-Jahresabschluss soweit möglich degressiv sowie mittels Sonderabschreibungen abgeschrieben. Im IFRS Konzern-Abschluss wird entsprechend dem erwarteten Nutzungsverlauf linear abgeschrieben. Die Folgen sind ein nach IFRS erheblich höheres Anlagevermögen und als Gegenposten höhere Gewinnrücklagen sowie ein Passivposten für latente Steuern.
- **Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten zum Marktwert (IAS 39).**
Wertänderungen werden bei fair value hedges erfolgswirksam erfasst und bei cash flow hedges erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet.
- **Kosten von Eigenkapitaltransaktionen (SIC-17)**
Gemäß SIC-17 wurden die Kosten der Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit dem Börsengang im Geschäftsjahr 2001 nach Abzug der Ertragsteuervorteile mit den Kapitalrücklagen verrechnet.
- **Ertragsteuern (IAS 12)**
Gemäß IAS 12 sind grundsätzlich auf alle temporären Unterschiede zwischen den Bilanzansätzen in der Steuerbilanz und der IFRS-Bilanz Steuerlatenzen zu bilden. Diese Pflicht gilt im Gegensatz zum HGB auch für aktive Steuerlatenzen.
Die Verrechnung von Körperschaftsteuerminderungen bei Ausschüttungen erfolgt erst im Geschäftsjahr der Beschlussfassung.
- **Umrechnung monetärer Valuta-Forderungen und Valuta-Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs (IAS 21)**
- **Keine Bildung von Aufwandsrückstellungen (IAS 37)**
- **Bewertung der sonstigen langfristigen Rückstellungen zum Barwert (IAS 37)**
- **Abweichende Bewertung der Vorräte (IAS 2)**
- **Konsolidierung von Special-Purpose-Entities (SIC-12)**
- **Eigene Anteile (SIC-16)**
Eigene Anteile werden gemäß SIC-16 nicht aktiviert, sondern mit dem Eigenkapital verrechnet (anteilig gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage).

3 **Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

Der Konzern-Abschlussstichtag 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 am 30. Juni. Die TCR wurde auf Basis eines zum 31. Dezember aufgestellten Zwischenabschlusses einbezogen.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird weiterhin vom Mutterunternehmen geprägt, obwohl sich der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen im Geschäftsjahr 2002 durch die erstmalige Einbeziehung der Gesellschaften der ICTS-Gruppe deutlich erhöht hat.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises stellt sich folgendermaßen dar:

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1		1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen (einschließlich Spezialfonds)			
31.12.2001	17	7	24
Zugänge	2	20	22
Abgänge (einschließlich Spezialfonds)	4		4
31.12.2002	15	27	42
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2001	7	8	15
Zugänge		2	2
Abgänge	1	1	2
31.12.2002	6	9	15
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2001	25	15	40
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2002	22	36	58
At equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2001	3	3	6
Zugänge		4	4
Abgänge		5	5
31.12.2002	3	2	5
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2001	28	18	46
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2002	25	38	63

Der Anteilsbesitz (Seite 120ff) enthält alle wesentlichen Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen mit Angaben zum letzten Jahresabschluss nach den Regelungen der IFRS (Umsatz, Eigenkapital, Jahresergebnis und Mitarbeiterzahl).

Im Fraport-Konzern wurden zwei (im Vorjahr drei) Tochterunternehmen und ein (im Vorjahr zwei) Gemeinschaftsunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten bzw. einem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet. Weitere sieben (im Vorjahr zwölf) assoziierte Unternehmen, die ebenfalls von untergeordneter Bedeutung sind, wurden zu Anschaffungskosten bzw. einem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet. Die Gesellschaften machen insgesamt weniger als 2 % vom Umsatz, Ergebnis und der Bilanzsumme des Fraport-Konzerns aus.

Auswirkungen des veränderten Konsolidierungskreises

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis einschließlich Spezialfonds (Vollkonsolidierung und Quotenkonsolidierung) haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Anlagevermögen	- 483,0	497,9
Umlaufvermögen ohne liquide Mittel	66,9	19,8
Liquide Mittel	506,0	31,4
Rückstellungen	12,0	1,3
Verbindlichkeiten	52,7	13,4

Die Neukonsolidierungen haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von € 6,0 Mio. (im Vorjahr ein Gewinn von € 4,6 Mio.) beeinflusst.

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

in € Mio.	2002	2001
Anlagevermögen	51,3	47,8
Umlaufvermögen	47,7	49,9
Übrige Aktiva	1,5	0,6
Eigenkapital	41,7	39,9
Fremdkapital	58,8	58,4
Erträge	104,8	114,7
Aufwendungen	91,5	89,2

Wesentliche Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

ICTS-Gruppe → Im Dezember 2001 ist die Fraport AG in den Kaufvertrag vom 5. Oktober 2000 zwischen der CIVAS GmbH und der ICTS International N.V., Amstelveen bei Amsterdam, eingetreten und hat die restlichen 55 % der Anteile an der ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen bei Amsterdam, zum 1. Januar 2002 erworben. Ab diesem Zeitpunkt wird die ICTS-Gruppe vom Fraport-Konzern beherrscht. Zum 1. Januar 2002 erfolgte auch die Ersteinbeziehung der ICTS-Gesellschaften in den Fraport-Konzern. Grundlage der Ersteinbeziehung war der Teilkonzern-Abschluss der ICTS, durch den weitere 18 Tochterunternehmen und ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen einbezogen wurden.

Die Gesellschaften des ICTS-Teilkonzerns erbringen Dienstleistungen im Bereich der Luftverkehrssicherheit in Europa, insbesondere im qualitativ hochwertigen Segment, sowie sonstige Terminaldienstleistungen.

Bei dem Erwerb der restlichen 55 % der Anteile hat sich bei einem Kaufpreis von € 67,3 Mio. ein Goodwill von € 60,0 Mio. ergeben, der über 15 Jahre abgeschrieben wird.

Im Berichtsjahr wurde unter Führung der Fraport AG die Integration der ICTS und der CIVAS-Gruppe zwecks Realisierung von Synergien durchgeführt und umgesetzt, indem die gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung zwischen der CIVAS GmbH (CIVAS), der Civas Deutschland GmbH (Civas Deutschland), der ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS) und der Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) als Tochtergesell-

schaft der ICTS durchgeführt wurde. Der zum 1. Januar 2002 erworbene Anteil der Fraport an der ICTS von 55 % wurde durch den Kauf der restlichen 45 % der Anteile von der CIVAS auf 100 % erhöht. Die ausländischen Tochtergesellschaften der CIVAS wurden von der Fraport AG erworben und bis auf die Airport Carts LLC (ACLCC) (verbleibt im Bestand der Fraport AG) in die Kapitalrücklage der ICTS eingelegt. Die CIVAS und die Civas Deutschland wurden im Dezember 2002 auf die FIS verschmolzen. Der dadurch entstandene Anteil an der FIS wurde ebenfalls in die Kapitalrücklage der ICTS eingelegt. Diese gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung an sich hat auf den Konzern-Abschluss keine Auswirkungen.

Im Vorjahr wurden die Anteile an der ICTS (45 %) at equity bewertet, die Gesellschaften der CIVAS-Gruppe wurden konsolidiert. In 2002 wurden sämtliche Gesellschaften des nunmehr auch die CIVAS-Gesellschaften umfassenden Teilkonzerns konsolidiert. Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns ICTS sind 2002 mit € 174,1 Mio. im Fraport-Konzern-Umsatz enthalten. Die neu konsolidierten ICTS-Gesellschaften haben hierzu einen Beitrag von € 160,2 Mio. geliefert.

Das Konzern-Jahresergebnis wurde durch den ICTS-Teilkonzern mit € – 11,9 Mio. belastet (im Vorjahr € – 5,0 Mio.).

DST und Air-Transport IT → Zum 1. Juli 2002 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Air-Transport IT Services Inc. durch die Fraport AG vollständig übernommen. Zum gleichen Zeitpunkt hat die Air-Transport IT Services Inc. 100 % der Anteile an der Gesellschaft DST zu einem Kaufpreis von US-\$ 8,5 Mio. erworben. Der Gegenstand der Gesellschaften ist die Vermarktung von IT-Produkten und Services insbesondere an Flughäfen.

Bei dem Erwerb der DST zu einem Kaufpreis von US-\$ 8,5 Mio. hat sich ein Goodwill von € 8,2 Mio. ergeben, der über 15 Jahre abgeschrieben wird.

Spezialfonds → Der Wertpapier-Spezialfonds „BLUE SKY-UNIVERSAL-FONDS“ wurde zum 15. Oktober 2002 vollständig veräußert. Die Mittel aus der Veräußerung wurden in kurzfristigen Termingeldern angelegt.

4

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für die Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen erfolgte nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die Anschaffungskosten für Anteile an Tochter- oder Gemeinschaftsunternehmen mit dem nach IFRS 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 Konzern-Anteil 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.

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

Für assoziierte Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen eine Erstbewertung zum Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen der assoziierten Unternehmen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrages 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 Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

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

Die Konsolidierungs- und Bilanzierungsmethoden haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert.

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

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, die Aufwendungen und Erträge zu Jahresdurchschnittskursen umgerechnet, da diese Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden Wechselkurse zugrunde:

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2002	Durchschnitts- kurs 2002	Stichtagskurs 31.12.2001	Durchschnitts- kurs 2001
1.000.000 Türkische Lira (TLR)	0,5761	–	0,7937	–
1.000 Griechische Drachme (GRD)	–	–	2,9347	2,9347
100 Philippinische Peso (PHP)	1,7785	2,0477	2,1894	2,1807
1 US-Dollar (USD)	0,9531	1,0569	1,1334	1,1166
1 Schwedische Krone (SEK)	0,1093	0,1091	0,1072	0,1080
1 Pfund Sterling (GBP)	1,5344	1,5904	1,6426	1,6081
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1231	0,1355	0,1454	0,1432
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2712	0,3003	0,3293	0,3141

Rechnungslegung in Hochinflationländern → Für unser in der Türkei tätiges Gemeinschaftsunternehmen Antalya 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 drei Jahren 100 % annähert oder überschreitet. Diese Voraussetzung hat nach dem türkischen Preisindex vorgelegen. In der Gewinn- und Verlustrechnung wurde der Abschluss Antalya mit Stichtagskursen umgerechnet. Der Gewinn oder Verlust aus der Nettosition der monetären Posten ist im Zinsergebnis enthalten.

5 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

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

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen → Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet (IAS 16). Liegt der Veräußerungswert eines Vermögensgegenstandes unter dem Buchwert, so wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen (IAS 36). Das Wertaufholungsgebot wird beachtet. Fremdkapitalzinsen werden unmittelbar als Aufwand verrechnet (IAS 23).

Anlageimmobilien werden danach untersucht, ob es sich um investment properties i.S. des IAS 40 handelt. Sie werden mit den fortgeführten Anschaffungs-/Herstellungskosten bewertet (IAS 40). Der Umfang der investment properties ist jedoch von untergeordneter Bedeutung.

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

Finanzanlagen → 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. Wertänderungen der fair values werden erfolgswirksam erfasst (IAS 39).

Wir haben den Spezialfonds im IFRS-Abschluss bis zum Verkauf der Anteile am 15. Oktober 2002 konsolidiert (SIC-12) und die zugrundeliegenden available-for-sale-assets mit dem fair value bewertet.

Vorräte → Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und angemessene Gemeinkosten. Falls erforderlich, wurden die Vorräte mit dem niedrigeren Veräußerungserlös bewertet. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände → Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert abzüglich erforderlicher Abwertungen bilanziert. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Eigenkapitalinstrumente → Zurückerworbene eigene Anteile werden vom Gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (SIC-16).

Kapitalerhöhung → Die Kosten der Eigenkapitaltransaktion im Zusammenhang mit unserem Börsengang 2001 wurden, gemindert um alle damit verbundenen Ertragsteuervorteile, als Abzug von der Kapitalrücklage bilanziert (SIC-17).

Latente Steuern → Wir ermitteln latente Steuern nach der Liability-Methode (IAS 12). Nach dieser Methode werden Steuerabgrenzungsposten für sämtliche Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede zwischen den Wertansätzen nach IFRS und den steuerlichen Wertansätzen gebildet, sofern sie sich im Zeitablauf ausgleichen (temporary differences). Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (linear abgeschrieben Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen müssen nach IFRS aktiviert werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt anhand des gültigen bzw. angekündigten Steuersatzes des jeweiligen Landes. In Deutschland wurde 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 werden in Höhe des Steuereffekts als latente Steuern aktiviert.

