

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2005



Finanzbericht

LAGEBERICHT DER EINZELGESELLSCHAFT NACH HGB

1	HIGHLIGHTS UND KENNZAHLEN DER FRAPORT AG
3	DIE FRAPORT AG
3	Strategie
5	Innovationsmanagement
6	Organisation
7	DAS GESCHÄFTSJAHR 2005
7	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
8	Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen
9	Entwicklung des Luftverkehrs
13	Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen
19	Umsatz- und Ergebnisentwicklung
22	Finanzlage- und Vermögenslage
26	AKTIE UND INVESTOR RELATIONS
30	MITARBEITER
32	UMWELTSCHUTZ UND GESELLSCHAFTSPOLITISCHES ENGAGEMENT
33	ABHÄNGIGKEITSBERICHT
34	RISIKEN UND CHANCEN
34	Risikopolitische Grundsätze
34	Das Risikomanagement-System
36	Geschäftsrisiken
42	Gesamtrisikobeurteilung
42	Geschäftschancen
44	NACHTRAGSBERICHT
45	PROGNOSEBERICHT
45	Flughafen-Ausbau
45	A380
46	FRA-Nord
46	Akquisitionsprojekte
47	Geschäftsaussichten für 2006 und 2007

ABSCHLUSS

52	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2005
53	BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2005
54	Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2005
56	ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 2005
56	Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss
61	Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und zur Bilanz
80	Ergänzende Angaben
92	Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäss § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB
96	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Highlights und Kennzahlen

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

2005 war für die Fraport AG ein erfolgreiches Geschäftsjahr. Vor dem Hintergrund der leichten Konjunkturerholung und der Wachstumsraten des Luftverkehrsaufkommens erzielten wir deutlich höhere Umsatzerlöse als im Vorjahr. Mit einem nachhaltigen Kostenmanagement konnten wir EBITDA und Jahresüberschuss überproportional zum Umsatz steigern.

Die Highlights im Geschäftsverlauf 2005:

- Passagierzahlen in Frankfurt stiegen um 2,2 %.
- Erstmals Abfertigung von über 5 Mio Passagieren in einem Monat (Juli und August).
- Luftfrachttonnage in Frankfurt stieg um 8,2 %.
- Anstieg der Umsatzerlöse um 4,9 % auf 1.673,3 Mio €.
- Verbesserung des EBITDA um 6,2 % auf 485,6 Mio €.
- Jahresüberschuss in Höhe von 192,6 Mio € um 40,6 % über dem Vorjahr.

Wir werden der Hauptversammlung 2006 die Ausschüttung von rund 82,1 Mio € vorschlagen. Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2005 auf 90 Cent pro Aktie steigen, für 2004 waren 75 Cent pro Aktie ausgeschüttet worden.

Kennzahlen Fraport AG

Kennzahlen zur Gewinn- und Verlustrechnung	2005 in Mio €	2004 in Mio €	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.595,0	1.673,3	4,9
Gesamtleistung	1.640,4	1.726,9	5,3
EBITDA	457,2	485,6	6,2
EBIT	288,9	310,5	7,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	260,2	318,3	22,3
Jahresüberschuss	137,0	192,6	40,6

Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung	2005 in Mio €	2004 in Mio €	Veränderung in %
Eigenkapital	1.871,0	1.731,9	8,0
Eigenkapitalquote ¹ in %	53,4	54,7	–
Bilanzsumme	3.349,4	3.042,4	10,1
Capital Employed ²	1.861,0	1.633,4	13,9
Gearing ³ in %	4,0	–	–
Operativer Cash flow	442,6	489,6	–9,6
Free Cash flow ⁴	88,0	285,8	–69,2
Investitionen	592,9	251,0	> 100

¹ Berechnung: (Eigenkapital – Bilanzgewinn)/Bilanzsumme.

² Berechnung: Netto-Finanzschulden + Eigenkapital – Bilanzgewinn.

³ Berechnung: Netto-Finanzschulden/(Eigenkapital – Bilanzgewinn).

⁴ Berechnung: Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen.

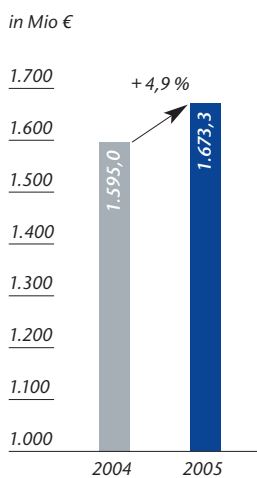
Rentabilitätskennzahlen

	2005 in Mio €	2004 in Mio €
Eigenkapitalrentabilität ¹	10,3	7,9
Umsatzrendite ²	19,0	16,3
EBITDA-Marge ³	29,0	28,7
EBIT-Marge ⁴	18,6	18,1
ROCE ⁵	16,7	17,7

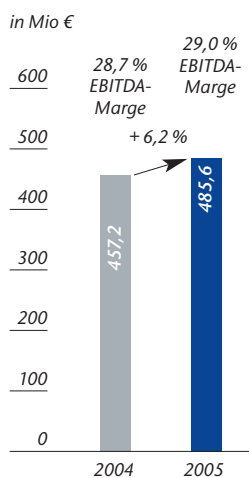
Mitarbeiter

	2005 in Mio €	2004 in Mio €	Veränderung in %
Mitarbeiter	12.170	12.203	-0,3

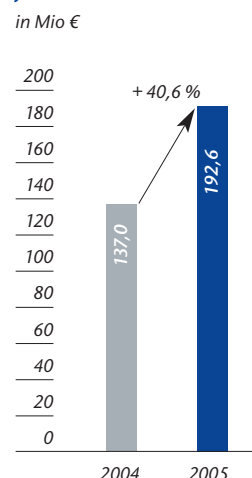
Umsatz



EBITDA



Jahresüberschuss



¹ Berechnung: Jahresüberschuss/Eigenkapital.

² Berechnung: EBT/Umsatzerlöse.

³ Berechnung: EBITDA/Umsatzerlöse.

⁴ Berechnung: EBIT/Umsatzerlöse.

⁵ Berechnung: EBIT/Capital Employed.

Die Fraport AG

Strategie

Die Luftfahrtindustrie steht vor vielfältigen Herausforderungen in einem sich stetig wandelnden Marktumfeld. Unsere Unternehmensvision legt die Basis, um unter diesen Rahmenbedingungen erfolgreich zu arbeiten.

Wir entwickeln Mobilität professionell und machen sie zum Erlebnis für unsere Kunden. Als Airport-Konzern sind wir in allen Segmenten der leistungsstärkste der Branche. Flughäfen verstehen wir als Erlebniswelten und intermodale Drehscheiben. Verkehrssysteme verknüpfen wir konsequent. Wir stehen für effizientes Management komplexer Prozesse und Innovationen, überzeugen durch Wettbewerbsfähigkeit in unseren integrierten Dienstleistungen und gehen flexibel auf die Wünsche unserer Kunden ein. Sicherheit ist unser oberstes Gebot. So schaffen wir nachhaltigen Wert im Interesse unserer Anteilseigner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Regionen, in denen wir tätig sind.

Aus dieser Vision leiten sich unsere Hauptziele ab: Wertschaffung, Leistungsstärke und Nachhaltigkeit. Die drei Säulen unserer Strategie sind unverändert: Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells am Frankfurter Flughafen sowie Wachstum innerhalb und außerhalb Frankfurts.

Konsolidierung des integrierten Geschäftsmodells in Frankfurt

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) in Europa und Deutschlands größten Flughafen. Damit wir diese Position auch in Zukunft behaupten können, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung unserer Wettbewerbsvorteile: Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit. Wir werden unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüsselkunden vertiefen. Oberste Ziele für alle Geschäfts- und Servicefelder sind Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

Unter dieser Maßgabe haben wir im Jahr 2001 das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen“ angestoßen. Die Vorgaben für 2005 wurden erreicht: Wir haben Kosten gespart, unsere Wettbewerbsposition gestärkt, die Zufriedenheit der Kunden gesteigert und damit zum Erhalt der Arbeitsplätze beitragen können. 2005 wurde ein weiteres Programm – „Wir machen Fraport fit“ – initiiert, das gezielter als „WM 2005“ unseren größten Kostenblock, den Personalaufwand, fokussiert. Die zwischen der Unternehmensleitung und dem Betriebsrat vereinbarten Veränderungen bei den übertariflichen Sozialleistungen sind im „Zukunftsvertrag 2010“ festgehalten. Die im Mai 2005 fixierte Übereinkunft enthält auch die Verpflichtung der Fraport AG, bis zum Jahr 2010 grundsätzlich keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen. Mit diesem Vertrag haben Beschäftigte, Betriebsrat und Management ihre Zukunftsfähigkeit unter Beweis gestellt.

Wachstum am Standort Frankfurt

Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens ist eine notwendige Voraussetzung für seine Teilhabe am weltweiten Luftverkehrswachstum. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen mindestens 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte, indirekte und katalytische Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) rund 3,4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Im Raumordnungsverfahren wurde belegt, dass der Bau einer 2.800 Meter langen Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes im Vergleich mit anderen Ausbauvarianten Umwelt und Anwohner am geringsten belastet. Für die Realisierung dieser Variante werden am wenigsten Waldflächen in Anspruch genommen und die Zahl der von Fluglärm relevant betroffener Anwohner ist am kleinsten. Dieser Ausbau soll im Rahmen des derzeit laufenden Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden.

Die ehemalige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes ist zum 1. Januar 2006 vollständig in den Besitz der Fraport AG übergegangen. Auf diesem Gelände soll das neue Passagier-Terminal entstehen. Das Terminal 3 wird insgesamt 75 Flugzeugpositionen haben.

Die Lufthansa plant, den Airbus A380 voraussichtlich ab 2007 in Betrieb zu nehmen und ihre A380-Flotte hier zu stationieren. Dafür wird eine neue Wartungshalle mit zugehörigem Lagergebäude benötigt, deren Bau im September 2005 planungsrechtlich gestattet wurde. Die Stationierung der A380-Flotte in Frankfurt ist ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der zukünftigen Marktposition des Flughafens als Verkehrsdrehscheibe für Deutschland, Europa und die Welt.

Erhebliches Wachstumspotenzial sehen wir nicht nur im Luftverkehr, sondern auch im Non-Aviation-Geschäft des Frankfurter Flughafens. Unser Selbstverständnis als Airport-Betreiber hat sich geändert: Flughäfen sind keine reinen Infrastrukturanbieter mehr, sondern entwickeln sich zunehmend zu kosmopolitischen „Airport Cities“. Mit Blick hierauf bauen wir sowohl unser Retail-Geschäft als auch die Qualität des Airports als erstklassigen Handels- und Immobilienstandort aus.

Vor allem das Retail-Geschäft wird als Ertragssäule immer wichtiger. Deshalb erwartet den konsumfreudigen Geschäftsreisenden und Urlauber am Frankfurter Flughafen ein abwechslungsreiches Angebot an Shops, Restaurants und Dienstleistungen, die es ermöglichen, die Zeit vor dem Flug zu gestalten. Der Aufenthalt in Frankfurt soll für die Passagiere ein Erlebnis sein – das machen wir uns zur Aufgabe.

Externes Geschäft

Im „externen Geschäft“ streben wir den Export unserer Management- und Dienstleistungskompetenz in nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an. Der Schwerpunkt liegt in den Bereichen Flughafen-Management, Ground Handling und Luftsicherheit. Vorrang für uns haben Service-, Management- und Beraterverträge; Kapitalbeteiligungen gehen wir flankierend ein, soweit dies erforderlich ist.

Innovationsmanagement

Wissen und Innovationsfähigkeit sind für Fraport entscheidende Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb und Grundlage für nachhaltiges Wachstum. Branchentypisch betreiben wir keine „Forschung und Entwicklung“ im engeren Sinne; Fraport hat jedoch das Innovationsmanagement in der Unternehmensvision verankert. Ziel ist es, zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und zur Marktreife zu führen.

Dabei konzentrieren wir uns auch auf eine möglichst hohe Auslastung der begrenzten Kapazitäten am Frankfurter Flughafen und auf neuartige Sicherheitskonzepte im Fracht- und Passagierverkehr. Im Jahr 2005 wurden 54 Projekte im Rahmen des Innovationsmanagements verfolgt. Zu den wichtigsten gehören RASCargO und MobIS-L.

RASCargO

Jedes Jahr werden weltweit 18 Millionen Container verschifft und fünf Millionen Tonnen Luftfracht in Passagierflugzeugen bewegt. Dabei erschweren die notwendigen Sicherheitskontrollen den reibungslosen Ablauf der logistischen Prozesse. Traditionelle Verfahren der Sicherheitskontrolle wie Röntgenuntersuchungen oder Tomographien machen einen umständlichen und zeitintensiven Transport von Fracht und den Einsatz von Untersuchungsgeräten erforderlich. Zudem sind solche technischen Überprüfungen selbst sehr zeitaufwändig und lassen sich nicht parallel durchführen. Ein neues, von unserer Tochtergesellschaft ICTS Europe entwickeltes Verfahren, macht diesen Transport überflüssig. Bei einer höheren statistischen Entdeckungsrate als bei dem traditionellen Verfahren liegt die Zeitersparnis bei mindestens 60 %. Hunde, die speziell hierfür ausgebildet wurden, durchschnüffeln Luftproben aus Frachtcontainern in Analysestationen direkt vor Ort auf Sprengstoffe. Die Luftprobenentnahme mittels Unterdruckverfahren findet parallel zum regulären Frachtprozess an mehreren Containern gleichzeitig statt und beschleunigt so den Ablauf erheblich.