Ansprüche auf Körperschaftsteuerminderungen aufgrund der Gewinnverwendung werden gemäß IAS 12 erst bei Ausschüttung berücksichtigt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen → Die Pensionsrückstellungen werden gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungs-mathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6,0 % p.a. (im Vorjahr 6,0 % p.a.) bewertet. Der Bewertung liegt ein Rententrend von 3 % und ein Lohn- und Gehaltstrend von 0 % zugrunde.

Steuerrückstellungen → Steuerrückstellungen werden unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken gebildet.

Sonstige Rückstellungen → Sonstige Rückstellungen werden in Höhe der erwarteten Risiken gebildet. Sie sind insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Aufwandsrückstellungen werden nicht angesetzt.

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr zinsen wir unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins ab, soweit sie von wesentlicher Bedeutung sind.

Verbindlichkeiten → Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet (IAS 21).

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte → Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung gegen Zins- und Währungsrisiken ein. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten wird nach IAS 39 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 Steuerlatenzen auf die Marktwerte der cash flow hedges direkt im Eigenkapital verrechnet.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6 Umsatzerlöse

Erlöse werden erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht worden ist. Zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf Textziffer 42.

7 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in € Mio.	2002	2001
Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen (Vorjahr Erhöhung)	-0,8	0,7

Die Bestandsveränderung der unfertigen Leistungen resultiert aus abgerechneten Consulting-Projekten.

8 Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2002	2001
Andere aktivierte Eigenleistungen	19,2	18,4

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie sonstige Werkleistungen seitens der Fraport AG. Im Geschäftsjahr sind Planungsleistungen für den weiteren Ausbau des Flughafens in Höhe von € 6,0 Mio. enthalten. Fremdkapitalkosten werden nicht aktiviert.

9 **Sonstige betriebliche Erträge**

in € Mio.	2002	2001
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	26,5	19,8
Fremdwährungskursgewinne realisiert	23,9	1,8
Auflösungen von Rückstellungen	14,0	33,9
Auflösungen von Wertberichtigungen	3,3	1,2
Auflösungen von Sonderposten für Investitionen	1,8	1,7
Gewinne aus Anlagenabgängen (ohne Finanzanlagen)	1,6	3,7
Ertrag aus Rückerstattungsanspruch für in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen	0,0	23,0
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	0,0	7,7
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	0,0	6,9
Zuschreibung auf Umlaufvermögen	0,0	2,1
Sonstige	9,1	12,3
	80,2	114,1

Der Erstattungsanspruch auf in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen beruht auf einem im Vorjahr geschlossenen Vergleich.

10 **Materialaufwand**

in € Mio.	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	- 60,6	- 56,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 214,7	- 225,2
	- 275,3	- 281,7

11 **Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter**

in € Mio.	2002	2001
Löhne und Gehälter	- 691,2	- 553,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	- 141,3	- 108,0
Aufwendungen für Altersversorgung	- 27,6	- 27,6
	- 860,1	- 689,2

Die Zunahme der Personalaufwendungen ist insbesondere auf die erstmalige Konsolidierung der ICTS zurückzuführen. Darüber hinaus hat sich auf den Anstieg der Personalaufwendungen eine im September 2001 durchgeführte Tarifierhöhung von 2,4 % insbesondere bei der Fraport AG ausgewirkt.

Im Aufwand sind € 5,2 Mio. für Aktienvergütungen im Rahmen des LEA-Programms für 2002 enthalten.

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

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2002	2001
Angestellte	7.407	7.765
Arbeiter	13.281	7.075
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	707	686
	21.395	15.526

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 20.850 (im Vorjahr 15.080), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 545 (im Vorjahr 446).

12 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2002	2001
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	- 214,1	- 209,3

Zu Erläuterungen zu den Abschreibungen verweisen wir auf die Textziffern 23 und 24.

Planmäßige Abschreibungen

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

	Jahre
Gebäude	5 – 40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 20 Jahre
Geschäfts- oder Firmenwerte	Grundsätzlich 15 Jahre, Ausnahmen nach Konzessionslaufzeiten
Übrige immaterielle Vermögenswerte	3 – 15 Jahre

Grundsätzlich schreiben wir die Geschäfts- oder Firmenwerte über 15 Jahre ab. Im Falle von Antalya wird der Geschäftswert korrespondierend zur Konzessionslaufzeit über fast acht Jahre abgeschrieben.

13 *Sonstige betriebliche Aufwendungen*

in € Mio.	2002	2001
Mieten und Leasingaufwendungen	- 51,7	- 36,2
Beratungsaufwand	- 35,2	- 26,8
Währungskursverluste unrealisiert	- 29,2	- 22,2
Werbungskosten	- 14,3	- 13,9
Versicherungen	- 10,1	- 6,0
Drohverlustrückstellung wegen Putoption Hannover	- 18,7	0,0
Währungskursverluste realisiert	- 8,0	- 13,5
Abbruchkosten	- 2,5	- 3,3
Verluste aus Anlagenabgängen	- 2,2	- 2,1
Sonstiges	- 79,7	- 101,0
(davon periodenfremd)	- (5,1)	- (13,0)
	- 251,6	- 225,0

14 *Zinsergebnis*

in € Mio.	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19,8	17,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 53,8	- 90,1
	- 34,0	- 72,9

Der Zinsaufwand ist durch die Ende 2001 vorgenommene vorzeitige Rückführung von langfristigen Darlehen gesunken. In diesem Zusammenhang wurde im Vorjahr eine Vorfälligkeitsentschädigung von € 12,1 Mio. fällig.

Im Zinsaufwand ist ein Verlust aus der Nettoposition der monetären Posten aus der Hochinflationbilanzierung von € 2,8 Mio. enthalten (Vorjahr € 1,0 Mio.).

15 Ergebnis at equity

Das Ergebnis at equity setzt sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	positives Ergebnis	negatives Ergebnis	Abschreibung	Gesamt 2002
Flughafen Hannover			- 10,7	- 10,7
PIATCO (bis zum 30.9.2002)		- 6,3	- 0,2	- 6,5
PAGS (bis zum 30.9.2002)		- 1,9	- 1,0	- 2,9
PTI, PTH (bis zum 30.9.2002)			- 0,2	- 0,2
LAP	2,7		- 0,4	2,3
ACF	0,1			0,1
ASG	0,9			0,9
	3,7	- 8,2	- 12,5	- 17,0

in € Mio.	positives Ergebnis	negatives Ergebnis	Abschreibung	Gesamt 2001
Flughafen Hannover			- 14,1	- 14,1
PIATCO		- 10,5	- 0,2	- 10,7
ICTS	2,2		- 3,5	- 1,3
LAP		- 0,1	- 0,3	- 0,4
ACF				0,0
ASG	0,7			0,7
	2,9	- 10,6	- 18,1	- 25,8

Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Abschreibungen im Rahmen der at equity-Bewertung im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt vorgenommen. Wir verweisen auf Textziffer 18.

16 Erträge aus Beteiligungen

Bei den Erträgen aus Beteiligungen von € 4,3 Mio. (Vorjahr € 15,1 Mio.) handelt es sich ausschließlich um Erträge von den spanischen Beteiligungen Ineuropa Handling. In 2001 sind Erträge von € 7,4 Mio. auf unsere 30 % Dividendenrechte in Antalya enthalten, die in dem Jahr phasengleich vereinnahmt wurden.

17 Abschreibungen auf Finanzanlagen

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen insbesondere mit € 1,7 Mio. Anteile und mit € 0,2 Mio. Ausleihungen an JCDecaux Airport Media GmbH, Frankfurt am Main, und mit € 1,8 Mio. Ausleihungen an die Tradeport.

18 Außerplanmäßige Abschreibung auf Manila-Projekt

Die außerplanmäßige Abschreibung auf das Manila-Projekt setzt sich wie folgt zusammen:

in € Mio.	2002	2001
Abschreibungen auf Forderungen (EBITDA wirksam)	- 241,7	0,0
Abschreibungen im Rahmen at equity-Bewertung (EBITDA-wirksam)	- 18,9	0,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 28,9	- 59,1
	- 289,5	- 59,1

Im Übrigen verweisen wir auf Textziffer 1.

19 Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2002	2001
Spezialfonds	0,4	4,1
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	3,4	3,8
	3,8	7,9

Der Spezialfonds wurde zum 15. Oktober 2002 vollständig veräußert. Aus der Veräußerung hat sich insgesamt über die Laufzeit ein Ergebniseffekt vor Steuern von € 4,5 Mio. ergeben.

20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

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

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS 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.

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in € Mio.	2002	2001
Laufende Ertragsteuern	- 54,5	- 84,1
Latente Ertragsteuern	- 24,9	23,4
	- 79,4	- 60,7

Die bilanzierten Steuerlatenzen betreffen folgende Bilanzposten:

in € Mio.	2002		2001	
	aktiv	passiv	aktiv	passiv
Sachanlagen	1,2	- 160,1	1,0	- 150,5
Finanzanlagen	0,6	-	1,5	- 1,8
Vorräte	-	- 0,6	-	- 0,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	-	- 1,9	0,7	- 1,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,5	-	0,7	-
Pensionsrückstellungen	1,3	-	1,3	-
Sonstige Rückstellungen	7,7	-	15,3	- 0,2
Verbindlichkeiten	4,2	- 7,5	3,5	- 1,8
Übrige Bilanzposten	0,8	-	-	- 0,2
Verlustvorträge	5,3	-	2,9	-
Summe aus Einzelabschlüssen	21,6	- 170,1	26,9	- 156,1
Saldierung	- 14,7	14,7	- 22,4	22,4
Konsolidierungsmaßnahmen	1,6	- 3,1	1,7	- 1,3
Konzern-Bilanz	8,5	- 158,5	6,2	- 135,0

In den laufenden Steuererträgen des Geschäftsjahres 2002 sind € 6,0 Mio. aus der Körperschaftsteuerminderung für die Ausschüttung für 2001 enthalten. Für das Geschäftsjahr 2002 ist keine Ausschüttung vorgesehen.

Steuerlatenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen sind in Höhe von € 4,0 Mio. (im Vorjahr € 4,4 Mio.) nicht angesetzt, da sie voraussichtlich nicht nutzbar sind.

In den Steuerlatenzen sind € 3,8 Mio. aktivische Abgrenzung auf negative Marktwerte von Finanzderivaten enthalten. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahresstand von € 0,9 Mio. wurde korrespondierend zu der Veränderung der Marktwerte erfolgsneutral behandelt.

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

in € Mio.	2002	2001
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 40,1	163,2
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 4,8	- 28,2
Ergebnis nach Gewerbeertragsteuer	- 44,9	135,0
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand¹	11,9	- 35,6
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	- 3,4	- 2,0
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	- 0,3	- 0,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	- 86,4	1,6
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	- 4,7	- 8,6
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	2,2	0,2
Steuerentlastung im Zusammenhang mit Ausschüttungen in Deutschland	6,0	16,4
Gewerbesteuereffekt auf IPO Aufwendungen	0,0	- 5,6
Sonstiges	0,1	1,9
Gewerbeertragsteuer in Deutschland	- 4,8	- 28,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	- 79,4	- 60,7

¹ Erwarteter Steuerertrag/-aufwand bei Körperschaftsteuer 25 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 %.

21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern bestehen überwiegend aus Grundsteuern.

22 Ergebnis je Aktie

	2002		2001
	unverwässert	verwässert	unverwässert
Konzern-Jahresfehlbetrag (im Vorjahr Konzern-Jahresüberschuss) in € Mio.	- 120,8	- 120,8	101,1
Gewichtete Aktienzahl	90.121.763	91.060.389	78.835.712
Ergebnis je 10-Euro-Aktie in €	- 1,34	- 1,33	1,28

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2002 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an ausgegebenen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von € 10 entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung am 29. April 2002 und den Erwerb sowie die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 90.093.030 auf 90.071.110 zum 31. Dezember 2002 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 90.121.763 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € - 1,34.

Durch die den Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms gewährten Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 91.060.389 und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-Euro-Aktie von € - 1,33.

Erläuterungen zur Bilanz

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

23 *Immaterielle Vermögensgegenstände*

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. Darin enthalten sind 30 % der Dividendenrechte an Antalya in Höhe von € 37,3 Mio. Sie werden planmäßig über die Dauer des Engagements abgeschrieben.

24 *Sachanlagen*

Sachanlagen werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer 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.

Im Jahr 2002 sind Planungsleistungen für den Flughafenausbau von € 30,2 Mio. angefallen und werden unter den Sachanlagen aktiviert.

Unter den Bauten wird das Flughafen-Terminal des Gemeinschaftsunternehmens Antalya ausgewiesen. Am Ende der Laufzeit des Konzessionsvertrages (Juli 2007) muss das Terminal an den türkischen Staat übergeben werden, so dass 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 Euro-Wert planmäßig über die Restlaufzeit abgeschrieben.

25 *Beteiligungen at equity*

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

Die Gesellschaften Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc. (PTI), Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc. (PTH), Philippine Airport and Ground Services Holdings, Inc. (PAGS) wurden im Geschäftsjahr 2002 bis zum 30. September at equity bewertet. Da ab diesem Zeitpunkt kein maßgeblicher Einfluss auf die Gesellschaften ausgeübt wird, wurden sie in die sonstigen Beteiligungen umgegliedert.

Unter den Zugängen werden neben Anteilerwerben auch positive Ergebnisse, unter den Abgängen neben Anteilverkäufen auch Ausschüttungen sowie negative Ergebnisse erfasst.

Die Umbuchungen resultieren im Wesentlichen aus dem Übergang der ICTS von der at equity-Bewertung zur Vollkonsolidierung.

Die Abschreibungen auf den Goodwill aus der at equity-Bewertung der Gesellschaften Flughafen Hannover in Höhe von € 1,1 Mio., der philippinischen Gesellschaften in Höhe von € 1,4 Mio. (bis 30. September) und LAP in Höhe von € 0,4 Mio. werden planmäßig vorgenommen. Eine weitere außerplanmäßige Abschreibung von € 9,6 Mio. betrifft den Flughafen Hannover. Diese erfolgte auf Grund der Änderung der mittelfristigen Planung des Flughafens Hannover als Reaktion auf das rückläufige Verkehrsaufkommen und die damit verschlechterten Ergebnisprognosen. Zu weiteren Veränderungen verweisen wir auf Textziffer 15.

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

26 Andere Finanzanlagen

Die Zugänge bei den anderen Finanzanlagen betreffen die Ausleihungen an Beteiligungen. Sie entfallen mit € 7,5 Mio. auf die PIATCO, mit € 1,6 Mio. auf die Tradeport Hong Kong Ltd. und mit € 1,1 Mio. auf die TCR.

Die Abschreibungen bei den sonstigen Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die nach dem 30. September 2002 in die sonstigen Beteiligungen umgegliederten Anteile an der PIATCO in Höhe von € 12,5 Mio. (enthalten in der außerplanmäßigen Abschreibung auf das Manila-Projekt) und Anteile an der JCDecaux Airport Media GmbH in Höhe von € 1,7 Mio. Bei den Abschreibungen auf Ausleihungen an Beteiligungen handelt es sich mit € 16,4 Mio. um Darlehen an die philippinischen Gesellschaften PTI und PTH (enthalten in der außerplanmäßigen Abschreibung auf das Manila-Projekt, siehe Textziffer 18).

Die Auswirkungen der Abschreibung des Manila-Projekts sind ausführlich im Lagebericht unter dem Kapitel „Risiken aus Konzern-Gesellschaften“ dargestellt.

Der Spezialfonds wurde zum 15. Oktober 2002 vollständig veräußert und in kurzfristige Geldanlagen angelegt.

27 Vorräte

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10,6	9,4
Unfertige Leistungen	1,8	1,4
Bezogene Waren	0,2	1,0
Geleistete Anzahlungen	0,5	0,1
	13,1	11,9

Die 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.

28 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2002	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2001
Gegen fremde Unternehmen	195,9	0,0	195,9	140,9	0,4	141,3

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

29 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2002	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2001
Gegen verbundene Unternehmen	0,1	–	0,1	0,3	–	0,3
Gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,5	–	0,5	7,6	–	7,6
Gegen assoziierte Unternehmen	2,2	–	2,2	88,5	–	88,5
Gegen sonstige Beteiligungsgesellschaften	6,1	–	6,1	1,6	1,5	3,1
Sonstige Vermögensgegenstände	39,6	27,9	67,5	51,1	23,0	74,1
	48,5	27,9	76,4	149,1	24,5	173,6

Die anderen Forderungen und die sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bilanziert. Sofern Ausfallrisiken bestehen, sind sie durch ausreichende Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

In den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen von € 23,0 Mio. enthalten. Die Forderung resultiert aus einem geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit bereits in den Vorjahren geleisteten Bodensanierungsarbeiten.

30 Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	585,1	74,7

In dem Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sind hauptsächlich kurzfristige Termingelder enthalten. Mit € 526,5 Mio. stammen diese Mittel aus dem im Oktober 2002 veräußerten Spezialfonds (einschließlich Zinsen).

31 *Aktive Rechnungsabgrenzungsposten*

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse in Höhe von € 32,2 Mio., die Aufwendungen nachfolgender Perioden (überwiegend nach mehr als einem Jahr) darstellen.

32 *Latente Steueransprüche*

Die Abgrenzung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in Textziffer 20 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

33 *Eigenkapital*

Gezeichnetes Kapital → Der Vorstand der Fraport AG hat am 29. April 2002 gemäß § 4 Absatz 3 lit. b der Satzung die eingeräumte Ermächtigung zur Kapitalerhöhung ausgeübt. Das Grundkapital hat sich durch die Ausgabe von 106.058 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,0 mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem Geschäftsjahr 2002 um € 1,0 Mio. erhöht.

Anzahl der ausgegebenen Aktien → Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 90.211.058 (im Vorjahr 90.105.000) auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,0 zusammen.

Genehmigtes Kapital → Das zum 31. Dezember 2001 vorhandene genehmigte Kapital von € 15,0 Mio. wurde in Höhe von € 1.060.580 für die Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und von ihr beherrschter Unternehmen verwendet. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Zum 31. Dezember 2002 verbleibt ein genehmigtes Kapital von € 13,9 Mio.

Bedingtes Kapital → Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2002 € 13,9 Mio.

Im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wurden in 2002 Bezugsrechte in Höhe von € 2,2 Mio. an Mitglieder des Vorstands der Fraport AG, an Mitglieder der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen der Fraport AG und an weitere im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG und ihrer verbundenen Unternehmen ausgegeben. Die Bezugsrechte dürfen erst nach einer Sperrfrist von zwei Jahren ab dem Ausgabebetrag ausgeübt werden. Siehe hierzu Textziffer 46.

Eigene Aktien → Am Bilanzstichtag hat die Fraport AG 139.948 eigene Aktien im Bestand.

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

	Gezeichnetes Kapital	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
	Stück	Stück	Stück	Bestand am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2002	90.105.000	90.093.030	11.970	119.700	0,013
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (29.4.2002)	106.058	106.058			
Aktienrückkauf		- 106.058	106.058	1.060.580	0,118
Aktienweitergabe an Mitarbeiter		106.058	- 106.058	- 1.060.580	0,118
Vorstandsvergütung:					
Aktienrückkauf		- 138.016	138.016	1.380.160	0,153
Aktienweitergabe an Vorstände		10.038	- 10.038	- 100.380	0,011
Stand 31.12.2002	90.211.058	90.071.110	139.948	1.399.480	0,155

Die Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms wurden am 10. Mai 2002 zu einem Preis von € 23,96 erworben und zum gleichen Wert an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die Aktien im Rahmen der Vorstandsvergütung wurden im Zeitraum von Juli bis Oktober 2002 zu einem durchschnittlichen Preis von € 22,35 erworben. Die an die Vorstände weitergegebenen Aktien wurden zu einem Wert von € 21,35 verrechnet.

Kapitalrücklage → Im Rahmen der Kapitalerhöhung und der Ausgabe von insgesamt 106.058 neuen Aktien hat sich die Kapitalrücklage um den übersteigenden Ausgabebetrag von € 13,96 je Aktie erhöht. Neben der Veränderung durch Erwerb und Weitergabe eigener Anteile wurde zur Deckung des Jahresfehlbetrages der Fraport AG ein Betrag von € 130,3 Mio. aus der Kapitalrücklage entnommen.

Gewinnrücklagen → Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzliche Rücklage in Höhe von € 36,5 Mio.) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen € - 12,5 Mio. (im Vorjahr € - 7,6 Mio.), die Rücklage für Derivatebewertung beträgt € - 5,7 Mio. (im Vorjahr € - 4,4 Mio.). Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen, verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens.

Konzern-Bilanzgewinn → Der Konzern-Bilanzgewinn des Vorjahres wurde an die Aktionäre der Fraport AG ausgeschüttet. Der Konzern-Jahresfehlbetrag 2002 wurde durch die Verrechnung mit Konzern-Rücklagen ausgeglichen.

34 Anteile fremder Gesellschafter

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Kapital- und Ergebnisanteile an der Media, Flughafen Saarbrücken, GCS, Flughafen Hahn, Hahn Campus, ACLLC, ARS, Fraport Peru und Fraport Philippines sowie an Gesellschaften im ICTS-Teilkonzern. Die Anteile fremder Gesellschafter haben sich insbesondere durch die Kapitalerhöhung bei Flughafen Hahn um € 7,3 Mio. erhöht, davon sind € 4,0 Mio. geleistet.

35 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Es handelt sich um gewährte Zuschüsse für Investitionen durch die öffentliche Hand in Höhe von € 14,5 Mio. (Vorjahr € 16,8 Mio.) sowie andere Zuschussgeber in Höhe von € 9,7 Mio. (Vorjahr € 5,6 Mio.). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Vorfeldinvestitionen bei Flughafen Hahn. Die Sonderposten werden entsprechend der Laufzeit der geförderten Investitionen linear aufgelöst.

36 Rückstellungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

in € Mio.	Stand 1.1.2002	Verbrauch	Konsolidie- rungskreis- veränderung	Dienst- zeit- aufwand	Zinsanteil	Sonstige Verände- rungen	Stand 31.12.2002
Pensionsverpflichtungen	17,2	- 0,9	1,7	1,7	1,0	- 0,6	20,1
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	-	-	-	-	-	0,2
	17,4	- 0,9	1,7	1,7	1,0	- 0,6	20,3

in € Mio.	Stand 1.1.2001	Verbrauch	Auflösung	Dienst- zeit- aufwand	Zinsanteil	Stand 31.12.2001
Pensionsverpflichtungen	15,3	- 0,9	-	1,8	1,0	17,2
Arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen	0,2	-	-	-	-	0,2
	15,5	- 0,9	-	1,8	1,0	17,4

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

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

Versicherungsmathematische Annahmen:

in %	2002	2001
Zinssatz	6,0	6,0
Gehaltsdynamik	-	-
Rentendynamik	3,0	3,0
Fluktuation	-	-

Darüber hinaus sind in den Pensionsverpflichtungen Anwartschaften von in 1999 übernommenen Mitarbeitern in Höhe von € 0,2 Mio. enthalten. Diese Pensionszusagen werden nicht mehr angepasst, denn künftig gilt die Regelung der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Für leitende Angestellte der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von € 0,2 Mio.

Als Mitglied des Hessischen Arbeitgeberverbandes der Gemeinden und Kommunalverbände unterliegt die Fraport AG dem Tarifrecht des öffentlichen Dienstes und ist Mitglied in der Zusatzversorgungskasse für die Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK Wiesbaden), die sich über Umlagen finanziert. Dementsprechend führt die Fraport AG für die Altersversorgung der Mitarbeiter und Angestellten jährliche Beiträge an die ZVK Wiesbaden ab.

Die **Steuerrückstellungen** betragen € 86,7 Mio. (Vorjahr € 118,7 Mio.).

In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der **anderen Rückstellungen** erläutert:

in € Mio.	Stand 1.1.2002	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Konsolidie- rungskreis	Sonstige Verände- rungen	Stand 31.12.2002
Personal	70,4	- 34,0	- 3,6	52,8	0,4	2,4	88,4
Umwelt	19,3	- 3,5				1,6	17,4
Übrige	58,8	- 33,9	- 10,4	198,7	1,3	- 2,1	212,4
	148,5	- 71,4	- 14,0	251,5	1,7	1,9	318,2
davon langfristig:	41,3						46,0

Die Personalrückstellungen beinhalten Verpflichtungen aus der Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand aus der vorzeitigen Beendigung der Arbeitsverhältnisse, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten und Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitratverunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Für eine drohende Inanspruchnahme aus einer Garantieverpflichtung gegenüber einem Bankenkonsortium im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt wurde eine Rückstellung in Höhe von € 137,9 Mio. gebildet.