MobIS-L

MobIS-L ist ein mobiles Informationssystem, das zur Optimierung der Vorfeldprozesse in Frankfurt entwickelt wurde, aber auch Potenzial hat für eine Vermarktung an anderen Großflughäfen.

Das Be- und Entladen innerhalb der gesamten Prozesskette von Ankunft bis Abflug der Flugzeuge ist ein komplexer Prozess, der heute mithilfe von Abfertigungsprotokollen, Ladeplänen und Betriebsvorschriften in Papierform und Sprechfunk von jeweils einer Person, dem Lademeister, koordiniert wird. Falsche Interpretation von Handschriften und Verständigungsprobleme über Sprechfunk sind dabei mögliche Fehlerquellen, die die Qualität und Geschwindigkeit der Flugzeugabfertigung beeinträchtigen. Zudem müssen alle relevanten Daten nachträglich in die IT-Systeme eingepflegt werden.

Künftig sollen die Lademeister für ihre Arbeit einen Handheld-PC einsetzen können, der in Zusammenarbeit mit der Firma Texxmo entwickelt wurde. Abfertigungsprotokolle werden mit MobIS-L elektronisch geführt, die erforderlichen Daten werden online und in Echtzeit zwischen Lademeister-Agenten, Fluggesellschaften und Disponenten ausgetauscht. Ein derart verbesserter Dateneinsatz steigert die Prozessqualität erheblich.

Future for FRA

Potenzial für eine noch höhere Produktivität der Kapazitäten steckt auch in einer weiteren Verbesserung der land- und luftseitigen Prozesse. Mit dem gemeinsamen Projekt „Future for FRA“ von Lufthansa, Deutscher Flugsicherung und Fraport sollen Prozesse auf dem Vorfeld verbessert werden. Dazu gehören Innovationen bei Anflug- und Landeverfahren, die Verbesserung des Rollverkehrs auf dem Vorfeld und ein gemeinsames Pünktlichkeitsmanagement. Die Erfolge dieser inzwischen fünf Jahre andauernden Zusammenarbeit haben auch dazu beigetragen, die Rekordwerte im Verkehrsaufkommen 2005 trotz des begrenzten Raums reibungslos und mit einer hohen Pünktlichkeit zu erreichen. Die Abläufe vor und in den Terminals werden im Rahmen des gemeinsamen Projekts „Terminal Partners“ – neben Fraport gehören insbesondere Lufthansa und die Bundespolizei dazu – optimiert.

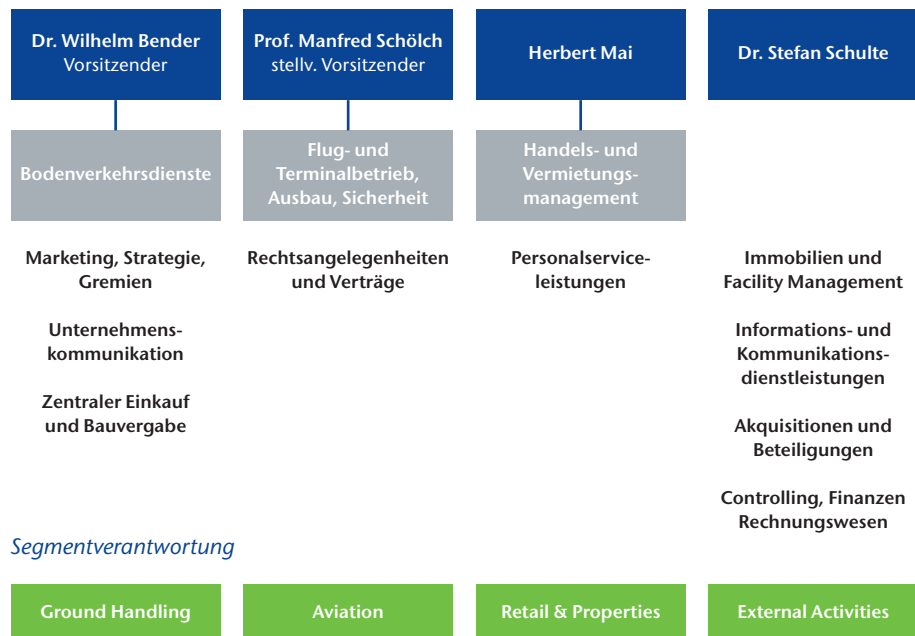
Organisation

Am 1. Juni 2005 sind Neuerungen in der Organisationsstruktur der Fraport AG in Kraft getreten. Sie zielen vor allem darauf ab, das Unternehmen noch effizienter zu strukturieren und die direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken.

Zu diesem Zweck wurden in einem ersten Schritt die Strategischen Geschäftsbereiche, in denen das operative Geschäft am Flughafen Frankfurt organisiert ist, jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet: Der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ gehört nun zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden und wird von einem Bereichsvorstand geleitet. Das „Handels- und Vermietungsmanagement“, geleitet von einem Generalbevollmächtigten, liegt in der Verantwortung des Vorstands Arbeitsdirektor. Der neu geschaffene Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ ist dem Vorstandsressort Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten zugeordnet. In dem neuen Bereich sind der ehemalige „Flug- und Terminalbetrieb“ und der Zentralbereich „Ausbauprogramm Flughafen“ aufgegangen. Ihm stehen zwei Generalbevollmächtigte vor. Der Servicebereich „Immobilien und Facility Management“ wird seit dem 1. Juli ebenfalls von einem Generalbevollmächtigten gesteuert. Der Bereich ist dem Ressort des Finanzvorstands zugeordnet.

Zudem wurde der Vorstand auf vier Mitglieder verkleinert.

Fraport-Aufbauorganisation seit dem 1. August 2005*



Segmentverantwortung

* ohne Stabsstellen

Das Geschäftsjahr 2005

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Anhaltend positive Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2005 erneut ein gutes Jahr, nach Berechnungen der DekaBank wuchs sie um 4,4 %¹. Der Welthandel lag mit einem Plus von 7,3 %² erneut über dem langfristigen Durchschnittswachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche und als internationale Luftverkehrsdrehscheibe profitierte davon auch der Frankfurter Flughafen.

Belastet war die Weltwirtschaft durch hohe Rohstoffpreise. Für den Anstieg ursächlich waren die stark gestiegene Nachfrage aus Teilen Asiens und mehrere Umweltkatastrophen (Tsunami, Wirbelstürme und Erdbeben). Besonders deutlich waren die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt ging der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von 38 US-\$ im Jahr 2004 auf 54 US-\$³ nach oben. Die meisten Fluggesellschaften reagierten hierauf mit einem Treibstoffzuschlag auf die Ticketpreise. Im vergangenen Jahr hatte der Zuschlag keine sichtbare negative Auswirkung auf das Passagierwachstum.

Viele Rohstoff exportierende Länder profitierten von den zusätzlichen Einnahmen, insgesamt wirkten sich die höheren Einkaufspreise aber in der zweiten Jahreshälfte bremsend auf Welthandels- und Industriewachstum aus. Die Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute⁴ schätzt den Kaufkraftentzug durch die gestiegenen Energiekosten in den großen Industrieländern von 2003 bis 2005 auf rund 1,5 % des Bruttoinlandsprodukts.

Trotz dieses Effekts nahm das Bruttoinlandsprodukt Chinas nach Schätzungen der DekaBank im Jahr 2005 um rund 9,4 % zu, in Indien lag es um 7,3 % über dem Vorjahreswert. Positiv entwickelte sich die Konjunktur ferner in Japan (2,6 %) und den meisten anderen asiatischen Ländern sowie in Lateinamerika (4,1 %) und vielen Volkswirtschaften Mittel- und Osteuropas (5,2 %). Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus um 3,5 % ebenfalls ein robustes Wachstum. Vom überdurchschnittlichen Wachstums in diesen Regionen profitiert auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz.

In der Euro-Zone spiegelt sich die gute Weltwirtschaftslage jedoch kaum wider: Das Wachstum in dieser Region betrug lediglich 1,4 %⁵; in den 25 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 1,7 %⁶. Als Netto-Importeur der stark verteuerten Rohstoffe waren gerade diese beiden Ländergruppierungen besonders von dem Preisanstieg betroffen.

¹ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

² OECD Economic Outlook No. 78, Stand November 2005.

³ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

⁴ Herbstgutachten: Stand Oktober 2005.

⁵ OECD, November 2005.

⁶ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

Schwache Konjunktorentwicklung in Deutschland

Nach der leichten Erholung im Vorjahr (+1,6 %) nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt¹ im Jahr 2005 nur noch um 0,9 % zu. Die deutschen Exporteure konnten ihre Ausfuhren 2005 insgesamt um 6,2 % steigern, die Importe nahmen um 5,0 % zu. Allerdings blieb die Konsumnachfrage angesichts rückläufiger Nettohaushaltseinkommen, einer hohen Sparquote und steigender Arbeitslosigkeit erneut unter Vorjahresniveau.²

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2004

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in %	2005	2004
Deutschland	0,9	1,6
Euro-Zone	1,4	2,1
EU 25	1,7	2,4
Mittel- und Osteuropa	5,2	7,5
USA	3,5	4,2
Japan	2,6	2,7
China	9,4	9,5
Indien	7,3	7,2
Welt	4,4	5,1
Welthandel	7,3	10,5

Quelle: Deutsche Bank, Januar 2006 sowie OECD für Welthandel und DekaBank für Mittel-/Osteuropa.

Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen

Der Luftverkehr ist für Deutschland ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Er bindet die deutschen Absatz- und Beschaffungsmärkte an die Weltwirtschaft an, schafft Anreize für technische Weiterentwicklung und sorgt so für sichere Arbeitsplätze.

Der deutsche Luftverkehrsstandort ist jedoch beeinträchtigt durch hohe Kosten, internationale Konkurrenz insbesondere aus England und Frankreich sowie durch regionale Subventionspolitik. Diese Rahmenbedingungen der Branche müssen so verändert werden, dass die Standortkosten der Beteiligten deutlich sinken. Die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ hat dies zum Ziel. Hier engagieren sich gemeinsam Fraport, Lufthansa, der Flughafen München und die DFS Deutsche Flugsicherung für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die damit verbundenen Arbeitsplätze.

Zusammen mit Bund und Ländern hat die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ einen Masterplan zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Flughafen-Infrastruktur entwickelt. Er beinhaltet den Ausbau zentraler Verkehrsdrehscheiben und die Koordination von Aus- und Neubauprojekten durch den Bund vor dem Hintergrund nachhaltiger Rentabilität und einer integrierten Standortpolitik. Zusätzlich wird die deutsche Interessenvertretung in den europäischen Institutionen verstärkt und die Zusammenarbeit zwischen Luftverkehrs-

¹ Statistisches Bundesamt, 12. Januar 2006.

² Deutsche Bundesbank, Monatsbericht Dezember 2005.

wirtschaft, Politik, Verwaltung und Verbänden vertieft. In Bezug auf die Luftsicherheit liegt der Fokus auf Kostenreduktion durch Prozessinnovationen und die Harmonisierung internationaler Sicherheitsstandards.

Im Rahmen der allgemeinen Liberalisierung der europäischen Luftfahrt leistet die geplante Privatisierung der DFS einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Entwicklung des Luftverkehrs

Polarisierung im Luftverkehrsmarkt setzt sich fort

Die Neigung der Kunden, statt klassischer Flug-Pauschalangebote vermehrt bei den so genannten „Low-Cost“-Airlines zu buchen, trug auch 2005 zu der seit einigen Jahren zu beobachtenden Polarisierung des Luftverkehrsmarkts bei. Auf der einen Seite stehen große Fluggesellschaften und Luftverkehrsallianzen wie Lufthansa und Star Alliance, die ein weltumspannendes Streckennetz anbieten, auf der anderen Seite haben sich die Billigflieger auf kürzere Direktverbindungen spezialisiert.

Der Hub Frankfurt ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa gut positioniert. Er wird von mehr internationalen Airlines angefliegen und hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Damit partizipierte er auch 2005 an der anhaltenden Wachstumsdynamik des Luftverkehrs. Der Low-Cost-Markt wird überwiegend ab Frankfurt-Hahn, einem auf dieses Marktsegment spezialisierten Konzern-Flughafen, bedient.