Darüber hinaus wurde eine Drohverlustrückstellung für eine Option der Norddeutschen Landesbank, ihre 10 %-Beteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die Fraport AG zu übertragen, in Höhe von € 18,7 Mio. gebildet.

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

37 **Finanzschulden**

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001
	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	239,7	279,3	386,1	905,1	294,8	196,2	475,6	966,6
Andere	4,6	-	-	4,6	3,5	-	-	3,5
	244,3	279,3	386,1	909,7	298,3	196,2	475,6	970,1

Die Einzelkredite ab € 25,0 Mio. sind:

in € Mio.	Laufzeit von – bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
1. Festverzinsliche Kredite	1999 – 2011	€	4,72	25,6	25,6
	1998 – 2010	€	4,83	35,8	35,8
	1999 – 2009	€	4,61	25,6	25,6
	1999 – 2028	€	4,15	33,0	33,0
	1999 – 2028	€	5,10	33,0	33,0
	1996 – 2006	€	6,80	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,57	25,6	25,6
	1999 – 2009	€	4,56	25,6	25,6
	1994 – 2004	€	6,43	51,1	51,1
	1998 – 2008	€	4,60	38,3	38,3
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	2000 – 2007	US-\$	7,11	40,3	51,0
2. Variabel verzinsliche Kredite	2000-2007	US-\$	1,96	24,5	34,0

38 **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001
	bis 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
Gegenüber fremden Unternehmen	88,9	5,9	-	94,8	99,0	-	-	99,0
	88,9	5,9	-	94,8	99,0	-	-	99,0

39 *Andere Verbindlichkeiten*

in € Mio.	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2002	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2001
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,4	–	–	2,4	0,7	–	–	0,7
Wechselverbindlichkeiten	–	–	–	0,0	3,2	–	–	3,2
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1,2	–	–	1,2	0,9	–	–	0,9
Gegenüber assoziierten Unternehmen	1,1	–	–	1,1	8,9	–	–	8,9
Gegenüber Beteiligungen	1,8	0,3	–	2,1	1,7	1,1	–	2,8
Sonstige Verbindlichkeiten	108,8	9,8	–	118,6	101,1	1,2	1,3	103,6
	115,3	10,1	–	125,4	116,5	2,3	1,3	120,1

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen in Zusammenhang mit Zinscaps sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

40 *Passive Rechnungsabgrenzungsposten*

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

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Mietvorauszahlungen	16,9	18,6
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	26,0	28,2
Infrastrukturbeiträge	10,9	11,1
Sonstige	12,8	13,1
	66,6	71,0

Die Erträge realisieren sich weit überwiegend nach mehr als einem Jahr.

41 *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 Textziffer 20 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

42 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

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. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Unterstützungsbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

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 kalkulatorischer Zinsen.

Im Jahr 2002 haben wir – wie bereits in den Zwischenberichten kommentiert – unsere interne Leistungsverrechnung durch methodische Änderungen weiter geschärft. Diese Auswirkungen resultieren im Wesentlichen aus der Einführung des wertorientierten Steuerungsinstrumentariums, die sich aus der Verrechnung der Terminalflächen vor allem auf die Verrechnungsbeziehung zwischen den Segmenten Aviation und Non-Aviation auswirkt. Durch den gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Zinsaufschlag erfolgt insbesondere eine erhöhte intersegmentäre Belastung im Segment Aviation. Ein weiterer Effekt resultiert aus der Anpassung der Verrechnung der Zentralbereiche auf die einzelnen Segmente. 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.

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.

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

Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich aus den Beteiligungserwerben und Unternehmensgründungen (Textziffer 3) im Berichtsjahr.

Durch die erstmalige Vollkonsolidierung der ICTS-Gruppe und die im Berichtsjahr vorgenommene Zusammenführung mit der Civas-Gruppe, wurde zum Jahresabschluss eine Segmentberichterstattung für den Teilkonzern ICTS erstellt. Dies wirkte sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen im Segment Aviation aus. Die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen außerhalb von Flughäfen, insbesondere für den Euro-Tunnel, hatten Auswirkungen auf das Segment Sonstiges. Das Ergebnis der ICTS teilt sich auf die Segmente wie folgt auf: 71,4 % Aviation, 15,3 % Non-Aviation, 13,3 % Sonstiges (vor Konsolidierungsmaßnahmen).

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

43 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (€ 395,6 Mio.) resultiert mit € 513,8 Mio. (im Vorjahr € 480,9 Mio.) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von € 29,7 Mio. (im Vorjahr € 57,8 Mio.) aus dem finanziellen Bereich sowie € 88,5 Mio. (im Vorjahr € 58,3 Mio.) für Ertragsteuern. Somit ergibt sich insgesamt ein um € 30,8 Mio. höherer Mittelzufluss.

Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit/Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Während die Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen sowie Tochter- bzw. assoziierte Unternehmen sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert haben, führt der Verkauf des Spezialfonds in diesem Jahr zu einem Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit. Der Verkauf des Spezialfonds zu € 525,0 Mio. hat in der Investitionstätigkeit zu einem Zufluss von € 489,9 Mio. geführt, da die übrigen Mittel als Teil des Fonds bereits unter den Flüssigen Mitteln bilanziert wurden.

Bei dem Erwerb von Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen handelt es sich um Anteile an der ICTS (restliche 55 %), an der DST (100 %) sowie an der Tradeport (restliche 50 %). Es ergaben sich folgende Auswirkungen auf die Kapitalflussrechnung:

in € Mio.	2002
Zahlungsmittel	5,5
Nettoumlaufvermögen	- 5,4
Anlagevermögen	4,3
Erworbenes Eigenkapital	4,4
Gesamtkaufpreis	75,9
abzüglich erworbene Nettzahlungsmittel	- 5,5
Erwerb von konsolidierten Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen	70,4

Die Finanzierungstätigkeit weist im Geschäftsjahr 2002 einen Mittelabfluss von € 70,1 Mio. aus, der sich aus der Ausschüttung und der weitestgehend planmäßigen Tilgung von Finanzkrediten ergab. Im Vorjahr entstand aus der Finanzierungstätigkeit insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von € 515,4 Mio., geprägt von den Einnahmen aus dem Börsengang in Höhe von € 903,9 Mio. und der gegenläufig wirkenden vorzeitigen Tilgung langfristiger Darlehen Ende des Jahres 2001.

Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand besteht aus der Bilanzposition Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks (im Vorjahr abzüglich Verbindlichkeiten im Rahmen von Überziehungskrediten € 7,4 Mio.) und erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der Anlage der zugeflossenen Mittel aus dem Spezialfonds in kurzfristige Termingelder.

Sonstige Angaben

44 Haftungsverhältnisse

Die im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt angegebenen Haftungsverhältnisse bestehen im Berichtsjahr nicht mehr. Dies ist insbesondere auf die Inanspruchnahme aus den Garantien gegenüber Bauunternehmern und Banken im Rahmen der Kurzfristfinanzierung zurückzuführen. Die übrigen Verpflichtungen sind aufgrund der Kündigung der Langfristfinanzierung durch die Banken entfallen.

Zum 31. Dezember 2002 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von € 8,4 Mio. und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von € 116,6 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 108,9 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Limited in Höhe von € 95,9 Mio., für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 75,8 Mio. besteht.

Antalya hat gegenüber der DHMI (türkische Konzessionsbehörde) eine Garantieverklärung für die Übergabe der Terminalanlagen nach Ablauf der Konzession im Jahr 2007 in Höhe von 1% der erwarteten Einnahmen zuzüglich der Abschreibungen abgegeben.

45 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Bestellungen für Investitionen	266,0	299,1
Miet- und Leasingverträge über 1 Jahr		
1. Fällig im 1. Folgejahr	65,6	61,2
2. Fällig im 2. Folgejahr	42,2	40,8
3. Fällig im 3. Folgejahr	42,0	40,4
4. Fällig im 4. Folgejahr	41,6	39,9
5. Fällig im 5. Folgejahr	41,0	37,6
6. Fällig ab dem 6. Folgejahr (kumuliert)	47,9	41,9
	280,3	261,8

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

	31.12.2002	31.12.2002
	in US-\$ Mio.	in € Mio.
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO	40,0	38,4
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS	2,0	1,9
	42,0	40,3

Die oben genannte Kapitaleinzahlungsverpflichtung in Höhe von US-\$ 40,0 Mio., welche im Zusammenhang mit der ursprünglichen Langfristfinanzierung vom 27. Juli 2001 zugesagt wurde, könnte von der PIATCO unter bestimmten, nicht von der Fraport beeinflussbaren Bedingungen, eingefordert werden.

Sollte diese Verpflichtung entstehen, geht Fraport davon aus, dass diese Einzahlungsverpflichtung unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen mit bestehenden Ansprüchen aus Darlehen und Forderungen verrechnet werden kann, sodass kein zusätzlicher Zahlungsabfluss entstehen würde.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus dem Manila-Projekt haben sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund der Kündigung der Langfristfinanzierung durch die Banken reduziert.

Im Rahmen der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen am Standort Frankfurt am Main werden der Gesellschaft in den nächsten Jahren Ausgaben in Höhe von rund € 76 Mio. entstehen, die weitestgehend zeitgleich und in vollem Umfang auf die Landeentgelte am Frankfurter Flughafen umgelegt werden.

46 Stock Options

Hauptversammlungsbeschluss

Die Hauptversammlung der Fraport AG hat am 14. März 2001 die Eckpunkte eines Aktienoptionsplans beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden wir Vorstandsmitgliedern der Fraport AG, Geschäftsführern von verbundenen Unternehmen und weiteren im Inland beschäftigten Führungskräften der Fraport AG Aktienoptionen gewähren.

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckt sich auf einen Zeitraum bis zum 31. August 2005 und wird in jährlichen Tranchen von nicht mehr als 25 % des Gesamtvolumens ausgegeben. Die Ausgabe bedarf der Zustimmung des Aufsichtsrats. Jedes Bezugsrecht berechtigt zum Bezug einer Stückaktie mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von € 10,0.

Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals:

Stückzahl der Bezugsrechte	Gesamtvolumen	ausgegebene Bezugsrechte in Vorjahren	ausgegebene Bezugsrechte in 2002	noch nicht ausgegebene Bezugsrechte
Bezugsrechte an				
– Vorstand	410.000	82.000	82.000	246.000
– Mitglieder der Geschäftsführung				
verbundener Unternehmen	187.500	11.250	16.250	160.000
– Führungskräfte der Fraport AG	797.500	118.350	125.500	553.650
Gesamt:	1.395.000	211.600	223.750	959.650

Die Bezugsrechte können gemäß dem oben genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital 2001, aus eigenen Aktien oder durch Aktienzukauf von Dritten bedient werden. Eine für diesen Zweck notwendige Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb von eigenen Aktien liegt derzeit nicht vor.

Neue Aktien aus dem bedingten Kapital sind jeweils ab Beginn des Geschäftsjahres gewinnberechtig, für das zum Zeitpunkt der Ausübung des Bezugsrechts noch kein Beschluss der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns gefasst worden ist.

Ausübungshürden

Die Bezugsrechte können nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist in einem Ausübungszeitraum von drei Jahren ausgeübt werden. Im Geschäftsjahr 2002 wurden mit Wirkung vom 15. Mai 2002 und einer zweijährigen Sperrfrist die oben genannten Bezugsrechte ausgegeben.

Bedingung für die Ausübung ist, dass der Schlusskurs der Fraport-Aktie nach Ablauf der Sperrfrist an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15 % übertroffen hat. Ausgehend von einem Ausübungspreis für die zweite Tranche von € 25,6 je Aktie ergibt sich als Erfolgsziel eine Ausübungshürde von € 29,5 je Aktie. Der Ausübungspreis für die künftigen Tranchen ist der durchschnittliche Schlusskurs der Fraport-Aktie an den letzten 20 Handelstagen vor Ausgabe der Bezugsrechte. Im Geschäftsjahr 2002 wurden Bezugsrechte in Höhe von € 2,2 Mio. gewährt.