Dynamisches Wachstum

Nach Schätzungen der IATA¹ (International Air Transport Association) nahm das Passagieraufkommen des internationalen Linienverkehrs im Jahr 2005 weltweit um 6,7 % zu, die internationale Luftfrachttonnage stieg um 6,8 %. Im Trend folgte der Luftverkehr damit dem im Vorjahresvergleich etwas schwächeren Wachstum der Weltwirtschaft, er bleibt jedoch einer der dynamischen Wirtschaftszweige.

In Deutschland verzeichnete der Passagierverkehr im Berichtsjahr mit 6,3 %² erneut eine über dem langfristigen Wachstumspfad liegende Steigerungsrate. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost“-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auch auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Dagegen legte das Verkehrsaufkommen im Inland nur mäßig zu, trotz der Angebotssteigerungen von Low-Cost-Airlines auch auf innerdeutschen Strecken.

Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 8,9 %² über dem Weltniveau.

¹ International Air Transport Association, Stand Oktober 2005.

² Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Januar 2006.

Frankfurt verzeichnet neue Rekordwerte

Der Flughafen Frankfurt erzielte 2005 neue Rekordwerte bei allen Verkehrsarten.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main	2005	2004	Veränderung in % ¹
Passagiere (Mio)	52,2	51,1	2,2
Cargo (Tsd t) ²	1.963,1	1.839,1	6,7
Flugzeugbewegungen (Tsd) ³	490,1	477,5	2,7
Passagiere pro Flugbewegung ⁴	116,6	117,2	-0,5
Höchststartgewichte (Tsd t)	28.160,3	27.229,6	3,4
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	71,7	71,0	-

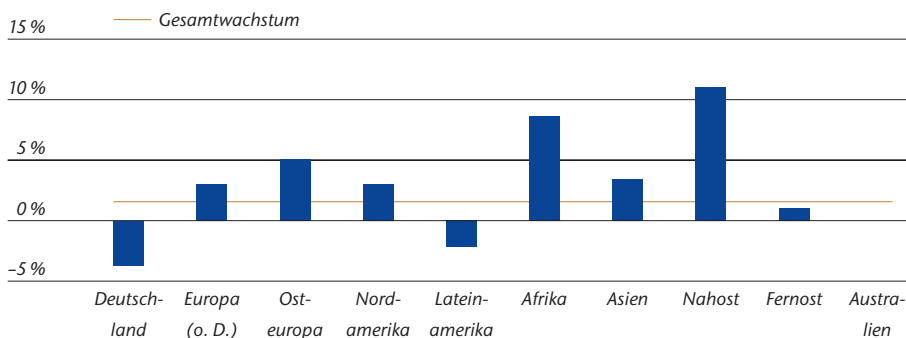
¹ Veränderungsraten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.

² Fracht + Post, ohne Transit.

³ Ohne Militärflüge.

⁴ Passagierflüge im Linien- und ziviler Charterverkehr.

Passagiere

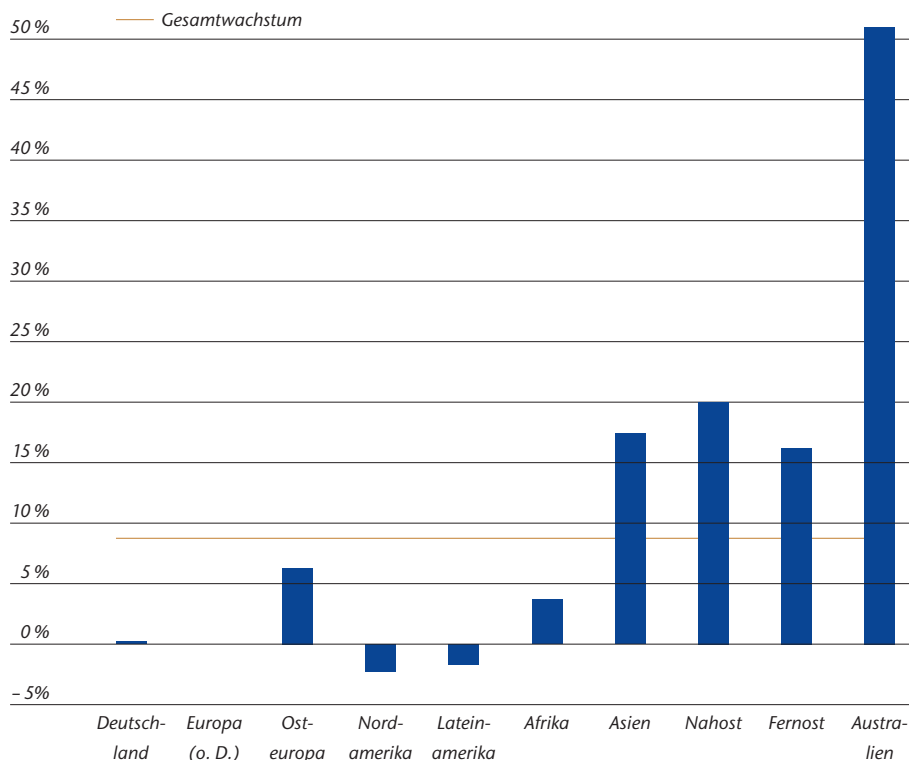


Quelle: Fraport AG.

Insgesamt nutzten rund 52,2 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, das ist ein Plus von 2,2 % gegenüber dem Vorjahr. Das Wachstum wurde ausschließlich vom internationalen Verkehr getragen, hier stieg das Fluggastaufkommen um 3,1 %, darunter der Interkontverkehr um 3,3 %. Mit einem Plus von 3,4 % entwickelte sich der Asienverkehr erneut überdurchschnittlich: China, Indien und Taiwan, aber auch der Nahe Osten, zeigten die größten Steigerungen. Zweistellige Zuwachsraten wurden auf einigen osteuropäischen Routen, zum Beispiel nach Russland, Lettland, Estland oder Rumänien sowie nach Süd- und Zentralafrika erzielt. Auf den Inlandsstrecken flogen 3,7 % weniger Passagiere. Dazu trug unter anderem unser strategisches Konzept der Intermodalität bei: Gemeinsam mit der Lufthansa und der Deutschen Bahn streben wir die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene an. Der Umsteigeranteil in Frankfurt legte insgesamt leicht auf rund 54 % zu. Dabei profitierte Frankfurt davon, dass die Star Alliance mehr Verkehr aus dem Ausland über den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt leitete.

2005 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen auf Platz drei der europäischen Flughäfen, nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle. Im internationalen Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen Platz acht¹.

Cargo



Quelle: Fraport AG.

Das Cargo-Aufkommen (Fracht + Post) wuchs insgesamt um 6,7 % auf 1.963,1 Tsd t. Damit blieben wir die Nummer eins in Europa. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm sogar um 8,2 % auf rund 1.864,6 Tsd t zu und entwickelte sich damit stärker als die Zuwachsraten im Weltluftverkehr insgesamt. Am 13. November 2005 wurde mit 8.132 t Luftfracht ein historischer Tagesspitzenwert erzielt.

Insbesondere von und nach Asien (+ 17 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Aufkommensanteil nahm in Frankfurt von 49 auf 53 % zu. Leicht rückläufig war dagegen der auf Nordamerikarouten transportierte Anteil, für das Europaaufkommen stagnierte er.

Der Luftpostumschlag ging erwartungsgemäß zurück, er nahm insgesamt um 14,5 % auf 98,5 Tsd t ab. Die Deutsche Post verlagerte weitere innerdeutsche Transporte auf die Straße. Damit vollzog sie Schritt für Schritt die geplante Auflösung des inländischen Nachtpoststerns. Die Menge der beförderten Auslandspost stieg dagegen um 4,7 %.

¹ Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Januar 2006.

Flugzeugbewegungen

Die Wachstumsraten von Passagier- und Cargoaufkommen gingen mit mehr Flugzeugbewegungen einher. Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Starts und Landungen um 2,7 % auf 490.147. Die Fluggesellschaften nutzten die begrenzten Slot-Kapazitäten aus, zugeteilte Zeitnischen für Starts und Landungen wurden kaum noch zurückgegeben. Die Höchststartgewichte – Indikator für die Größe der eingesetzten Flugzeuge – stiegen um 3,4 % auf 28,2 Mio t. Der Sitzladefaktor lag mit 71,7 % um 0,7 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, die Kennzahl Passagiere je Passagierflugbewegung lag mit 117 etwa auf Vorjahresniveau, ebenso wie die Pünktlichkeitsquote, die im Jahresdurchschnitt wiederum bei rund 77 %¹ lag. Damit weist Frankfurt trotz der bekannten Kapazitätsengpässe im europäischen Vergleich² unter den großen Hubflughäfen einen Spitzenwert aus.

¹ Auswertung Fraport AG.

² AEA-Statistik 1. – 3. Quartal.

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen

Die Geschäftstätigkeit der drei Strategischen Geschäftsbereiche sowie der wichtigsten Beteiligungen und die wesentlichen Entwicklungen im Jahr 2005 sind im Folgenden beschrieben.

Bodenverkehrsdienste

Der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienstleistungen (BVD) erbringt alle wesentlichen Dienstleistungen rund um das gelandete Flugzeug, unter anderem Passagier- und Gepäckservices sowie die Flugzeugabfertigung. Er verantwortet die Entwicklung sowie den Betrieb der Gepäckförderanlage. Zudem steuert der Bereich die Geschäftstätigkeit jener in Frankfurt ansässigen Tochtergesellschaften, die in die BVD-Prozesse integriert sind.

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die Frankfurt vor anderen Hubs auszeichnet, ist auch dem perfekten Ineinandergreifen der komplexen Prozesse am Boden zu verdanken. Diesen Wettbewerbsvorteil werden wir auch in einem sich wandelnden Marktumfeld mit einem integrierten Geschäftsmodell, zu dem unsere Bodenverkehrsdienste mit ihren hohen Qualitätsstandards gehören, sichern und ausbauen.

Ein Meilenstein im Geschäftsjahr 2005 war der erfolgreiche Abschluss des Flugzeugabfertigungsvertrags mit unserem Hauptkunden Lufthansa. Sowohl Fraport als auch Lufthansa sind steigendem Wettbewerb und Preisdruck ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund wurden durch angepasste Produkte und Leistungen sowie gesteigerte gemeinsame Effizienz ein für beide Seiten zufrieden stellendes Ergebnis erzielt. Der Vertrag sichert auch in den nächsten fünf Jahren die erfolgreiche Systempartnerschaft und ist ein starkes Bekenntnis der Lufthansa zu Fraport.

Das konsequente Kostenmanagement der Fluggesellschaften und die Liberalisierung des Marktes haben die Bedingungen im Ground Handling verändert. Die Bodenverkehrsdienstleistungen werden dieser Entwicklung aktiv begegnen und ihre Effizienz im Rahmen der Programme „WM 2005“ und „Wir machen Fraport fit“ weiter steigern.

Im Geschäftsjahr 2005 konnte BVD seinen Marktanteil nahezu halten und bei gleich bleibend hoher Qualität der Dienstleistungen seine Produktivität weiterhin steigern. Dank einer kontinuierlichen Optimierung der Geschäftsprozesse und engagierter Mitarbeiter wurde das im Vorjahresvergleich deutlich höhere Verkehrsaufkommen mit nahezu der gleichen Zahl von Beschäftigten bewältigt.

Seit dem 1. Juli testen einige Bereiche neue flexiblere Dienstpläne, die in einem nächsten Schritt die bisherigen Schichtpläne im gesamten Geschäftsfeld ablösen sollen. Damit kann der Personaleinsatz noch besser an die saisonalen und täglichen Schwankungen im Verkehrsaufkommen angepasst werden. Größere Flexibilität eröffnet BVD auch den notwendigen Spielraum, um auf den Strukturwandel in der Branche mit einer stärkeren Differenzierung von Leistungen und Preisen einzugehen.

Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit

Der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit (FBA) verantwortet die Entwicklung und den Betrieb der Terminals und der Start- und Landebahnen, koordiniert die Arbeitsabläufe auf den Vorfeldern und leitet das Terminalmanagement. Der Bereich verantwortet außerdem die geplante Kapazitätserweiterung, gewährleistet die Sicherheit auf dem gesamten Flughafen-Gelände und erbringt Luftsicherheitsdienstleistungen wie Passagier-, Gepäck- und Warenkontrollen.

Flughafen-Entgelte

Im Jahr 2002 hat die Fraport AG mit den Fluggesellschaften eine Rahmenvereinbarung über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte im Zeitraum 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2006 geschlossen. Eine Besonderheit der Vereinbarung liegt in einer Koppelung der Entgelthöhe an die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs, wodurch das wirtschaftliche Risiko von den Beteiligten gemeinsam getragen wird. Im Jahr 2005 wurden die Entgelte um durchschnittlich 1,75 % angehoben; 2006 erfolgt gemäß Rahmenvertrag eine Entgelt-erhöhung um 2,20 %. Zusätzlich werden Sonderleistungen refinanziert, die im Rahmen der neuen EU-Luftsicherheitsgesetze erbracht werden und mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbart worden sind.

Maximale Kapazitätsauslastung

Bis zur Inbetriebnahme der geplanten neuen Landebahn muss der Frankfurter Flughafen mit stark begrenzten Kapazitäten auskommen. Die Nachfrage nach Slots (= Zeitslots für Starts und Landungen) ist seit vielen Jahren größer als das Angebot – und in der Branche wird für die kommenden Jahre eine stetige Zunahme des Luftverkehrsaufkommens prognostiziert. Um an diesem Wachstum trotz der Beschränkung des bestehenden Landebahnsystems noch teilhaben zu können, müssen wir die gegebenen Kapazitäten bestmöglich ausschöpfen. Das ist die Grundlage unseres Geschäfts, Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der internationalen Luftverkehrsdrehscheibe Frankfurt und nicht zuletzt Anforderung unserer Kunden.

Die diesjährigen Zuwächse beim Passagieraufkommen und Luftfrachtumschlag um 2,2 % beziehungsweise 8,2 % wurden mit 2,7 % mehr Flugzeugbewegungen erreicht. Die in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn weiterverfolgte Integration der Verkehrssysteme am Flughafen Frankfurt (Intermodalität) dokumentiert sich in einer erneuten Zunahme der über den Fernbahnhof des Flughafens an- und abreisenden Passagiere um 1,7 % auf 4,3 Mio.

Steigende Sicherheitsanforderungen

Sicherheit hat im Luftverkehr seit den Terroranschlägen 2001 oberste Priorität. Einer EU-Verordnung folgend müssen seit Januar 2004 alle Waren und Personen, auch Flughafen- und Airline-Mitarbeiter, beim Betreten „sensibler Teile der Sicherheitsbereiche“ in den Terminals kontrolliert werden. Zu den „sensiblen Teilen“ zählen diejenigen Terminalbereiche, in denen sich bereits sicherheitskontrollierte, abfliegende Passagiere aufhalten beziehungsweise sich bereits überprüfbares Gepäck befindet. Seit Januar 2005 müssen sich außerdem alle Zugangsberechtigten vor Betreten der Sicherheitsbereiche mittels eines PIN (= persönliche Identifikationsnummer) identifizieren.

Begonnen wurde auch mit der Umsetzung der EU-Verordnung 2320/2002, dem so genannten Vermischungsverbot. Es besagt, dass ankommende Passagiere, die von einem Flughafen außerhalb der EU, der Schweiz, Islands oder Norwegens anreisen, nicht mehr mit bereits kontrollierten, abfliegenden Passagieren in Kontakt kommen dürfen. Auch

Transfergepäck muss in diesen Fällen erneut kontrolliert werden. Das Vermischungsverbot muss bis Ende 2008 vollständig umgesetzt sein. Bis dahin sind noch erhebliche Anpassungen der Infrastruktur und der Prozesse zu leisten.

Handels- und Vermietungsmanagement

Der Strategische Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement (HVM) entwickelt, vermarktet und vermietet die Flughafen-Flächen, das Gelände und die Gebäude der Fraport AG. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Retail-Geschäft, also dem Management der Gastronomie- und Einzelhandelsflächen in den Terminals.

Zu den wichtigsten Aktivitäten zählten auch im Jahr 2005 die Umbauaktivitäten im Terminal 1. Gemeinsam mit jenen baulichen Veränderungen, die dem Strategischen Geschäftsbereich FBA zuzuordnen sind, bilden sie das Projekt „FRA-Nord“. HVM verantwortet die kontinuierliche Ertüchtigung der Einzelhandelsflächen. Zudem sollen die Shopping-Flächen – also der für den Einzelhandel zur Verfügung stehende Bereich – von derzeit 14.500 Quadratmeter mittelfristig auf rund 27.000 Quadratmeter erweitert werden. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für die im Retail-Geschäft angestrebten Umsatz- und Ertragssteigerungen. Mit dem gleichen Ziel optimieren wir kontinuierlich den Branchen-Mix und – gemeinsam mit den Mietern – die Shop-Konzepte.

Das Parkraummanagement von HVM bewirtschaftet rund 63.000 Stellplätze. Davon befinden sich 27.500 am Flughafen Frankfurt, zirka 20.500 an der Messe Frankfurt und 9.500 am Flughafen Frankfurt-Hahn. Seit August 2005 betreibt das Parkraummanagement die Freiflächen an der Commerzbank-Arena mit zirka 5.500 Stellplätzen. Im Jahr 2006 wird ein Freiflächenparkplatz für Urlaubsreisende mit rund 1.000 Stellplätzen auf dem ehemaligen Air-Base-Gelände im Süden des Flughafens eröffnet.

Eine weitere zentrale Aufgabe von HVM ist die Entwicklung und Vermarktung des Immobilienstandorts Flughafen Frankfurt. Der Flughafen ist mit allen hier angesiedelten Unternehmen und rund 68.000 Beschäftigten die größte Arbeitsstätte Deutschlands. Als Gewerbe- und Bürostandort zeichnet er sich durch seine zentrale geografische Lage und die einzigartige Verfügbarkeit vernetzter, „intermodaler“ Verkehrswege aus. Zusammen bieten Flugverbindungen, Autobahn- und Schienennetz ein Maximum an Mobilität und damit ideale Voraussetzungen als Unternehmensstandort.

Im Wissen um diese Standortvorteile und die entsprechenden Wachstumspotenziale erschließt Fraport neue Gewerbeflächen auf dem Flughafen-Gelände und in Flughafen-Nähe. Ein Erfolgsmodell für die gewerbliche Nutzung von Flughafen-Flächen ist die CargoCity Süd. Seit 1996 mit der Vermarktung der rund 98 Hektar großen Fläche im Süden des Flughafen-Geländes begonnen wurde, haben sich hier 232 Firmen, vorwiegend Fluggesellschaften, Speditionen und andere Dienstleister niedergelassen. Sie beschäftigen mehr als 5.000 Mitarbeiter.

Ebenfalls gewerblich entwickeln wollen wir das in 2005 erworbene so genannte Mönchhofgelände, das außerhalb des Flughafens liegt, durch seine unmittelbare Nähe jedoch ähnliche Standortvorteile aufweist. Davon ist ein Anteil von rund 100 Hektar im Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Dieser Teil soll in eine Objektgesellschaft, die Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, eingebracht und für die gewerbliche Nutzung erschlossen werden. Entsprechende städtebauliche Verträge sind in Vorbereitung, 2006 soll mit den ersten Baumaßnahmen begonnen werden.

Fraport ist weiterhin mit 25 % an der Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft beteiligt, die das Gelände der ehemaligen amerikanischen Wohnsiedlung Gateway Gardens entwickeln und vermarkten soll. Das zirka 35 Hektar große Areal wurde der Gateway Gardens Grundstücksgesellschaft zum Ende des Geschäftsjahres 2005 von der Stadt Frankfurt am Main übergeben. Nach den derzeit laufenden Planungen soll es nicht nur attraktiv sein für flughafenbezogene Nutzer, sondern auch Raum bieten für hochwertige Dienstleistungs- und Büroobjekte.

Akquisitionen und Beteiligungen

Die Fraport AG hält im In- und Ausland rund 100 direkte und indirekte Beteiligungen. Der Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Konzern-Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb Frankfurts haben.

Mit unseren Engagements im In- und Ausland partizipieren wir am Wachstum unterschiedlicher Märkte und verringern die Abhängigkeit von Frankfurt. Mit internationaler Präsenz stärken wir auch die Bindung zu den weltweit agierenden Fluggesellschaften, die in Frankfurt unsere Kunden sind. Unsere Aktivitäten außerhalb Frankfurts konzentrieren sich im Wesentlichen auf Flughafen-Management, Ground Handling Services und Aviation Security.

Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, BOT-Projekte (Build, Operate, Transfer), sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Die dargestellten Werte sind im Wesentlichen nach IFRS ermittelt.

Beteiligungen an Flughäfen und BOT-Projekte

Die Fraport AG ist beteiligt an den Gesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Flughafen Frankfurt-Hahn), Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (Flughafen Hannover) und Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (Flughafen Saarbrücken). Zudem hält die Fraport AG Anteile an den Gesellschaften Antalya Airport (Antalya) und Lima Airport Partners (LAP), die befristete Konzessionen zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya beziehungsweise des peruanischen Flughafens Lima besitzen.

Am **Flughafen Frankfurt-Hahn** hielt die Fraport AG bis zum Ende des Berichtsjahres 2004 73,07 % der Anteile. Im ersten Halbjahr 2005 wurde das Eigenkapital der Gesellschaft erhöht. Die Kapitalerhöhung erfolgt in fünf jährlichen Tranchen. Im Zuge dessen wurde das Land Hessen Gesellschafter und erwarb 17,5 % der Anteile. Die Anteile der Gesellschafter Fraport AG und Rheinland-Pfalz liegen nun bei 65,0 % beziehungsweise 17,5 %. Strategisch ist der ehemalige Militärflughafen im Hunsrück ausgerichtet auf den Low-Cost-Markt sowie das Charter- und Cargo-Geschäft. Hauptkunde im Passagiertransport ist die irische Fluggesellschaft Ryanair. Sie fliegt inzwischen 29 Ziele ab Frankfurt-Hahn an. Neben Wizzair bietet seit Mai 2005 nun auch Iceland Express regelmäßige Flüge ab Frankfurt-Hahn an.

Mit 3,1 Mio Fluggästen nahm die Passagierzahl gegenüber 2004 um 11,9 % zu. Hohe Zuwachsraten verzeichnete die Luftfracht: Die geflogene Cargo-Menge erhöhte sich um 53,1 % auf knapp 100 Tsd t. Insgesamt ist Fraport mit dem Flughafen-Hahn gut aufgestellt, da dieses zukunftsfähige Modell sowohl das Low-Cost-Segment als auch den Netzwerkverkehr bedienen kann und deren Anforderungen schon heute gerecht wird.

Der Umsatz in Frankfurt-Hahn erhöhte sich gegenüber 2004 um 24,7 % auf 36,9 Mio €, der Verlust auf EBITDA-Basis konnte wegen des deutlich unterproportionalen Anstiegs des operativen Aufwands um 44,2 % auf – 2,4 Mio € reduziert werden.

An der Betreibergesellschaft des **Flughafens Hannover** ist die Fraport AG mit 30,0 % beteiligt. Der Flughafen ist Heimatbasis der Hapag-Lloyd Flug GmbH und seit 2003 auch des Low-Cost-Carriers Hapag-Lloyd Express GmbH. Hannover verzeichnete steigende Verkehrsmengen, nicht zuletzt im Low-Cost-Segment. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2004 um 7,4 % auf 5,6 Mio. Der Umsatz lag mit 133,6 Mio € um 3,6 % über dem Vorjahr, das EBITDA blieb mit 31,4 Mio € auf dem Vorjahresniveau.

Der **Flughafen Saarbrücken**, an dessen Betreibergesellschaft wir 51,0 % halten, ist der kleinste Airport in unserem Portfolio. Der Flughafen wickelt vor allem Passagierverkehr im Pauschalreisesektor ab. Die Zahl der Passagiere stieg gegenüber 2004 um 5,7 % auf 0,5 Mio. Der Umsatz stieg um 6,2 % auf 10,3 Mio €, das EBITDA sank von 0,8 Mio € im Vorjahr auf 0,6 Mio € in 2005.

Im türkischen **Antalya** waren wir an der Betreibergesellschaft des internationalen Terminals (Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi) mit 50 % beteiligt. Zusätzlich hielten wir 30 % der Dividendenrechte. Im Juli vereinbarten wir mit unserem türkischen Partner, Bayindir, unsere Anteile an der Betreibergesellschaft von 50 % auf 100 % zu erhöhen. Seit Oktober 2005 wird die Betreibergesellschaft innerhalb des Fraport-Konzerns zu 100 % konsolidiert.

Im April hat in Antalya ein zweites, konkurrierendes, Terminal eröffnet, was in dem von uns betriebenen zu einem erheblichen Rückgang der Passagierzahlen führte. Insgesamt wurden 5,1 Mio Passagiere verzeichnet, das sind 59,2 % weniger als im Vorjahr. Der Umsatz lag mit 52,6 Mio € signifikant unter dem Vorjahr (2004: 124,0 Mio €). Dennoch konnte ein positives EBITDA in Höhe von 20,0 Mio € erzielt werden (2004: 67,7 Mio €).

An der Gesellschaft **Lima Airport Partners S. R. L.** (LAP), die den Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ausbaut, modernisiert und betreibt, hat die Fraport AG eine Beteiligung in Höhe von 42,75 %. Die LAP verfügt über eine 30-jährige Betriebskonzession, die optional um weitere zehn Jahre verlängert werden kann. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Fluggäste um 11,6 % auf 5,7 Mio. Das Passagierwachstum resultierte aus dem internationalen Verkehr, dessen Entwicklung die Erholung in der Tourismusbranche und die zunehmende Bedeutung des peruanischen Flughafens widerspiegelt. Der Umsatz nahm um 18,6 % auf 72,1 Mio € zu, das EBITDA lag mit 16,3 Mio € um 30,4 % über dem Vorjahr. Derzeit verhandeln wir über die Möglichkeit einer Mehrheitsbeteiligung.