Die im Rahmen der ersten Tranche ausgegebenen Bezugsrechte können erstmals am 11. Juni 2003 ausgeübt werden. Die Ausübungshürde liegt bei € 36,3.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr 2002 kein Personalaufwand angefallen. Die Bezugsrechte wurden mit dem inneren Wert bewertet. Der Wert war zum Bilanzstichtag 2002 negativ, sodass sich keine bilanziellen Auswirkungen ergeben haben.

47 *Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz*

Am 3. April 2002 ist uns durch das Land Hessen, vertreten durch das Hessische Ministerium der Finanzen, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und durch die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (nachfolgend Stadtwerke) die Mitteilung gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 41 Abs. 2 Satz 1 WpHG zugegangen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen, der Bundesrepublik Deutschland und der Stadtwerke an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt am 1. April 2002 71,0 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 32,1 %, auf die Bundesrepublik Deutschland 18,4 % und auf die Stadtwerke 20,5 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke.

48 *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. Zwei Zinscaps, die bereits einem Grundgeschäft zugeordnet wurden, wurden als fair value hedge behandelt (am 30.09.2002 ausgelaufen). Zwei weitere, allerdings noch nicht zugeordnete Zinscaps, werden als so genannte trading-Geschäfte klassifiziert. Zwei weitere Zinscaps, bei denen Fraport Verpflichteter ist, stellen das Gegengeschäft zu den noch nicht zugeordneten Zinscaps dar. Außerdem bestehen über den Bilanzstichtag hinaus zwei Devisentermingeschäfte über US-\$ 30,0 Mio. und über US-\$ 40,0 Mio.

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 Devisentermingeschäfte wurde erfolgswirksam erfasst, da es sich um fair value hedges 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.	Nominalvolumen		Marktwerte		Kreditrisiko	
	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2002	31.12.2001	31.12.2002	31.12.2001
Zinsswaps	82,8	93,6	-9,5	-7,4	-	-
Zinsscaps (Berechtigter)	102,2	132,9	0,3	2,1	0,3	2,1
Zinsscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	-0,3	-2,1	-	-
Devisentermingeschäfte	68,4	-	-1,3	-	-	-

49

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Gesellschaft in € Mio.	Art der Geschäfte	2002	2001
Mainova AG, Frankfurt am Main	Versorgungsleistungen: Strom, Wärme, Kälte, Wasser, Gas, Entwässerung	44,3	43,4
Landesbank Hessen-Thüringen, Frankfurt am Main	Kreditverbindlichkeiten	147,8	165,5
	Zinsaufwendungen	8,8	11,8

Die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Stadtwerke) ist an der Fraport AG zu mehr als 20 % beteiligt. Eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke, die Mainova AG, versorgt Unternehmen des Fraport-Konzerns mit Energie, Kälte, Wasser, Gas und Entwässerung. Ferner stellt die Landesbank Hessen-Thüringen, Frankfurt am Main, ein nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24 dar. Die vertraglich vereinbarten Zinssätze entsprechen marktüblichen Bedingungen.

50 Erläuterungen zu Dienstleistungslizenzen (SIC-29)

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG u.a. den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom 16. Juli 1999 wurden der Gesellschaft Einschränkungen des Nachtflugverkehrs als Auflage erteilt. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Schreiben vom 26. April 2001 dahingehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG neben Maßnahmen zum aktiven Schallschutz insbesondere die Verpflichtung auferlegt wurde, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, so genannte „Verkehrs entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafenentgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- Die gemäß § 43 Abs.1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafenentgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte, Passagier- und Abstellentgelte sowie (seit 1. November 2002) Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt. Die in 2002 geltende Entgeltordnung wurde am 28. November 2001 durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigt und zum 1. Januar 2002 in Kraft gesetzt. Die aufgrund der aktuellen Sicherheitslage im Luftverkehr am Standort Frankfurt für die Zeit vom 1. April bis zum 31. Dezember 2002 erhöhten passagierbezogenen Entgelte wurden am 26. Februar 2002 genehmigt. Am 30. April 2002 wurde zwischen der Fraport AG und den Luftverkehrsgesellschaften eine „Rahmenvereinbarung Flughafenentgelte“ abgeschlossen, in der die Flughafenentgelte erstmals längerfristig bis zum 31. Dezember 2006 festgeschrieben werden. Daneben besteht der öffentlich-rechtliche Vertrag über die Festsetzung und Anpassung Regulierter Flughafenentgelte zwischen dem Land Hessen – vertreten durch die HMWVL – und der Fraport AG vom 29. Oktober 2002. Die Flughafenentgelte machten im Berichtsjahr 31,0 % der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.
- Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für Zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. April 2000 in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich). Von den Umsatzerlösen der Fraport AG entfielen in 2002 37,5 % auf die Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelte.

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 31,5 % der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („Flughafen Hahn“) erhielt am 14. Juli 1993 (mit späteren Änderungen) die luftrechtliche Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn, ausgestellt durch das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt. Der Gesellschaft wurde insbesondere die Auflage erteilt, Maßnahmen zum passiven Schallschutz durchzuführen.

Die dem Geschäftsbetrieb am Flughafen Hahn zu Grunde liegende Entgeltordnung trat mit Wirkung zum 1. November 2001 in Kraft. Die Genehmigung der Lande- und Start-, Passagier- und Abstellentgelte (Flughafenentgelte) wurde gemäß § 43 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz – Referat Luftverkehr – erteilt. Die Flughafenentgelte machten im Geschäftsjahr 24,9 % der Umsatzerlöse aus.

Als weiterer Teil der Verkehrsentgelte werden nicht genehmigungspflichtige Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten und der Bereitstellung der Infrastruktur erzielt (18,9 %).

Außerhalb der Verkehrsentgelte werden übrige Umsatzerlöse – im Wesentlichen aus Vermietung und Sicherheitsleistungen – mit rund 56,2 % erwirtschaftet.

Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi A.S. („Antalya“)

Das internationale Terminal am Flughafen Antalya ist ein BOT-Projekt (Build, Operate, Transfer), das auf einem Konzessionsvertrag mit der türkischen Konzessionsbehörde DHMI basiert. Demnach hat Antalya bis zum 31. Juli 2007 das Recht, alle im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte zu nutzen, um das Terminal betreiben zu können.

Dabei ist Antalya dazu verpflichtet, die Terminaldienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassenen Vermögensgegenstände ist Antalya verpflichtet, Instandhaltungen und (Groß-)Reparaturen durchzuführen sowie die Vermögensgegenstände durch neue zu ersetzen, sofern ihre Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben der Einnahme aus Passagierentgelten auch Einnahmen im Zusammenhang mit Retail-Geschäften. Die Höhe der Passagierentgelte wird von der DHMI festgelegt. Rund ein Drittel der Passagierentgelte ist an die DHMI als laufende Konzessionsabgabe abzuführen. Ebenso ist auf einen bestimmten Teil der so genannten Retail-Erlöse eine Abgabe in Höhe von einem Drittel zu leisten. Für den Fall, dass die Passagierzahlen eine garantierte Mindestmenge von rund 2 Mio. jährlich nicht erreichen, erstattet die DHMI der Gesellschaft einen entsprechenden Ausgleichsbetrag auf Basis des aktuellen Passagierentgeltes in USD.

Am Ende der Laufzeit hat Antalya sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zu übergeben.

Antalya hat entsprechend dem Konzessionsvertrag jedes Jahr eine Garantierklärung in Höhe von 1 % der für dieses Jahr erwarteten Einnahmen gegenüber der DHMI abzugeben, die einen Monat nach der vollständigen Übergabe der Terminalanlagen an die Antalya zurück zu erstatten sind. Darüber hinaus ist Antalya verpflichtet, jedes Jahr eine Garantie in Höhe des jährlichen Abschreibungswertes an die DHMI zu geben. In Höhe der nicht erneuerten Herstellungskosten hat die Antalya zum Zeitpunkt der Terminalübergabe Zahlungen an die DHMI zu leisten.

51 *Ereignisse nach dem Bilanzstichtag*

Bezüglich der zukünftigen Entwicklung unseres Engagements in Manila verweisen wir auf die Ausführungen im Konzern-Lagebericht.

Die Inanspruchnahme aus der Garantieverpflichtung gegenüber Banken im Rahmen des Manila-Projekts ist inzwischen in Form einer Zahlung erfolgt.

52 *Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG*

Am 18. Dezember 2002 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die so genannte Entsprechenserklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet und öffentlich auf der Webseite des Unternehmens zugänglich gemacht.

53 *Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat*

Unter der Voraussetzung, dass der Aufsichtsrat dem Jahresabschluss zustimmt, betragen die Gesamtbezüge des Vorstandes T€ 2.370. Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von T€ 5.723. Daneben wurden Bezugsrechte gewährt, vgl. die Ausführungen in Textziffer 46. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Vergütungen in Höhe von T€ 421 erhalten.

Die Fraport AG hat für die Unternehmensleiter des Fraport-Konzerns eine „Directors' and Officers' Liability Insurance“ (D&O-Versicherung) als Gesamtpolice abgeschlossen. Versicherte Personen sind vertragsgemäß Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sowie der entsprechenden Gremien ihrer Tochterunternehmen und gemäß Anhang 1 der oben genannten Gesamtpolice auch Mitarbeiter und Organmitglieder, die auf Wunsch oder im Interesse der Fraport AG bei anderen Beteiligungsunternehmen Aufsichts- oder Beiratsmandate oder vergleichbare beaufsichtigende oder beratende Mandate in solchen Gesellschaften innehaben (entsandte Organmitglieder). In 2002 sind Versicherungsprämien in Höhe von T€ 230 gezahlt worden.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstandes und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt T€ 11.365 zurückgestellt, die laufenden Pensionen betragen in 2002 T€ 934.

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

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

Stellvertretender Vorsitzender
*Vorstand Infrastruktur und
Rechtsangelegenheiten*
Prof. Manfred Schölch

Vorstand Finanzen
Johannes Endler

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

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

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Lufthansa CityLine GmbH
– NOVA Allgemeine Versicherung AG
– Thyssen Krupp Serv AG
– Techem AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH
– Tradeport Frankfurt GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Deutsche VerkehrsBank AG

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Tradeport Frankfurt GmbH
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– ICTS Europe Holdings B.V.
– ICTS International N.V.
Mitglied im Verwaltungsrat der
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzende des Aufsichtsrats der
– Deutsche AeroConsult GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Airport Retail Solutions GmbH

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

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Roland Koch
Hessischer Ministerpräsident

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
Stellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen

Herbert Becker
Beauftragter für Externe Kontakte

Dr. Manfred Bischoff
Vorstandsmitglied der
DaimlerChrysler AG
(ab 30. Januar 2002)

Wolfgang Bödicker
Betriebsratsmitglied

Paul Breider
Lademeister

Matthias Eckert
Betriebsratsmitglied

Dr. Hans-Jürgen Froböse
Ministerialdirektor
(bis 2. Januar 2002)

Albrecht Glaser
Stadtkämmerer a.D.
(bis 2. Januar 2002)

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

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

Mitglied im Verwaltungsrat des
– Zweiten Deutschen Fernsehens

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Lufthansa Service Deutschland GmbH
– Lufthansa Service Holding AG

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Eintracht Frankfurt Fußball AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
– MTU Aero Engines GmbH
– DaimlerChrysler Aerospace AG
– DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG
– EADS Deutschland GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG
– J.M. Voith AG
– Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Mitsubishi Motors Corporation
– Lagardère-Sociétés S.A.
– EADS Participations B.V.
– European Aeronautic Defence and Space
Company EADS N.V. (Chairman of the Board)

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
– Duisport-Ruhrorter Häfen AG
Mitglied im Aufsichtsrat der
– Germanische Lloyd AG

Mitglied in Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen:
– Hospital-Service & Catering GmbH
– Frankfurter Sparkasse
– Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen

Mitglied im Aufsichtsrat der
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– TaunusFilm GmbH
Mitglied im Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks

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

Stefan Kempkens

Gewerkschaftsvertreter der ver.di

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a.D.
Mitglied des Landtags

Prof. Karel Van Miert

Präsident der Universität Nyenrode,
ehemaliger Vizepräsident
der Europäischen Kommission
(ab 30. Januar 2002)

Helmut Raith

Fachvorarbeiter

Petra Roth

Oberbürgermeisterin

Werner Schmidt

Aufgabenleiter Projekt-Management

Vorsitzender des Aufsichtsrats der

– MANIA Technologie AG

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

– active photonics AG (Österreich)

Mitglied im Aufsichtsrat der

– RWE AG

– Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

– Wolters Kluwer N.V. (Niederlande)

– DHV (Niederlande)

– De Persgroep (Belgien)

– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)

– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)

– Anglo American plc (Großbritannien)

Mitglied im Beirat der

– Guidant Europe N.V. (Belgien)

– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)

– Rabobank Nederland (Niederlande)

– Goldman Sachs International (Großbritannien)

Mitglied im Aufsichtsrat der

– Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.