Die Fraport AG hat sich im Geschäftsjahr 2005 an mehreren Ausschreibungen für das Management und den Betrieb von Flughäfen beteiligt.

Unser Angebot für die bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas wurde von der Ausschreibungsbehörde als das zweitbeste bewertet. Gegen das Ausschreibungsverfahren wurde jedoch Einspruch erhoben. Nach der Entscheidung des obersten Gerichts in Bulgarien am 27. Januar 2006 wurde der Höchstbietende disqualifiziert und die Konzessionsvergabe an den Ministerrat zurückgegeben. Mit einer Entscheidung wird bis März 2006 gerechnet.

Am 31. Januar 2006 haben wir als Teil eines Konsortiums den Zuschlag für den mindestens 30-jährigen Betrieb des internationalen Flughafens von Delhi gewonnen.

Beteiligungen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Die auf Flughafen-Sicherheitsdienstleistungen spezialisierte, 100-prozentige Tochtergesellschaft ICTS Europe baute ihr Geschäft und damit ihre Marktführerschaft im Jahr 2005 weiter aus. Der **ICTS-Konzern** (ICTS Europe) arbeitet mit über 40 Tochtergesellschaften auf mehr als 50 Flughäfen, von Lissabon bis Athen, von Oslo bis Rom. Zu den Kunden zählen unter anderem American Airlines, Delta Air Lines, Continental Airlines, US Airways und Northwest Airlines sowie die Flughäfen Athen, Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam Schiphol. Tätigkeitsschwerpunkt der ICTS Europe ist das Geschäftsfeld Luftsicherheit. Zudem entwickelt sie integrierte Sicherheitskonzepte und bietet ihr Know-how auch außerhalb der Luftfahrtbranche an, zum Beispiel in der Schifffahrt.

Mit zusätzlichen Aufträgen, wie in den Niederlanden, Griechenland, Deutschland, Spanien und Großbritannien sowie einer Ausweitung bestehender Verträge steigerte die ICTS Europe ihre Umsatzerlöse gegenüber 2004 um 13,4 % auf 341,8 Mio € deutlich. Das EBITDA lag bei 23,1 Mio € und damit um 2,7 % über dem Vorjahreswert.

Beteiligungen im Bereich Bodenverkehrsdienste

Die 100-prozentige Tochter **Fraport Ground Services Austria GmbH** (FGS Austria, im Vorjahr VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH) ist am Flughafen Wien tätig. Die Gesellschaft bietet Flugzeugabfertigung, Gepäck- und Passagierservices an. Der Umsatz nahm um 6,8 % auf 11,0 Mio € zu, das EBITDA sank von 0,9 Mio € auf 0,5 Mio €.

In Spanien sind wir über die 20-prozentige Beteiligung **Ineuropa Handling U. T. E.** auf sechs Flughäfen aktiv. Die Konzessionen laufen Mitte 2006 aus. In Portugal waren wir mit 40 % an der **Portway-Handling de Portugal, S. A.** beteiligt, welche wir im Januar 2006 verkauft haben. Unsere 2004 gegründete Tochtergesellschaft Fraport Ground Services USA, Inc. in Jacksonville, Florida, wird die Geschäftstätigkeit zu Beginn des Jahres 2006 einstellen. Die Leistungen werden von einem amerikanischen Unternehmen weitergeführt.

Sonstige Beteiligungen und Kooperationen

Im Jahr 2005 hat die Fraport AG mit der **gedas deutschland GmbH**, Berlin, die Gesellschaft **gedas operational services GmbH & Co. KG** gegründet. Beide Partner übernahmen jeweils 50 % der Kapitalanteile. Das Unternehmen ist für das Rechenzentrum, den Service Desk und das Netzwerk am Flughafen Frankfurt zuständig, die bis dahin unternehmensintern betrieben wurden.

In unserer Unternehmensstrategie ist das Ziel festgeschrieben, die Wachstumspotenziale zu nutzen, die der Flughafen Frankfurt als erstklassiger Handels- und Immobilienstandort hat. Im Jahr 2005 haben wir zu diesem Zweck die **Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG**, Flörsheim am Main, gegründet. Sie soll im weitesten Sinne mit der Entwicklung neuer Gewerbeflächen sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Flughafen-Geländes befasst sein.

Das internationale Beteiligungsgeschäft zeigt vermehrt die Notwendigkeit zu innovativen Finanzierungsstrukturen. Aus diesem Grund hat die Fraport AG zusammen mit ihrer Tochtergesellschaft Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH die **Fraport Malta Ltd., Malta**, gegründet.

Gemeinsam mit der niederländischen Schiphol Group halten wir über die gemeinsame Tochtergesellschaft Pantares Tradeport Asia Ltd. einen Anteil von 37,5 % an der **Tradeport Hong Kong Ltd.**, die im Besitz einer 27-jährigen Betriebskonzession für das eigene Logistikzentrum mit zirka 31.000 Quadratmeter Büro- und Lagerflächen am Flughafen Chek Lap

Kok, Hongkong, ist. Das Logistikzentrum soll nicht nur die schnelle Distribution von hochwertigen Gütern (insbesondere Hightech-Produkten) an der Drehscheibe von und nach Europa beziehungsweise Amerika und China ermöglichen, auch Mehrwertdienstleistungen und Zwischenlagerungen werden angeboten.

Die 50-Prozent-Tochter **TCR** bietet die Vermietung von Bodenverkehrsdienstgeräten an Flughäfen in den Ländern Belgien, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden an. Im Geschäftsjahr 2005 konnte TCR den Umsatz um 23,2 % auf 48,9 Mio € und das EBITDA um 29,5 % auf 18,9 Mio € steigern.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Fraport AG konnte auch im Jahr 2005 ihre Ergebnisse deutlich steigern. Das EBITDA erhöhte sich um 6,2 % auf 485,6 Mio €, der Jahresüberschuss stieg um 40,6 % auf 192,6 Mio €. Zu dieser positiven Entwicklung leisteten die Umsatzentwicklung und unser Kostenmanagement einen starken Beitrag.

Ergebniskennzahlen	2005	2004	Veränderung in %
	in Mio €	in Mio €	
EBITDA	485,6	457,2	6,2
EBIT	310,5	288,9	7,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	318,3	260,2	22,3
Jahresüberschuss	192,6	137,0	40,6

Entwicklung Umsatzerlöse	2005		2004		Veränderung in %
	in Mio €	in %	in Mio €	in %	
Verkehrsrentgelte	1.089,0	65,1	1.061,0	66,5	2,6
davon Flughafen-Entgelte	525,6	31,4	491,1	30,8	7,0
Bodenverkehrsdienstrentgelte	371,1	22,2	386,1	24,2	-3,9
Infrastrukturentgelte	192,3	11,5	183,8	11,5	4,6
Sicherheitsdienstleistungen	141,1	8,4	115,2	7,2	22,5
Umsatzerlöse Real Estate	172,1	10,3	184,4	11,6	-6,7
Umsatzerlöse Retail	110,8	6,6	104,0	6,5	6,5
Parkierung	55,2	3,3	50,7	3,2	8,9
Sonstige Umsatzerlöse	105,1	6,3	79,7	5,0	31,9
Umsatzerlöse gesamt	1.673,3	100,0	1.595,0	100,0	4,9

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2005 stiegen um 4,9 % auf 1.673,3 Mio €. Davon entfielen 65,1 % auf die **Verkehrsrentgelte**. Sie setzen sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammen. Die Verkehrsrentgelte stiegen in 2005 um 2,6 % auf 1.089,0 Mio €, dafür war unter anderem die Erhöhung des Luftverkehrsaufkommens im Berichtszeitraum verantwortlich. Positiv wirkten sich außerdem Preiserhöhungen bei den Flughafen- und Infrastrukturentgelten aus. Die Entgelte aus dem Militärverkehr gingen durch die Räumung der US-Air Base im Oktober 2005 leicht zurück.

Die Steigerung der Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen aufgrund des Verkehrswachstums konnten Umsatzausfälle infolge der Ausgliederung des Frachtservices zum 1. Juli 2004 nicht komplett kompensieren.

Die Umsatzerlöse aus **Sicherheitsdienstleistungen** stiegen deutlich um 22,5 % auf 141,1 Mio €. Grund hierfür waren verstärkte Kontrollen aufgrund schärferer Sicherheitsauflagen für europäische Flughäfen vor dem Hintergrund der Terroranschläge in den USA am 11. September 2001. Die EU schreibt in ihren Richtlinien vor, dass sämtliche Personen und Waren kontrolliert werden müssen, die sensible Bereiche am Frankfurter Flughafen betreten. Diese Kontrollen der so genannten „Critical Parts“ betreffen nicht nur Passagiere, sondern auch die Mitarbeiter des Frankfurter Flughafens und der Fluggesellschaften. Seit dem 1. Januar 2006 wurden EU-weit die Critical Parts auf alle Bereiche ausgeweitet, die von bereits kontrollierten Passagieren betreten werden können, wie zum Beispiel Fluggastbrücken, Passagierbusse und Flugzeuge.

Die Umsatzerlöse aus dem **Real-Estate-Geschäft** beinhalten Mieten, Erlöse aus Versorgungsleistungen und Konzessionsabgaben, die wir gegenüber Dritten erheben, die unsere Flächen und Einrichtungen nutzen. Gemessen am Vorjahr gingen die Umsatzerlöse aus Real Estate um 6,7 % auf 172,1 Mio € zurück. Hauptursache war die Umstellung von umsatzabhängigen Gestattungsentgelten – insbesondere solche von Mineralölgesellschaften – auf kostenbezogene Nutzungsentgelte.

Die Umsatzabgaben der Einzelhandelsgeschäfte inklusive Dutyfree- und Travel Value-Läden („Shopping“) sowie von Dienstleistern wie Banken und Autovermietungen sind Teil der Umsätze in unserem **Retail-Geschäft**. Hinzu kommen Umsatzerlöse aus Werbung, die am Flughafen platziert wird. Die Retail-Umsätze stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % auf 110,8 Mio € an. Sowohl die Erlöse aus Werbung als auch aus Shopping stiegen im Berichtszeitraum an, obwohl die Verkaufsfläche im Terminal 1 aufgrund von Umbau- und Modernisierungsarbeiten reduziert war.

Die Erlöse aus dem **Parkierungsgeschäft** nahmen um 8,9 % auf 55,2 Mio € zu. Die Zunahme der Erlöse resultierte aus gestiegenen Passagierzahlen im Jahr 2005 in Verbindung mit erhöhten Parkgebühren und einem gestiegenen Anteil an Dauerparkern.

Sonstige Umsatzerlöse stiegen um 31,9 % auf 105,1 Mio €. Unter anderem war für den Anstieg die Ausgliederung der Frachtabfertigung zum 1. Juli 2004 in eine Tochtergesellschaft maßgeblich: Der Tochtergesellschaft wurde im Rahmen der Konzern-Mitarbeiterüberlassung Personal zur Verfügung gestellt.

Andere aktivierte Eigenleistungen blieben auf dem Niveau des Vorjahres. Dagegen stiegen die **sonstigen betrieblichen Erträge** um 33,3 % auf 33,2 Mio €. Wesentliche Gründe für diesen Anstieg waren der Verkauf eigener Anlagen an die neu gegründete Gesellschaft gedas operational services GmbH & Co. KG und eine Zuschreibung auf unsere Anteile an der Portway Handling de Portugal S.A. vor dem Hintergrund des Verkaufs im Januar 2006 sowie höhere Fremdwährungserträge.

Die **Gesamtleistung** überstieg den Vorjahreswert um 5,3 % und betrug in 2005 1.726,9 Mio €.

Der **Sachaufwand** nahm um 8,3 % auf 587,7 Mio € zu. Dieser Anstieg verlief, gemessen an der Umsatzsteigerung des Jahres 2005, leicht überproportional. Hauptgrund für die Zunahme war die Entwicklung des Materialaufwands, der um 15,9 % auf 397,7 Mio € anstieg.

Ursache für das Plus beim Materialaufwand war unter anderem der Mehrbedarf an Fremdpersonal für Sicherheitsdienstleistungen. Zudem wird der IT-Support aufgrund der Ausgliederung in die gedas operational services GmbH & Co. KG seit 1. Juli 2005 als Materialaufwand gebucht. Der sonstige betriebliche Aufwand ging um 4,7 % auf 190,0 Mio € zurück. Hierfür war unter anderem der Rückgang von Aufwendungen für Rabatte und Rückstellungen maßgeblich.

Der **Personalaufwand** entwickelte sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Umsatz unterproportional. Er betrug 653,6 Mio €, was einem Anstieg von 2,0 % entspricht. Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter lag mit 12.170 leicht unter Vorjahres-Niveau. Durch gezielte Maßnahmen konnte die Effizienz der Geschäftsabläufe verbessert werden. Die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse ging von 40,2 % auf 39,1 % zurück.

Das **EBITDA** stieg infolge des Umsatzwachstums um 6,2 % auf 485,6 Mio €.