– Airport Frankfurt/Main KG

Vorsitzende des Aufsichtsrats der

– 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

– Alte Oper Frankfurt Konzert- und

Kongresszentrum GmbH

– Gas-Union GmbH

– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic
Development – GmbH

Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

– FIZ Frankfurter Innovationszentrum

Biotechnologie GmbH

– Frankfurter Sparkasse

– Landesbank Hessen-Thüringen

– Nassauische Sparkasse

– Ruhrgas AG

– THÜGA AG

– Advisory Council der ING-Gruppe (Niederlande)

Mitglied im Aufsichtsrat der

– SMW Abwasser GmbH

– Deutsche AeroConsult GmbH

Mitglied in der Versammlung der

Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Aufsichtsrat der Fraport AG
Frankfurt Airport Services
Worldwide

Dr. Jürgen Siewert
 Ministerialdirigent

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – DB Reise & Touristik AG
 – T-Systems ITS GmbH
 Mitglied im Verwaltungsrat der
 – Bundesanstalt für Post und Telekommunikation
 Deutsche Bundespost

Edgar Stejskal
 Betriebsratsmitglied

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
 Mitglied im Aufsichtsrat
 der DWS Investment GmbH
 (ab 30. Januar 2002)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
 – The Germany Funds
 Mitglied im Aufsichtsrat der
 – BASF Coatings AG
 – Metro AG
 – Incepta plc (Großbritannien)

Achim Vandreike
 Bürgermeister
 (ab 7. Februar 2002)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
 – Waldstadion Frankfurt am Main
 Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
 – Stadion GmbH
 Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt
 Economic Development – GmbH
 – ABG FRANKFURT HOLDING
 Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
 – Messe Frankfurt GmbH
 – Frankfurter Aufbau AG

Warren Walsh
 Repräsentant der
 Gewerkschaft GÖD
 Lehrgangleiter

Dr. Martin Wentz
 Stadtrat a. D.
 (bis 14. Januar 2002)

Mitglied im Aufsichtsrat der
 – Deutsche Hausbau Holding AG
 Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
 – Immobilienwirtschaft der DePfa Bank AG

Henner Wittling
 Mitglied des Vorstands
 der Saarstahl AG

Frankfurt am Main, den 31. März 2003

Fraport AG
 Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand

Dr. Bender Prof. Schölch Endler Prof. Jakubeit Mai

Anteilsbesitz

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durchschnitt- liche Mitarbei- terzahl
Tochterunternehmen								
Deutschland								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2002	100,00	144	92	1.362	7
			2001	100,00	217	166	1.429	6
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2002	100,00	26	0	16.009	134
			2001	100,00	26	0	9.359	144
Airport Retail Solutions GmbH	ARS	Frankfurt a. M.	2002	51,00	451	1	2.240	9
			2001	51,00	758	358	966	7
AirIT Airport IT Services Hahn GmbH	AirIT Hahn	Lautzenhausen	2002	100,00	295	15	1.111	9
			2001	100,00	280	25	764	7
CIVAS GmbH	CIVAS	Neu-Isenburg	2002 ¹	–				
			2001	100,00	23.715	– 3.030	0	5
Civas Deutschland GmbH	Civas Deutschland	Frankfurt a. M.	2002 ¹	–				
			2001	100,00	924	90	18.265	820
Deutsche AeroConsult GmbH	DACO	Frankfurt a. M.	2002	100,00	– 854	– 624	2.875	14
			2001	100,00	– 230	– 1.332	3.128	20
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2002	100,00	1.238	1.186	65.798	0
			2001	100,00	1.568	1.516	58.296	0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	Flughafen Hahn	Lautzenhausen	2002	73,07	31.942	– 380	14.908	241
			2001	73,07	5.321	– 117	10.078	248
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	Flughafen Saarbrücken	Saarbrücken	2002	51,00	724	– 23	9.233	157
			2001	51,00	746	– 238	9.230	134
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.	GCS	Frankfurt a. M.	2002	40,00	2.401	1.376	23.386	589
			2001	40,00	2.579	1.505	22.280	579
Airport Frankfurt/Main KG								
Hahn Campus Management GmbH	Hahn Campus	Lautzenhausen	2002	73,07	25	– 660	409	6
			2001	73,07	685	114	463	5
HSG Hanseatic Security and Services GmbH	HSG	Hamburg	2002 ¹	–				
			2001	51,00	– 6	– 393	2.543	81
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2002	51,00	1.362	710	18.325	22
			2001	51,00	1.813	1.198	19.686	21
proceedAir Aviation Services GmbH	proceedAir	Frankfurt a. M.	2002	100,00	66	218	0	0
			2001	100,00	– 152	– 143	39	1
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2002	100,00	35	2	242	1
			2001	100,00	33	3	220	1
Spezialfonds „BLUE SKY-UNIVERSAL-FONDS“	Spezialfonds	Frankfurt a. M.	2002	–				
			2001	100,00				
Tradeport Frankfurt GmbH	Tradeport	Frankfurt a. M.	2002 ²	100,00	– 6.190	– 1.398	14.383	452
			2001	50,00	– 4.792	– 4.208	16.293	466

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durchschnitt- liche Mitarbei- terzahl
Tochterunternehmen								
Übriges Europa								
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen (Teilkonzern) <i>in den Teilkonzern ICTS werden insgesamt 20 Tochter- und 1 Gemeinschaftsunternehmen der ICTS einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar beteiligt ist, u.a.: FIS Flug- und Industriesicherheit Services- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach</i>	ICTS	Niederlande	2002 ³ 2001	100,00 45,00	17.347 7.773	5.439 4.659	192.821 126.493	6.834 k.A.
ICTS (UK) Limited, London	FIS	Deutschland						
ICTS France S.A., Paris	ICTS UK	Großbritannien						
	ICTS France	Frankreich						
VAS Flughafen Bodenverkehrs- dienste GmbH, Wien	VAS	Österreich	2002 2001	100,00 100,00	1.387 94	- 707 - 1.730	6.921 4.470	145 101
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen	Hellas	Griechenland	2002 2001	100,00 100,00	304 621	148 465	866 2.845	1 1
Civas Scandinavia AB, Stockholm	Civas Scandinavia	Schweden	2002 ⁴ 2001	100,00 100,00	344	77	1.690	24
CIVAS UK Ltd., London	CIVAS UK	Großbritannien	2002 ⁴ 2001	100,00 100,00	431	153	4.365	180
Amerika								
Airport Carts LLC, Delaware	ACLCC	USA	2002 2001	66,67 66,67	1.464 2.600	26 36	2.338 2.603	42 44
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware	Air-Transport IT	USA	2002 ^{5,6} 2001	100,00 50,00	- 933	- 1.083	7.250	20
Decision Support Technologies, Inc., Florida	DST	USA	2002 ⁶ 2001	100,00 -				
Fraport Peru S.A.C., Lima	Fraport Peru	Peru	2002 2001	99,99 99,99	282 330	299 304	1.557 1.091	5 5
Asien								
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila	Fraport Philippines	Philippinen	2002 2001	99,99 99,99	- 114 307	- 732 82	2.214 1.368	12 0

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durchschnitt- liche Mitarbei- terzahl
Gemeinschaftsunternehmen								
Deutschland								
AirIT International GmbH	AirIT International	Frankfurt a. M.	2002	50,00	691	364	10.396	1
			2001	50,00	411	148	3.167	0
AirITSystems Hannover GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2002	50,00	2.223	223	8.917	42
			2001	50,00	2.162	162	2.880	34
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2002	33,33	164	89	4.048	0
			2001	33,33	152	52	3.861	0
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2002	50,00	495	307	2.509	29
			2001	50,00	188	59	634	9
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2002	52,00	4.790	991	8.219	12
			2001	52,00	4.549	1.592	11.588	4
Übriges Europa								
S. A. TCR International N.V., Brüssel (Teilkonzern)	TCR	Belgien	2002	50,00	6.475	- 1.981	25.985	188
			2001	50,00	8.455	- 512	29.141	174
<i>in den Teilkonzern TCR werden sechs 100%-ige Tochter- unternehmen der TCR einbezogen, an denen die Fraport AG mittelbar zu 50 % beteiligt ist.</i>								
Asien								
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İsletmeciliği Anonim Şirketi, İstanbul	Antalya	Türkei	2002	50,00	61.713	28.234	107.946	367
			2001	50,00	64.436	34.304	117.860	208
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong	Pantares Tradeport	China	2002	50,00	6.652	- 330	0	0
			2001	50,00	4.139	- 264	0	0

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital T€	Ergebnis nach Steuern T€	Umsatz- erlöse T€	Durchschnitt- liche Mitarbei- terzahl
Assoziierte Unternehmen								
Deutschland								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2002	40,00	733	306	14.198	24
			2001	40,00	427	289	12.823	k.A.
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2002	49,00	2.438	1.925	29.802	857
			2001	49,00	1.925	1.411	31.507	k.A.
Flughafen Hannover- Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2002	20,00	k.A.	k.A.	k.A.	1.119
			2001	20,00	85.796	- 149	119.747	1.171
Übriges Europa								
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon	Portway	Portugal	2002	40,00	5.057	- 1.750	16.403	585
			2001	40,00	5.632	- 3.906	15.395	529
Asien								
Philippine International Air Terminals Co. Inc., Manila	PIATCO	Philippinen	2002 ⁷	30,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
			2001	30,00	77.114	- 36.967	0	k.A.
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City	PTH	Philippinen	2002 ⁷	40,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila	PTI	Philippinen	2002 ⁷	40,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila	PAGS	Philippinen	2002 ⁷	40,00	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Amerika								
Lima Airport Partners S.R.L., Lima	LAP	Peru	2002	42,75	34.222	6.132	68.094	k.A.
			2001	42,75	34.828	- 143	55.719	k.A.

k.A. = Keine Angaben vorhanden.

¹ Auf die FIS verschmolzen.

² Im Vorjahr quotial konsolidiert.

³ Gesellschaft wurde im Vorjahr at equity bewertet. Angaben des Vorjahres gemäß US-GAAP Konzernabschluss.

⁴ Gesellschaft ist in 2002 im Teilkonzern ICTS enthalten.

⁵ Gesellschaft wurde im Vorjahr nicht konsolidiert.

⁶ Konsolidierter Abschluss Air-Transport und DST.

⁷ Bis 30.9.2002 assoziiertes Unternehmen und at equity bewertet.

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss, bestehend aus Konzern-Bilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzern-Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzern-Abschlusses nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung 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 Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzern-Abschluss in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting 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 2002 aufgestellten Konzern-Lagebericht erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzern-Lagebericht insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses und Konzern-Lageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Frankfurt am Main, den 14. April 2003

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harwart Scholz
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Lage des Unternehmens beschäftigt. Er hat dabei die Geschäftsführung des Vorstands entsprechend seinen nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben überwacht und den Vorstand bei dessen Aufgaben beraten. In Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen war er eingebunden. Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand in insgesamt sieben Sitzungen regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert. In weiteren 21 Sitzungen haben sich darüber hinaus vier Ausschüsse gemeinsam mit dem Vorstand beraten und wichtige Themen für die Aufsichtsratsitzungen vorbereitet. Zwischen den Sitzungen wurden die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig schriftlich und fallweise mündlich über wichtige Vorgänge informiert. Weiter wurden der Aufsichtsratsvorsitzende sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse laufend über wesentliche Entwicklungen und Entscheidungen unterrichtet.

Ein herausragendes Ereignis für das Unternehmen und den Aufsichtsrat war die erste Publikumshauptversammlung, die am 26. Juni 2002 stattfand und auf der rund 2.400 Aktionäre der Fraport AG begrüßt werden konnten.

Schwerpunkte

Gegenstand regelmäßiger Berichterstattung waren die Geschäftsentwicklung und die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen vor dem Hintergrund der schwierigen konjunkturellen Situation im Allgemeinen und den auch weiter bestehenden Problemen im Luftverkehr im Besonderen. Ausführlich wurde die Unternehmensplanung für das Geschäftsjahr 2003 beraten. Die Entwicklung am Standort und in den Beteiligungen bildeten einen weiteren Schwerpunkt. Auch mit dem Thema Corporate Governance setzte sich der Aufsichtsrat intensiv auseinander.