Die **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** in Höhe von 175,1 Mio € waren um 4,0 % beziehungsweise 6,8 Mio € höher als in 2004. Dabei wurden der Rückgang von Abschreibungen auf den Anlagenbestand durch Abschreibungen auf Zugänge und erhöhte Abschreibungen auf Gebäude infolge von ausbaubedingten Verdrängungsmaßnahmen überkompensiert. Außerplanmäßig wurden im Jahr 2005 10,0 Mio € abgeschrieben.

Das **EBIT** (Betriebsergebnis) stieg stärker an als das EBITDA, mit einem Plus von 7,5 % lag es bei 310,5 Mio €.

Das **Finanzergebnis** stieg von –28,7 Mio € im Jahr 2004 auf 7,8 Mio € in 2005. Grund für den Anstieg waren um 7,3 Mio € auf 43,9 Mio € gestiegene Erträge aus Beteiligungen, hauptsächlich aus unserer Tochtergesellschaft ICTS und dem Engagement bei den spanischen Bodenverkehrsdienstleistungsgesellschaften Ineuropa Handling U.T.E. Außerdem sanken die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens um 23,7 Mio € auf –13,4 Mio €. Hintergrund sind die im Vorjahr erfolgten außerplanmäßigen Abschreibungen auf unsere Tochtergesellschaften Air-Transport IT Services, Inc, USA, Portway Handling de Portugal S.A., Portugal und der Fraport Ground Services Austria GmbH (vormals VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH) im Jahr 2004. Das Zinsergebnis verbesserte sich durch Dividendenerträge aus Wertpapieranlagen im Jahr 2005 um 7,5 Mio € auf –1,5 Mio €.

Im Geschäftsjahr 2005 erzielte die Fraport AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 318,3 Mio €. Verglichen mit der Vorjahresperiode bedeutet das einen Zuwachs von 58,1 Mio € oder 22,3 %. Aufgrund der steueroptimierten Anlagestrategie sank die Steuerquote von 46,5 % auf 38,7 %. Der **Jahresüberschuss** stieg um 40,6 % beziehungsweise 55,6 Mio € auf 192,6 Mio €.

Wir werden deswegen der Hauptversammlung 2006 die Ausschüttung von rund 82,1 Mio € vorschlagen. Damit läge die **Dividende** bei 90 Cent pro Aktie. Für das Geschäftsjahr 2004 waren 75 Cent pro Aktie ausgezahlt worden.

Im Geschäftsjahr 2005 ist mit WM 2005-Maßnahmen ein Ergebnisbeitrag von rund 136 Mio € erzielt worden. Im Rahmen der mittelfristigen Planung erwarten wir einen nachhaltigen EBITDA-Effekt von insgesamt zirka 150 Mio € bis 2006.

Vermögens- und Finanzlage

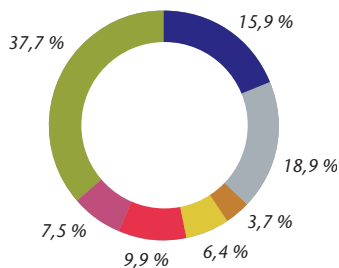
Investitionen

Im Jahr 2005 stiegen die Investitionen der Fraport AG um 136,2 % auf insgesamt 592,9 Mio €.

Von den gesamten Investitionen der Fraport AG fielen 363,5 Mio € auf Investitionen in Sachanlagen, 6,0 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und 223,4 Mio € auf Finanzanlagen.

Gesamtinvestitionen	2005 in Mio €	2004 in Mio €	Veränderung in %
Immaterielle Vermögensgegenstände	6,0	4,4	36,4
Sachanlagen	363,5	199,4	82,3
Finanzanlagen	223,4	47,2	> 100
Summe	592,2	251,0	> 100

Investitionen: 592,2 Mio €



- Ausbau
- Terminalanlagen
- Flugbetrieb
- Ver- und Entsorgung
- Sonstige Gebäude/Anlagen
- Verwaltung und IT
- Finanzinvestitionen

In der Summe von 369,5 Mio € für **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände** sind 112,3 Mio € für Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung enthalten. In den geplanten Ausbau des Flughafens wurden im Berichtszeitraum 94,5 Mio € investiert, unter anderem für Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen Voraussetzungen für den Ausbau geschaffen werden.

Die geplante Kapazitätserweiterung des Flughafens prägt das mittel- und langfristige Investitionsprogramm der Fraport AG. Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen ist inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) mit rund 3,4 Mrd € angesetzt. Von 2000 bis Ende 2005 haben wir im Zuge der Vorbereitungen bereits 311,5 Mio € investiert, von denen 51,3 Mio € aufwandswirksam erfasst wurden.

Die **Finanzinvestitionen** stiegen um 176,2 Mio € auf 223,4 Mio €. Ursache waren im Wesentlichen erhöhte Investitionen in Wertpapiere und Ausleihungen, insbesondere durch Umschichtung kurzfristiger Anlagen in strukturierte Anlageprodukte, deren Laufzeit mit den geplanten Investitionen für den Flughafen-Ausbau korrespondiert. Daneben investierten wir 31,6 Mio € in Tochterunternehmen, unter anderem in die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, in die Betriebsgesellschaft des Flughafens Antalya und die Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft & Co. KG.

Kapitalflussrechnung

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** beträgt im laufenden Geschäftsjahr 442,6 Mio €. Damit liegt er um 47,0 Mio € unter dem Vorjahreswert. Für den Rückgang maßgeblich waren trotz des um 55,6 Mio € gestiegenen Jahresüberschusses die Erhöhung der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva um 5,2 Mio € nach einem Rückgang im Vorjahr um 49,4 Mio € (Gesamtveränderung 54,6 Mio €) sowie die gegenüber dem Vorjahr um 34,3 Mio € geringere Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva.

Einen starken Zuwachs verzeichnete der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit**. Mit 526,8 Mio € übertraf er den Vorjahreswert um 289,3 Mio €. Investitionsschwerpunkte waren Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 354,6 Mio €, insbesondere für den Ausbau des Flughafens und für die Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen. Zudem wurden im Geschäftsjahr 203,1 Mio € in das Finanzanlagevermögen investiert. Die Auszahlungen betreffen im Wesentlichen im Rahmen des Asset-Managements getätigte Geldanlagen.

Die freien, dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Mittel (**Free Cash flow**) ergeben sich als Saldo aus dem Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit und den Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen. Sie nahmen um 197,8 Mio € auf 88,0 Mio € ab.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag mit 22,0 Mio € um 198,3 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Effekt aus der um 28,2 Mio € höheren Dividendenausschüttung für das Jahr 2004 wurde deutlich überkompensiert durch die stichtagsbedingte Veränderung der Tages- und Termingelder um 222,4 Mio €.

Insgesamt verringert sich der Finanzmittelbestand aufgrund der zunehmenden Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie in Geldanlagen um 106,2 Mio € auf 466,5 Mio €.

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2004	Veränderung
Jahresüberschuss	192,6	137,0	55,6
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	185,5	205,6	-20,1
Zunahme der Rückstellungen	69,2	55,7	13,5
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-7,3	-0,6	-6,7
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1,4	1,8	-0,4
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus L+L sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-5,2	49,4	-54,6
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	6,4	40,7	-34,3
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	442,6	489,6	-47,0
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	27,3	16,9	10,4
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-354,6	-203,8	-150,8
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	3,6	2,0	1,6
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-203,1	-52,6	-150,5
Cash flow aus Investitionstätigkeit	-526,8	-237,5	-289,3
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	14,4	6,7	7,7
Auszahlungen an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter	-67,9	-39,7	-28,2
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (netto)	0,2	0,1	0,1
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	59,7	-162,7	222,4
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	-28,4	-24,7	-3,7
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	-22,0	-220,3	198,3
Veränderung des Finanzmittelfonds	-106,2	31,8	-138,0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	572,7	540,9	31,8
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	466,5	572,7	-106,2
Guthaben			
Flüssige Mittel	514,2	586,5	-72,3
Verbindlichkeiten			
„Cash Pool“-Verbindlichkeiten	-47,7	-13,8	-33,9
	466,5	572,7	-106,2

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,1 % auf 3.349,4 Mio €. Die Anlagenintensität, also das Verhältnis von Anlagevermögen zu Bilanzsumme, stieg von 73,2 % im Vorjahr auf 78,2 %.

Das **Anlagevermögen** nahm um 17,5 % auf 2.617,7 Mio € zu. Dies ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Investitionen in den Ausbau und den Anstieg der Finanzanlagen im Rahmen des Asset-Managements zurückzuführen.

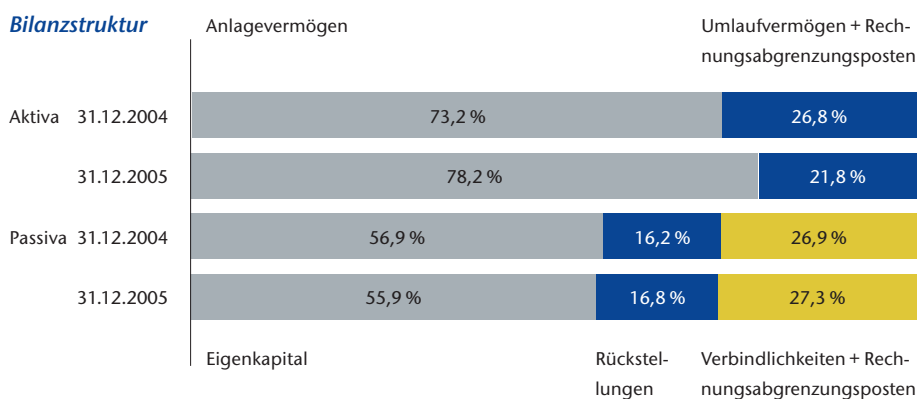
Der Rückgang des **Umlaufvermögens** um 10,6 % auf 698,4 Mio € ist insbesondere auf die Umschichtung von Zahlungsmitteln in Finanzanlagen zurückzuführen.

Die **Rückstellungen** nahmen um 69,2 Mio € auf 562,5 Mio € zu. Unter anderem erhöhten sich die Rückstellungen für Altersteilzeit, für Rabatte und Rückerstattungen sowie Umweltschutz. Ebenso stiegen die Drohverlustrückstellungen für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften für zukünftige Investitionsvorhaben.

Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich um 12,8 % auf 818,6 Mio €. Dies ist insbesondere auf die in Folge der verstärkten Bautätigkeit gestiegenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Darüber hinaus nahmen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zu, im Wesentlichen aus Cash Pooling, dem Erwerb der restlichen 50 % der Kapitalanteile an unserer Beteiligung in Antalya sowie der Erhöhung des Stammkapitals der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.

Der Jahresüberschuss nahm von 137,0 Mio € im Jahr 2004 auf 192,6 Mio € zu. Vor allem deshalb erhöhte sich das **Eigenkapital** um 8,0 % auf 1.871,0 Mio €. Die Eigenkapitalquote, ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Bilanzgewinn, sank von 54,7 % auf 53,4 %. Das Eigenkapital deckte 68,8 % des Anlagevermögens (Vorjahr: 75,1 %)¹.

Zum Bilanzstichtag waren die verfügbaren Finanzmittel niedriger als die Bankverbindlichkeiten. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, das so genannte **Gearing**, war im Vorjahr negativ, im Berichtsjahr 2005 beträgt es 4,0 %.



¹ Anlagendeckung = Eigenkapital ohne vorgesehene Dividendenzahlung/Anlagevermögen nach Abzug des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen.

Aktie und Investor Relations

- Fraport-Aktie schlägt erneut DAX und MDAX
- Aktie in den Dow-Jones-Stoxx-600-Index aufgenommen
- Geschäftsbericht belegt im Manager-Magazin-Wettbewerb den vierten Platz unter den MDAX-Unternehmen

Ein steter Anstieg des Deutschen Aktien Index (DAX) und eine Hausse auf dem Rohstoffmarkt haben die Entwicklung am deutschen Aktienmarkt im Jahr 2005 geprägt.

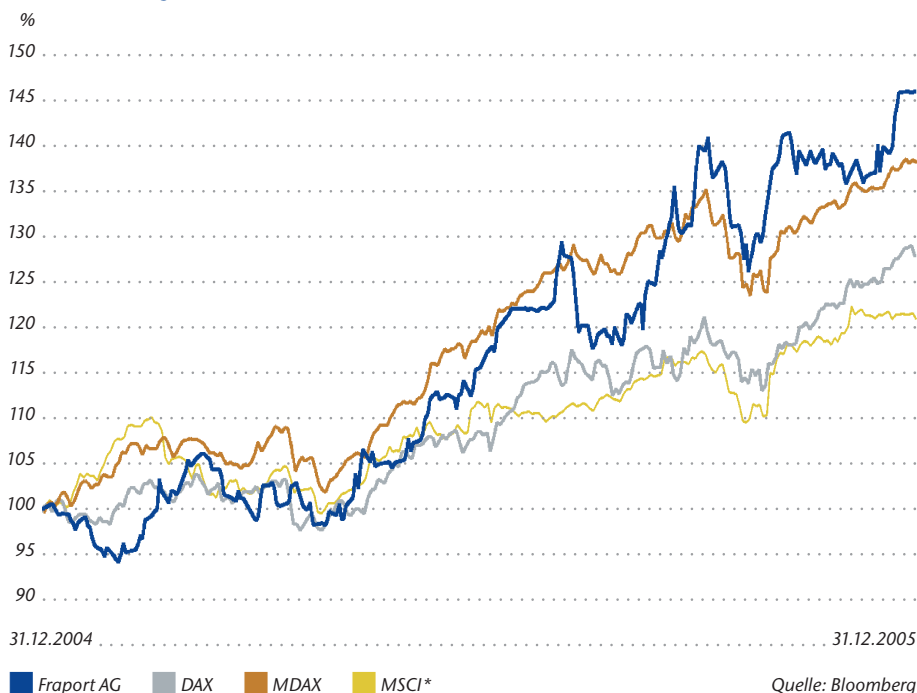
Seit Jahresbeginn legte der DAX um 27,1 % zu und erreichte mit 5.458,6 Punkten zeitweise den höchsten Stand seit April 2002. Der MDAX erreichte sogar ein Rekordhoch.

Der Kurs der Fraport-Aktie notierte Ende 2005 bei 44,90 €. Anleger, die das gesamte Jahr in Fraport investiert waren, erzielten in 2005 eine Gesamtrendite von 45,4 %. Mit dieser Performance übertraf das Papier den DAX um 18,3 Prozentpunkte, den MDAX um 9,4 Prozentpunkte und den MSCI-Branchenindex um 23,8 Prozentpunkte.

Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 4.089 Mio €. Dies bedeutet, dass das Vermögen der Aktionäre um 1.248 Mio € zugenommen hat. Durchschnittlich sind im Berichtszeitraum 106.898 Aktien je Börsentag gehandelt worden.

In 2005 hat sich die Volatilität der Fraport-Aktie verringert, das historische Beta im Vergleich zum MDAX lag bei 0,68 gegenüber 0,70 im Vorjahr. Ein Wert kleiner als 1,00 bedeutet, dass Fraport weniger stark auf Schwankungen des Gesamtmarkts reagiert.

Kursentwicklung seit dem 31. Dezember 2004 auf 100 indiziert



* MSCI Europe Transportation Infrastructure.

Die Fraport-Aktie ist im MDAX, dem Index der Deutschen Börse für mittelgroße Unternehmen, im Prime Standard, dem Qualitätssegment der Frankfurter Wertpapierbörse sowie im FTSE World Europe und FTSE EuroMid gelistet.

Am 19. Dezember 2005 wurde die Aktie der Fraport AG in den Dow-Jones-Stoxx-600-Index und den entsprechenden Branchenindex, Industrial Goods & Services, aufgenommen. Dieser Index ist eine wichtige Benchmark für viele institutionelle Anleger. Damit wird die Aktie auch für weitere Investorenkreise interessant, beispielsweise für Indexfonds. Gleichzeitig bilden unter anderem der FTSE-All-World-Developed-Index und der Stoxx-600 den Auswahlkorb für die wichtigsten Nachhaltigkeitsindizes FTSE4Good und Dow-Jones-Sustainability-Index. Fraport wird sich 2006 erstmals um eine Aufnahme bewerben.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA

	Einheit	2005	2004
Grundkapital Fraport AG (nach HGB)	in Mio €	911,9	906,4
Anzahl Aktien gesamt	Stück	91.192.355	90.638.708
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12.	Stück	91.078.430	90.515.040
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	44,90	31,39
Höchstkurs ²	in €	44,90	31,39
Tiefstkurs ³	in €	29,59	22,20
Jahresperformance ⁴	in %	45,4	40,3
Beta relativ zum MDAX		0,68	0,70
Marktkapitalisierung ⁵	in Mio €	4.089	2.841
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	106.898	102.563
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶		25,2	20,8
Dividende je Aktie ⁷	in €	0,90	0,75
Ausschüttungssumme	in Mio €	82,1	68,0
Dividendenrendite zum 31.12. ⁸	in %	2,0	2,4

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

² Schlusskurs am 30. Dezember 2004 beziehungsweise 30. Dezember 2005.

³ Schlusskurs am 18. Mai 2004 beziehungsweise 31. Januar 2005.

⁴ Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum.

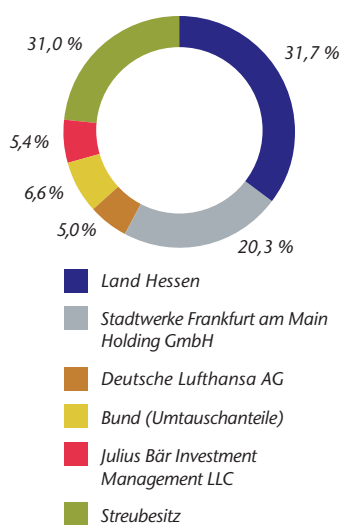
⁵ Jahresschlusskurs multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf am Bilanzstichtag.

⁶ Bezogen auf den Jahresschlusskurs.

⁷ Vorgeschlagene Dividende (2005).

⁸ Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2005



Aktionärsstruktur

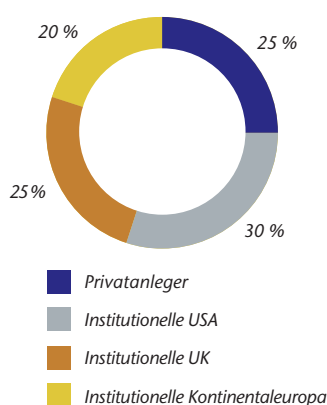
In den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 veränderte sich die Aktionärsstruktur gegenüber dem Vorjahr kaum. Größte Einzelaktionäre waren nach wie vor das Land Hessen, gefolgt von der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Bundesrepublik Deutschland. Der Streubesitz, einschließlich der eigenen und der von den Mitarbeitern gehaltenen Anteile, entsprach einem Anteil von 29,8 %.

Am 26. Oktober 2005 hat der Bund seinen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuildings direkt verkauft, wodurch sich der Freefloat unmittelbar auf 41,4 % erhöhte. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und einer Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundesaktien zu übernehmen.

Am 28. Oktober 2005 gab die Deutsche Lufthansa AG bekannt, dass sie 4,5 Mio Aktien und damit einen Anteil von 4,95 % am gezeichneten Kapital der Fraport AG erworben habe. Am 8. November 2005 veröffentlichte Lufthansa schließlich eine Mitteilung, dass sie die Schwelle von 5,0 % überschritten habe und der Stimmrechtsanteil nun 5,01 % betrage. Der Streubesitzanteil ging durch die Lufthansa-Beteiligung von 41,4 % auf 36,4 % zurück.

Julius Bär Investment Management LLC gab am 10. Februar 2006 bekannt, am 3. November 2005 die Schwelle von 5 % mit Stimmrechtsanteilen von 5,4 % überschritten zu haben. Nach Berücksichtigung dieser Beteiligung sinkt der Streubesitzanteil von 36,4 % auf 31,0 %.

Aktionärsstruktur im Streubesitz zum 31. Dezember 2005 *



Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende von 0,90 € je Aktie zu beschließen (Vorjahr: 0,75 €). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG in Höhe von 192,6 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 42,6 % liegen, bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss von 161,5 Mio € bei 50,8 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 49,6 % beziehungsweise 49,4 %.

Investor Relations bei Fraport

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

Im Jahr 2005 haben wir die Kommunikation mit Analysten und Investoren weiter intensiviert. In zahlreichen Einzelgesprächen und auf 63 Roadshows im In- und Ausland informierten wir institutionelle Investoren über die aktuelle Geschäftslage und die Zukunftsaussichten unseres Unternehmens. Hauptereignis war neben vier Conference Calls zu Quartalsergebnissen und der Hauptversammlung der Investor Day, der bereits zum dritten Mal stattfand. Institutionelle Investoren und Analysten erhielten detaillierten Einblick in unser Retail-Geschäft, das neben dem Ausbau des Flughafens Frankfurt ein erhebliches Wachstumspotenzial bietet. Die umfangreiche Dokumentation ist auch über unsere Internetseite zugänglich.

* Eigene Schätzung.

Über 1.800 Anteilseigner und Aktionärsvertreter folgten der Einladung zur vierten Hauptversammlung in die Jahrhunderthalle in Frankfurt-Höchst. Die Präsenz der Aktionäre bei der Hauptversammlung entsprach 80,15 Prozent des Grundkapitals. Vorstand und Aufsichtsrat wurden nahezu mit 100 Prozent entlastet.

Im Jahr 2005 konnten sich auch Privatanleger, Kundenberater oder Investmentclubs im Rahmen von Vorträgen, Führungen oder Konferenzen über Fraport informieren. Auch 2006 planen wir, die intensive Kommunikation mit unseren Privataktionären fortzusetzen. Erstmals bieten wir zusätzlich zu unseren monatlichen Veröffentlichungen einen elektronischen Newsletter für Aktionäre und eine Informationsbroschüre für Flughafen-Gäste an.

Im Wettbewerb „Die besten Geschäftsberichte“ des Manager-Magazins erzielte der Fraport-Geschäftsbericht den vierten Platz unter den MDAX-Unternehmen. Die Berichte von rund 200 Unternehmen werden in diesem Wettbewerb von renommierten Wissenschaftlern und einer Experten-Jury nach Inhalt, Sprache, Darstellung und Effizienz bewertet.

Die Investor-Relations-Seiten auf unserer Website (www.fraport.de) haben wir 2005 neu strukturiert und weiterentwickelt. Dort bieten wir neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Analystenempfehlungen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Finanz- und Verkehrszahlen an. Zeitgleich mit Analysten und institutionellen Investoren können unsere Privatanleger Conference Calls im Internet verfolgen und zu jedem Veröffentlichungstermin auf umfangreiches Informationsmaterial zurückgreifen.

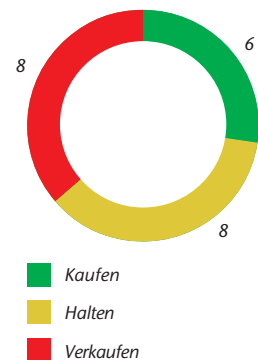
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

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

Im Berichtszeitraum entschieden sich 5.964 Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 126.022 neue Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 €. Damit stieg die Teilnehmerquote von 41,5 % im Jahr 2004 auf 47,4 %. Die Aktien sind im Mai 2005 zum Preis von 30,68 € ausgegeben worden, der sich aus dem durchschnittlichen Xetra-Schlusskurs im Zeitraum vom 11. bis zum 22. April 2005 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnet. Im Zuge dieser Transaktion ist das Grundkapital der Fraport AG um 1,3 Mio € gestiegen.

Seit Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit 845.758 Aktien erworben.

Analystenempfehlungen zum 31. Dezember 2005



Mitarbeiter

Die Fraport AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 12.170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende) beschäftigt, das waren 0,3 % weniger als 2004. Die Zahl der Auszubildenden stieg um 17 auf 303.

Familienförderung und Chancengleichheit gehören zusammen

Unterstützungsleistungen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind Voraussetzungen dafür, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihr Potenzial entfalten können. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei der Fraport AG in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Mit dieser Vereinbarung soll mehr Frauen der Zugang zu Führungspositionen ermöglicht werden. Frauen wie Männern soll die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erleichtert werden. 2.435 beziehungsweise 19,0 % unserer Beschäftigten sind Frauen. In Teilzeit arbeiten 1.636 Fraport-Beschäftigte bzw. 12,8 %, davon 859 Frauen.

Fluggi-Land, das innovative Kinderbetreuungsangebot der Fraport AG, erfreute sich auch im Jahr 2005 weiter wachsender Nachfrage. Inzwischen sind 17 Unternehmen an der Einrichtung beteiligt, die dem Nachwuchs von Mitarbeitern im Betreuungsnotfall an sieben Tagen in der Woche und von 6 bis 22 Uhr ein abwechslungsreiches und kindgerechtes Programm anbietet.

Potenziale entwickeln

Mit unserem umfangreichen Fortbildungsangebot im Rahmen des „Fraport-College“ bieten wir unseren Mitarbeitern die Möglichkeit, den steigenden Anforderungen der Wissensgesellschaft dauerhaft gerecht zu werden. Immer komplexere Arbeitsabläufe und der Einsatz neuer Technologien stellen wachsende Anforderungen an die Qualifikation. Das College vermittelt das notwendige Wissen und sichert so auch die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens.

Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport-Academy“. Potenzielle Kandidaten werden identifiziert und entsprechend gefordert und gefördert. Die Academy unterstützt darüber hinaus das Management interner Veränderungsprozesse. Außerdem bieten wir zwei berufsbegleitende MBA-Programme an (Master of Business Administration), zwischen denen die Kandidaten je nach Fortbildungsschwerpunkt wählen können. Die Fraport-Academy kooperiert hier mit zwei renommierten Business Schools, der Nottingham University Business School (UK) und der im Jahr 2005 gegründeten Duke/Goethe Business School – einer Kooperation der Duke/Fuqua School of Business Durham (USA) und der Goethe Business School in Frankfurt.