Entwicklung am Standort

Die Entwicklung am Standort ist gekennzeichnet durch zahlreiche Maßnahmen, die das bestehende Geschäft sichern und konsequent ausbauen. Zugleich wird zielstrebig an der Zukunftssicherung des Flughafens gearbeitet und der geplante Ausbau des Start- und Landebahnsystems vorangetrieben.

Die erfolgte Ansiedlung weiterer Transport- und Logistikunternehmen im Süden des Flughafens sollen dem Frachtgeschäft zusätzliche Impulse vermitteln. Aufwind erhält der Standort auch durch das AIRRAIL center frankfurt, für das im November der Startschuss fiel und mit dessen Baubeginn in diesem Jahr gerechnet wird. Der Aufsichtsrat war in die Überlegungen des Vorstands hierzu stets eingebunden und hat die Umsetzung der Strategie zur weiteren Entwicklung des laufenden Geschäfts positiv begleitet. Die eingeleiteten Maßnahmen werden mit dazu beitragen, die ehrgeizigen unternehmerischen Ziele der kommenden Jahre zu erreichen.

Mit der erfolgten Beantragung des Flughafen-Systems der Airports Frankfurt und Frankfurt-Hahn sollen zukünftig die Möglichkeiten einer noch gezielteren Förderung der spezifischen Leistungsmerkmale dieses Airports ausgeschöpft und die Ressourcen des Frankfurter Flughafens optimal eingesetzt werden. Der Aufsichtsrat unterstützt dieses Vorhaben ausdrücklich und sieht darin einen wichtigen Baustein zur Zukunftssicherung.

Mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Juni 2002 konnte ein erster wichtiger Meilenstein beim Ausbauprojekt abgeschlossen werden. Damit ist der Weg frei für die weiteren Planungen einer Landebahn im Nord-Westen. Auch hat der Aufsichtsrat dem städtebaulichen Konzept von Foster & Partners für den

Bau eines neuen Terminals 3 im Süden zur Kenntnis genommen und das Konzept damit für die weiteren Planungen verbindlich festgelegt. Der Öffentlichkeit konnte schließlich weiter der neue Generalausbauplan vorgelegt werden, der zuvor im Aufsichtsrat beraten wurde.

Die Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren zum Bau der neuen Landebahn sind in vollem Gange. Bereits im Januar konnte der Planfeststellungsantrag zur Ertüchtigung des Flughafens für den Einsatz des neuen Airbus A380 eingereicht werden. Der Vorstand hat darüber informiert, dass er mit der Einreichung des Planfeststellungsantrags für den Bau der Landebahn in der zweiten Hälfte dieses Jahres rechnet. Der Aufsichtsrat sieht in dem Bau der neuen Landebahn und der Infrastruktureinrichtungen einen entscheidenden Beitrag zur Zukunftssicherung des Flughafens.

Entwicklung in den Beteiligungen

Eingehend wurde der Aufsichtsrat auch über neue und bestehende Beteiligungen informiert und hat dem Vorstand beratend zur Seite gestanden.

Im Bereich der Neuakquisitionen ist der Erwerb der International Consultants on Targeted Security Europe Holdings B.V. (ICTS Europe) hervorzuheben, ein Unternehmen, das im Bereich der Sicherheitsdienstleistungen vor allem an Flughäfen führend in Europa ist und seit Ende 2001 zum Fraport-Konzern gehört. Der Aufsichtsrat wurde über den Stand der Integration dieses Unternehmens in den Konzern und die damit verbundene Neustrukturierung seiner Sicherheitsdienstleistungen vom Vorstand regelmäßig informiert.

Bei den bestehenden Beteiligungen wurde der Aufsichtsrat über deren wirtschaftliche Entwicklung regelmäßig schriftlich unterrichtet. Zusätzlich wurde hierüber im Beteiligungsausschuss beraten.

Intensiv setzte sich der Aufsichtsrat auch mit den Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt auseinander. Die Entwicklung in diesem Projekt war Gegenstand jeder Aufsichtsratssitzung und zahlreicher Ausschusssitzungen im vergangenen Jahr. Die Entscheidung des Vorstands für eine Vollabschreibung im Rahmen der Bewertung des Manila-Engagements im Jahresabschluss 2002 wird vom Aufsichtsrat einstimmig gebilligt. Aufgrund der nachhaltigen Unsicherheiten und der bestehenden politischen Risiken auf den Philippinen erscheint dem Aufsichtsrat dies als notwendige Maßnahme, die im Einklang mit dem Bilanzrecht zu treffen war und zum bedauerlichen Ausfall der Dividende für das Geschäftsjahr 2002 führt. Mit dieser Abschreibung ist kein Verzicht rechtlicher oder sonstiger Art auf unsere rechtmäßigen Ansprüche verbunden.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat begrüßt die im Sommer vergangenen Jahres vorgelegten Empfehlungen für einen Deutschen Corporate Governance-Kodex ausdrücklich. Die meisten der dort genannten Empfehlungen gehören seit langem zur gelebten Unternehmenspraxis bei der Fraport AG und bedürfen daher keiner weiteren Umsetzungsmaßnahmen. Dies gilt auch in Bezug auf die dort genannten Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats. Die Fraport AG hat sich im September 2002 einen eigenen Kodex gegeben, der die Vorgaben der Regierungskommission aufgreift und zugleich eine Arbeitsgruppe benannt, die sich mit der kurzfristigen Umsetzung der noch nicht gelebten Anforderungen beschäftigt und dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge erarbeiten wird. Mittlerweile wurde die Einführung eines Selbstbehaltes im Rahmen der bereits bestehenden D&O-Versicherung für Aufsichtsrat und Vorstand beschlossen. Die Einführung eines erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteils für Aufsichtsratsmitglieder wird grundsätzlich positiv gesehen und soll nach weiterer Prüfung dieses noch jungen Governance-Elements im kommenden Jahr umgesetzt werden. Die im Kodex genannte 45-Tage-Frist zur Ver-

öffentlichung der Quartalszahlen wird von der Fraport AG ab dem laufenden Geschäftsjahr eingehalten. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat mitgeteilt, dass eine Einhaltung der 90-Tage-Frist zur Veröffentlichung des Jahresabschlusses ab dem Jahresabschluss 2003 vorgesehen ist.

Alle für eine Umsetzung des Kodex erforderlichen Satzungsänderungen werden der Hauptversammlung am 25. Juni 2003 zur Zustimmung vorgelegt. Die im Kodex vorgesehene Effizienzüberprüfung wird der Aufsichtsrat in den kommenden Monaten durchführen. Im Übrigen hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 18. Dezember 2002 der Entsprechenserklärung zugestimmt. Diese ist auch auf der Homepage des Unternehmens veröffentlicht worden.

Jahresabschluss

Die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Fraport AG, des Konzern-Abschlusses nach den Vorschriften der International Financial Reporting Standards (IFRS) und des Konzern-Lageberichts zum 31. Dezember 2002 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 Einwände erhoben und billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002.

Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum 31. März 2003 schied der bisherige Vorstand Finanzen, Herr Johannes Endler, aus dem Unternehmen aus. Der Aufsichtsrat bestellte in seiner Sitzung am 18. Dezember 2002 Herrn Dr. Stefan Schulte zum Vorstandsmitglied, der seine Tätigkeit am 16. April 2003 für das Ressort Finanzen aufgenommen hat.

Mit der Hauptversammlung am 25. Juni 2003 geht die Wahlperiode des jetzigen Aufsichtsrats zu Ende. Die Arbeitnehmervertreter haben bereits im März/April dieses Jahres über ein Wahlmännerverfahren ihre Vertreter für die neue Legislaturperiode gewählt. Die Anteilseigner wählen, entsprechend den aktienrechtlichen Bestimmungen, ihre Vertreter in der Hauptversammlung am 25. Juni 2003.

Der Aufsichtsrat dankt im Übrigen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement und ihren Einsatz für Fraport im zurückliegenden Geschäftsjahr. Dies hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Fraport auch in schwierigen Zeiten sicher und erfolgreich bestehen kann.

Frankfurt am Main, im April 2003

Roland Koch
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Beraterkreis

Hilmar Kopper

(Vorsitzender)
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DaimlerChrysler AG

Dr. Manfred Bodin

Vorsitzender des Vorstands
Norddeutsche Landesbank Girozentrale

Prof. Bernd Fahrholz

Sprecher des Vorstands
Dresdner Bank

Dr. Erich Forster

Vorsitzender des Vorstands
Thyssen Krupp Materials
(Mitglied bis September 2002)

Dr. Reiner Maria Gohlke

Stellv. Vorsitzender
Gesellschafterausschuss der
Bitburger Getränke-Verwaltungs GmbH

Klaus Herms

Chief Executive Officer
Kühne & Nagel International AG

Prof. Konrad Hinrichs

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Philipp Holzmann AG

Dr. Jürgen Jeske

Herausgeber
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dieter Kaden

Vorsitzender der Geschäftsführung
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Hemjō Klein**Prof. Dr. Rolf-Dieter Leister**

Infra Beratung AG

Dipl.-Ing. Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Merl

Vorsitzender des Vorstands
Landesbank Hessen-Thüringen

Dr. Frank Niethammer

Ehrenpräsident
IHK Frankfurt

Dr. Bernd Thiemann

Mitglied des Aufsichtsrats
Rothschild GmbH

Prof. Dr. Günter W. Tumm

Konzernbeauftragter
Deutsche Post AG

Dr. Gert Vogt

ASEM-Sprecher der Deutschen Wirtschaft
Asien-Pazifik-Ausschuss der
Deutschen Wirtschaft

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

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI

Airport Council International

ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Airline-Allianz

Kooperative Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

Aviation

Luftverkehr

Bodenverkehrsdienste

Dienstleistungen, die im Zusammenhang mit der Abfertigung eines Flugzeugs erfolgen (Passenger, Ramp, Baggage und Cargo Services)

BOT

Build, Operate and Transfer = Bau und Betrieb von Flughafen-Terminals aufgrund einer zeitlich befristeten Konzession, nach deren Ablauf das Recht zum Betrieb endet

DFS

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die für die Bewegungskontrolle von Luftfahrzeugen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zuständige Stelle

Drehkreuz

Synonym für Hub

Dutyfreeshops

Ladenlokale, in denen auf die verkauften Waren keine Verbrauchssteuern oder Zölle zu zahlen sind

Flugzeugbewegungen

Starts und Landungen

Flughafen-Entgelte

Behördlich genehmigungspflichtige Entgelte (Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte)

Fraport AG

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Gewerblicher Verkehr

Linienverkehr, Regionalluft- und Expressdienstverkehr, Nichtlinienverkehr (Gelegenheitsverkehr) und Überführungsflüge

HALS/DTOP

High Approach Landing System/Dual Threshold Operation; neues Landeverfahren, mit dem durch Versetzen der Landeschwelle die beiden Ost-West-Bahnen effizienter genutzt werden können

Hub

Wortwörtlich „Nabe“; im Zusammenhang mit dem von der Fraport AG betriebenen Geschäft ein Flughafen, der Luftfernverkehr mit einem System von Zubringerflügen koordiniert

IATA

International Air Transport Association

IT

Informationstechnologie

Infrastrukturentgelte

Nicht behördlich genehmigungspflichtige Entgelte für die Bereitstellung der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur

Interkontverkehr

Interkontinentalverkehr

Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

Koordinations-Eckwert

Der Koordinations-Eckwert gibt die maximale Anzahl der in einem Zeitabschnitt planbaren Starts und Landungen an

Landseite (Landside)

Bereich der Terminalanlagen, der an die öffentliche Infrastruktur angebunden und für alle Besucher des Flughafens zugänglich ist

Luftseite (Airside)

Bereich der Terminalanlagen, der dem Flugbetrieb dient (hinter den Pass- und Sicherheitskontrollen)

Luftverkehrsdrehscheibe

Synonym für Hub

MTOW

Maximum Take-off Weight; Höchststartgewicht für Luftfahrzeuge, maßgebliche Bestimmungsgröße für die Höhe von Start- und Landeentgelten

PAX

Passagierzahlen

Slots

Zeitfenster für Starts und Landungen

Star Alliance

Zusammenschluss von 15 Fluggesellschaften (Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, BMI British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean Airways, United Airlines, VARIG)

Terminal

Abfertigungsgebäude auf Flughäfen

Terminaldienstleistungen

Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

Transfer-Passagiere

Passagiere, die ihre Flugreise unterbrechen und mit einem anderen Flugzeug weiterfliegen als sie angekommen sind; Transfer-Passagiere werden üblicherweise bei Ankunft als Aussteiger und bei Abflug als Zusteiger erfasst

Transit-Passagiere

Passagiere, die nach einer Zwischenlandung in demselben Flugzeug weiterreisen

Travel-Value-Shops

Ladenlokale, in denen die Warenpreise im Wesentlichen denen der Dutyfreeshops entsprechen

Verkehrsrentgelte

Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte

Vorfeld

Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen werden

Zehn-Punkte-Programm

Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein Zehn-Punkte-Programm beschlossen, mit dem folgende Ziele verfolgt werden:

- Nutzung anderer Standorte, z.B. Flughafen Frankfurt-Hahn
- Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn
- Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage
- Prüfung einer Verlagerung des Nachtpoststerns, z.B. zum Flughafen Frankfurt-Hahn oder an einen anderen Standort
- Verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmarmen An- und Abflugverfahren in der Nacht
- Bereitstellung von Mitteln für ein Schallschutzprogramm für besonders lärmbelastete Gebiete
- Koppelung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm
- Noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen
- Weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung
- Einrichtung eines Infotelefon für Bürgeranfragen zum Thema Lärm und Ausbau

Betriebswirtschaftliche Begriffe**BAT**

Bundes-Angestellentarifvertrag

BIP

Bruttoinlandsprodukt

Capital Employed

Eigenkapital ohne die ausgeschüttete Dividende + Netto-Finanzschulden

Chapter 11

Bestimmung des US-amerikanischen Insolvenzrechts, die es einem Unternehmen ermöglicht, Ansprüche von Gläubigern so lange abzuwehren, bis es restrukturiert ist

DVFA/SG

Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management/Schmalenbach-Gesellschaft

EBIT

EBITDA – Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen – Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Betriebliches Ergebnis + Ergebnissaldo at equity + Erträge aus Beteiligungen + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

EPC-Vertrag

Bauvertrag

Gearing

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ohne die ausgeschüttete Dividende

MDAX

Aktienindex der Deutschen Börse AG, der die 70 Werte enthält, die von ihrer Größe her auf die DAX-Werte folgen. Seit März 2003 enthält der MDAX nur noch 50 Werte

Netto-Finanzschulden

Bankschulden – Liquide Mittel

Operative Kosten

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROCE-Kapitalrendite

Return on Capital Employed
EBIT/Capital Employed

Umsatzrendite

Jahresüberschuss vor Ertragsteuern und Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis/Umsatzerlöse

WKN

Wertpapierkenn-Nummer

Fünf-Jahres-Übersicht

in € Mio.	Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002
A. Anlagevermögen	2.394,6	2.609,0	2.729,2	3.222,8	2.698,6
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	19,6	80,8	110,7	99,8	225,1
II. Sachanlagen	2.294,9	2.434,2	2.447,7	2.435,1	2.403,9
III. Beteiligungen at equity	54,8	59,3	71,0	126,1	37,3
IV. Andere Finanzanlagen	25,3	34,7	99,8	561,8	32,3
B. Umlaufvermögen	164,0	194,3	264,1	401,5	870,5
I. Vorräte	23,2	13,0	10,3	11,9	13,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	91,6	106,8	135,5	141,3	195,9
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	35,8	51,4	59,1	173,6	76,4
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	13,4	23,1	59,2	74,7	585,1
C. Rechnungsabgrenzungsposten	46,1	46,4	43,4	41,5	43,1
D. Latente Steueransprüche	3,1	4,5	6,0	6,2	8,5
A. Eigenkapital	860,6	920,7	1.019,3	1.964,3	1.803,4
I. Gezeichnetes Kapital	511,3	511,3	640,0	900,9	900,6
II. Kapitalrücklage	-	-	-	662,4	532,0
III. Gewinnrücklagen	328,8	383,8	302,6	365,0	370,8
IV. Konzern-Bilanzgewinn	20,5	25,6	76,7	36,0	0,0
B. Anteile fremder Gesellschafter	1,9	3,0	4,8	5,5	12,9
C. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	19,9	18,1	23,1	22,4	24,2
D. Rückstellungen	247,6	264,8	286,4	284,6	425,2
E. Verbindlichkeiten	1.225,6	1.383,5	1.452,4	1.189,2	1.129,9
I. Finanzschulden	1.007,7	1.170,6	1.267,9	970,1	909,7
II. erbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	102,3	98,7	113,8	99,0	94,8
III. Andere Verbindlichkeiten	115,6	114,2	70,7	120,1	125,4
F. Rechnungsabgrenzungsposten	68,0	66,9	74,8	71,0	66,6
G. Latente Steuerverpflichtungen	184,3	197,3	181,9	135,0	158,5
Bilanzsumme	2.607,8	2.854,2	3.042,7	3.672,0	3.620,7

		Stand 31.12.1998	Stand 31.12.1999	Stand 31.12.2000	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2002
Veränderung gegenüber Vorjahr						
Anlagevermögen	%	–	8,9	4,6	18,1	– 16,3
Umlaufvermögen	%	–	18,5	35,9	52,0	116,8
Eigenkapital ¹	%	–	6,5	5,3	104,6	– 6,5
Fremdkapital ²	%	–	10,8	7,2	– 17,0	4,2
Anteil an der Bilanzsumme						
Anlagevermögen (Anlageintensität)	%	91,8	91,4	89,7	87,8	74,5
Umlaufvermögen ³	%	8,2	8,6	10,3	12,2	25,5
Eigenkapital ¹ (Eigenkapitalquote)	%	32,2	31,4	31,0	52,5	49,8
Fremdkapital ² (Fremdkapitalquote)	%	67,8	68,6	69,0	47,5	50,2
Kennzahlen						
Netto-Finanzschulden (Finanzschulden – Liquide Mittel)	€ Mio.	994,3	1.147,5	1.208,8	895,4	324,6
Capital Employed (Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹ + Anteile fremder Gesellschafter)	€ Mio.	1.836,3	2.045,6	2.156,2	2.829,2	2.140,9
Gearing (Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹)	%	118,4	128,2	128,2	46,4	18,0
Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme)	%	38,1	40,2	39,7	24,4	9,0
Dynamischer Verschuldungsgrad (Netto-Finanzschulden/Cash flow ⁴)	%	335,2	426,4	441,5	245,5	82,1
Working Capital (Umlaufvermögen – kurzfristige Verbindlichkeiten)	€ Mio.	– 189,5	– 207,6	– 149,1	– 112,3	422,0
Anlagendeckung (Eigenkapital ¹ /Anlagevermögen nach Abzug SoPo)	%	35,4	34,5	34,8	60,3	67,4
Liquidität 1. Grades (Liquide Mittel/kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	3,8	5,7	14,3	14,5	130,5
Liquidität 2. Grades (Liquide Mittel + kurzfristige Forderungen)/ kurzfristige Verbindlichkeiten)	%	39,8	45,1	61,4	71,0	185,0

¹ Ohne die ausgeschüttete Dividende.

² Inklusive die ausgeschüttete Dividende, RAP und latente Steuerverpflichtungen.

³ Inklusive RAP und latente Steueransprüche.

⁴ Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit.

		1998	1999	2000	2001	2002
Kennzahlen						
EBITDA (Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen + Ergebnis at equity + Erträge aus Beteiligungen)	€ Mio.	459,9	440,3	533,5	507,2	241,9
EBIT (EBITDA – Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen – Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens)	€ Mio.	258,5	260,8	329,9	235,2	– 4,9
EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)	€ Mio.	176,0	198,8	265,9	170,2	– 35,1
Umsatzrendite (Jahresüberschuss vor Ertragsteuern und Fremden Gesellschaftern zustehendes Ergebnis/Umsatzerlöse)	%	13,3	13,7	16,6	10,3	– 2,2
EBITDA-Marge (EBITDA/Umsatzerlöse)	%	35,9	32,0	34,7	32,1	13,4
EBIT-Marge (EBIT/Umsatzerlöse)	%	20,2	19,0	21,5	14,9	– 0,3
ROCE-Kapitalrendite (EBIT/Capital Employed)	%	14,1	12,8	15,3	8,3	– 0,2
<i>Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt</i>		13.225	13.336	14.271	15.526	21.395

Chronik 2002



Aktuelle TV-Nachrichten
in den Gate-Räumen
des Flughafens Frankfurt



Erste öffentliche
Hauptversammlung
der Fraport AG



Konsequenter Ausbau
der CargoCity Süd



Dr. Stefan Schulte,
seit 16. April 2003
Vorstand Finanzen

15. Januar Als erster deutscher Flughafen bietet Frankfurt (FRA) seinen Passagieren in den Gate-Räumen aktuelle TV-Nachrichten.
6. Februar Leser des Geschäftsreise-Magazins „Business Traveller“ wählen FRA erneut zum besten europäischen Flughafen.
5. März Die Fraport AG startet ein Schallschutz-Programm für Bewohner der Flughafen-Nachbarschaft.
26. März Die Flughafen-Gesellschaft Fraport schließt Verträge mit dem Land Hessen und der Hessenwasser GmbH zur integrierten Grundwasser-Überwachung.
23. April Auf der Bilanzpressekonferenz für 2001 präsentiert Vorstandsvorsitzender Dr. Wilhelm Bender einen Jahresüberschuss von 101,1 Mio. Euro.
30. April Erstmals wird eine längerfristige Einigung (fünf Jahre) mit den Airlines wegen der Flughafen-Entgelte erzielt: Die „fee cap“-Regelung bringt ein partnerschaftliches Teilen von Chancen und Risiken der Verkehrsentwicklung.
11. Juni Das Raumordnungsverfahren für die angestrebte Kapazitätserweiterung wird abgeschlossen.
26. Juni Die erste öffentliche Hauptversammlung findet in Frankfurt-Höchst statt.
10. Juli Das Effizienzsteigerungs-Programm „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ läuft an.
1. August Erstmals pendeln ICE-Züge über die Neubaustrecke zwischen FRA und Köln.
29. August Fraport AG und Frankfurt-Hahn GmbH beantragen ein gemeinsames Flughafen-System.
30. August Im manager magazin-Wettbewerb „Der beste Geschäftsbericht“ erreicht Fraport den zweiten Platz in der Kategorie Börsenneulinge.
6. September Der Aufsichtsrat verabschiedet einen Corporate Governance-Kodex, in dem sich die Fraport AG zu noch mehr Transparenz verpflichtet.
10. Oktober Die CargoCity Süd wird weiter ausgebaut: Erstmals zwei Richtfeste an einem Tag.
20. November Der neue Generalausbauplan mit Leitlinien bis 2015 wird vorgelegt.
18. Dezember Der Aufsichtsrat beruft Dr. Stefan Schulte zum neuen Vorstand Finanzen – als Nachfolger von Johannes Endler.
30. Dezember Mit der Shanghai Airport Group wird ein langfristiges Kooperationsabkommen unterzeichnet.

Absender:

Name

Straße

Postleitzahl/Ort

Bitte senden Sie mir

- Image-Film der Fraport AG auf DVD
- Image-Broschüre der Fraport AG
- Broschüre Zahlen, Daten, Fakten
- Informationen zum Flughafen-Ausbau

Antwort



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

Impressum

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

Konzept und Text:
Charles Barker
Corporate Communications GmbH,
Frankfurt am Main

Gestaltung:
Bert Klemp Corporate Design,
Frankfurt am Main

Fotografie:
Martin Joppen, Frankfurt am Main
Bert Klemp, Frankfurt am Main
Fraport AG (VSP)

Herstellung:
Fraport AG (VSP)

Satz und Lithografie:
Layout Service Darmstadt GmbH
MDDigitale Produktion, Maintal

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

Printed in Germany

Finanzkalender

15. Mai 2003:	Zwischenbericht 1. Quartal
25. Juni 2003:	Hauptversammlung
14. August 2003:	Zwischenbericht Halbjahr
13. November 2003:	Zwischenbericht 3. Quartal

Investor Relations

Telefon: +49(0)69-690-74842

Telefax: +49(0)69-690-74843

E-Mail: investor.relations@fraport.de

Internet: www.fraport.de

*Ja,
ich will weitere
Informationen!*