Gesundheitsförderung

Fraport sieht im Engagement für die Gesundheit der Mitarbeiter eine wichtige Aufgabe, von der beide Seiten profitieren. Gesunde Mitarbeiter fehlen seltener und tragen zu einer leistungsorientierten Unternehmenskultur bei. Daher bauen wir unser prämiertes Gesundheitsmanagement kontinuierlich aus. Auch im Jahr 2005 gewährte die AOK den bei ihr versicherten Fraport-Mitarbeitern deshalb einen Beitragsbonus von 1,2 % auf den Kassenbeitrag. Die Einsparung von insgesamt 2,2 Mio € kam gleichermaßen den Mitarbeitern wie dem Unternehmen zugute.

Die Ideen unserer Mitarbeiter sind uns willkommen

Fraport setzt auf die Kreativität seiner Beschäftigten: Ihre Ideen helfen, Prozesse zu verbessern und erheblich Kosten zu sparen. Zudem konnten viele neue Produkte bereits als Gebrauchsmuster oder Patent angemeldet werden. Eine im Jahr 2004 eingerichtete Stabsstelle prüft eingereichte Verbesserungsvorschläge, identifiziert neue Projekte und arbeitet eng mit Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen zusammen.

Vergütungssystem

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2005 trat der Tarifvertrag öffentlicher Dienst (TVöD) in Kraft. Der Umstieg von den 40 Jahre alten Tarifwerken BAT und BMT-G zum gemeinsamen TVöD verlief bei Fraport dank intensiver Vorarbeiten reibungslos.

Das neue Tarifrecht trägt den steigenden Anforderungen wettbewerbs- und erfolgsorientierter Unternehmen Rechnung. Es bietet größere Spielräume bei der flexiblen Gestaltung von Arbeitszeiten, was ein maßgeblicher Faktor für effizientere Prozesse und, damit verbunden, für Kosteneinsparungen ist. Zudem ermöglicht der TVöD eine stärker leistungsorientierte Vergütung. Dazu tragen Komponenten wie Leistungszulagen und -prämien, die Möglichkeit, leistungsbezogene Höhergruppierungen vorzunehmen sowie die so genannte Führung auf Probe bei.

Leistungsorientierte Vergütungsbestandteile wurden bei Fraport bereits im Jahr 2001 mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung“ (LEA) eingeführt. Diese Betriebsvereinbarung wurde zum Jahresende 2005 gekündigt. Für das Jahr 2006 haben Unternehmensleitung und Betriebsrat auf Basis der bisherigen Bedingungen eine Übergangslösung vereinbart. Dabei wird berücksichtigt, dass im TVöD ab dem Jahr 2007 zum monatlichen Tabellenentgelt ein tarifliches Leistungsentgelt eingeführt wird. Für diese variable und leistungsorientierte Bezahlungskomponente wird das Unternehmen jährlich eine garantierte Summe von mindestens einem Prozent der Jahresentgeltsumme aller Tarifbeschäftigten zur Verfügung stellen. Dafür wurde im TVöD das Weihnachtsgeld gekürzt.

Betriebliche Altersvorsorge

Die Fraport AG deckt die tariflich zugesicherte „zusätzliche Altersvorsorge“ durch eine Versicherung bei der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) ab. Die ZVK arbeitet im Wesentlichen auf Basis der Umlagefinanzierung. Ein Teil der Altersvorsorge für leitende und außertariflich bezahlte Angestellte ist ebenfalls über die ZVK abgedeckt. Ergänzt wird dies durch eine direkte, arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusage der Fraport AG.

Arbeitssicherheit weiter gesteigert

Wenn bei der Fraport AG Arbeitsabläufe überprüft werden und auch wenn es um die Beurteilung von Führungskompetenzen geht – das Thema Arbeitssicherheit erfährt dabei immer stärkere Aufmerksamkeit. Den erneuten Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2005 betrachten wir als Resultat dieser kontinuierlichen Verbesserungsarbeit. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Unfälle um 13 % ab, die unfallbedingten Ausfalltage reduzierten sich sogar um 35 %.

Umweltschutz und gesellschaftspolitisches Engagement

Unser Umweltmanagement ist zertifiziert

Die Fraport AG ist sich ihrer besonderen Umweltverantwortung als Flughafen-Betreiberin bewusst. Umweltschutz ist ein zentraler Grundsatz unserer Unternehmensphilosophie und das Umweltmanagement ist in die strategische Führung des Unternehmens integriert. Wirtschaftliche wie auch ökologische Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit sind die übergeordneten Koordinaten unserer Umweltpolitik. Das Vermeiden von Belastungen ist für uns wichtiger als ihre Folgen zu beseitigen. Deshalb hat Sparsamkeit im Umgang mit den natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und Energie für uns oberste Priorität.

Seit 1999 verfügt Fraport über ein Umweltmanagementsystem. Wir überprüfen regelmäßig, ob die Geschäftspraxis mit unserer Umweltpolitik und unseren Umweltzielen übereinstimmt und schaffen Abhilfe, wenn dies nicht der Fall ist. Wir stellen sicher, dass alle gesetzlichen und behördlichen Auflagen eingehalten werden. Die Auswirkungen des Flughafen-Betriebs werden systematisch erfasst und nach Maßgabe festgelegter Standards bewertet. Mögliche Folgen von Neuerungen in den betrieblichen Abläufen werden im Voraus bestimmt und beurteilt. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco Management Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert. EMAS ist das von der Europäischen Union geschaffene Instrument „über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung“. Wesentlicher Bestandteil von EMAS ist die Verpflichtung zu einer jährlichen Erklärung über den betrieblichen Umweltschutz und über die wesentlichen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt.

Unsere umfangreiche Umwelterklärung informiert die Öffentlichkeit über den betrieblichen Umweltschutz. Sie enthält detaillierte Erläuterungen zu wesentlichen Umweltauswirkungen und -leistungen des Flughafens sowie eine Aufstellung der umweltbezogenen Ziele. Aktuelle Informationen zu Umweltaspekten sind auch auf der Fraport-Homepage (www.fraport.de) zu finden.

Nachhaltige Unternehmensführung geht über den

Umweltbereich hinaus

Fraport unterstützt über einen Umweltfonds Natur- und Umweltschutzmaßnahmen sowie Projekte in den Bereichen Umwelt-Pädagogik und -Forschung. Seit Gründung des Fonds 1997 haben wir rund 370 Projekte mit insgesamt ca. 18,6 Mio € unterstützt. Fraport orientiert sein Handeln grundsätzlich am Prinzip der Nachhaltigkeit, nicht nur im Bereich Umwelt. Im Sinne einer zukunftsorientierten Unternehmensführung unterstützen wir soziales Engagement und fördern Bildung, Sport und Kultur. Die Summe für Spenden und Sponsoring betrug im Jahr 2005 6,7 Mio €.

Ausführlichere Informationen zu diesen Themen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht und einer Umwelterklärung zusammengestellt. Die Berichte können bei Fraport direkt angefordert werden und sind auch auf unserer Homepage veröffentlicht. (www.fraport.de).

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland (Ende 2005: 6,58 %/Ende 2004: 18,27 %), des Landes Hessen (31,75 %/31,94 %), der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (20,27 %/20,40 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (Fraport AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihren bis dahin gehaltenen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert, 11,58 % der Anteile wurden direkt veräußert. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundesaktien zu übernehmen. Die Stimmrechte für diesen Anteil werden bis dahin von der Bundesrepublik Deutschland ausgeübt. Daher besteht weiterhin ein Abhängigkeitsverhältnis zur Bundesrepublik Deutschland.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. Der Vorstand der Fraport AG hat am Ende des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, wir bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten haben. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Risiken und Chancen

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Es stellt sicher, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Risikopolitische Grundsätze

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel unseres Risikomanagements.

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitischen Grundsätze ab:

- *Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt bzw. muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.*
- *Das Risikomanagement wird in den laufenden Geschäftsprozess integriert.*
- *Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.*
- *Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.*
- *Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.*
- *Alle Mitarbeiter der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.*

Das Risikomanagement-System

Der Vorstand verabschiedet die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen, ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der Ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der Risikomanagement-Ausschuss ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt. Er führt das zentrale Risikomanagement durch, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung in der Bewältigung seiner Aufgaben hat der RMA ein Ausschuss-Büro eingerichtet.

Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs quartalsweise an den RMA zu berichten. Neu auftretende „wesentliche“ Risiken müssen außerhalb der turnusgemäßen Berichterstattung dem RMA-Büro umgehend gemeldet werden.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert das Tochterunternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV).

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer gesonderten Richtlinie dokumentiert. Sie entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) und seine Funktionsfähigkeit wird im Rahmen der Jahresabschlussprüfung der Fraport AG von den beauftragten Wirtschaftsprüfern kontrolliert. Darüber hinaus wird das Risikomanagement-System regelmäßig von der internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung bestimmt das Ausmaß der identifizierten Risiken, das heißt, es gibt eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele der Fraport AG gefährden können. Hierzu findet eine Bestimmung der Risikohöhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich konservativ, das heißt, es wird der größtmögliche Schaden ermittelt (worst case).

Der RMA aggregiert die vollumfänglichen Risikomeldungen aus den Bereichen und bewertet die Risikosituation der Fraport AG auf Unternehmensebene anhand einer „Risk Map“. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach einem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab als „wesentlich“ eingestuft werden müssen. Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenspotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung – vor den etablierten Gegenmaßnahmen – und Nettobewertung – nach der Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen – unterschieden.

Risikomanagement bei Beteiligungen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Beteiligungen der Fraport AG, die, abhängig von ihrer Bedeutung, unterschiedlich stark in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und fordert die Beteiligungen zu kontinuierlicher Berichterstattung über wesentliche Risiken auf.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden erläutern wir die Risiken, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Fraport AG haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Fraport AG haben. Nach Berechnungen der DekaBank ist die Weltwirtschaft im Jahr 2005 um 4,4 %¹ gewachsen. Dies hat sich positiv auf die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens ausgewirkt. Chancen für die zukünftige Entwicklung liegen in einer sich hieraus weiter belebenden Konjunktur.

In Krisen- und Kriegszeiten sind wir unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb haben wir die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Währungskursschwankungen, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können unsere Ertragsentwicklung speziell im Retail-Geschäft verändern.

Die von uns derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Immobilienentwicklung. Sollten wir in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Lufthansa und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG.

Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Bei einer weiteren Ausba verzögerung in Frankfurt besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen.

Der Kapazitätsengpass in Frankfurt ist ein wesentlicher Grund, dass Frankfurt nicht voll am Verkehrswachstum partizipieren kann.

¹ DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2006.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Fluggesellschaften ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen. Die am Standort Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Bereits in den letzten Geschäftsberichten haben wir das Risiko einer möglichen Beschränkung der Einnahmemöglichkeiten aus umsatzabhängigen Gestattungsentgelten von Gesellschaften, die am Frankfurter Flughafen gemäß der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen (BADV) tätig sind, dargestellt. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 16. Oktober 2003 darf ein Flughafen keine Gestattungsentgelte gemäß BADV von einem Bodenabfertiger und anderen Dienstleistern verlangen, die über Entgelte zur Nutzung einzelner Flughafen-Einrichtungen hinausgehen. Ein Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 16. März 2004 enthält allerdings keine Hinweise darauf, dass die Erhebung eines Gestattungsentgelts als Gegenleistung für die Marktzutritts-gewährung als rechtswidrig anzusehen ist. Sollte sich die diesbezügliche Rechtsprechung ändern, müssten möglicherweise bereits vereinnahmte Entgelte rückerstattet werden. Für künftige Entgelte ist ab dem 1. Januar 2006 für Dienstleistungen gemäß BADV ein so genanntes „kostenbezogenes Nutzungsentgelt“ eingeführt.

Im Zuge der anstehenden Novellierung des Fluglärmsgesetzes könnte eine Erweiterung des aktuellen Schallschutzprogramms notwendig werden. In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich Fraport an entsprechenden Maßnahmen am Standort Frankfurt beteiligen muss.

Die Nachfragesituation in Bezug auf die zu bebauende Fläche des Fernbahnhofs könnte sich nachteilig verändern. In diesem Fall bestünde die Gefahr, dass sich künftige Ergebnisbelastungen ergäben.

Auf der Ebene der Europäischen Union gibt es derzeit Ansätze, die aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erbringung flughafenspezifischer Leistungen zu ändern. Auswirkungen hieraus sind noch nicht bewertbar.

Die Europäische Union plant eine Revision der Richtlinie zur Liberalisierung der Bodenverkehrs-dienste. Dies könnte Auswirkungen auf Geschäftsmodell und wirtschaftliche Entwicklung des Bereichs Bodenverkehrsdienste haben.

Die Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz erfolgt am Standort Frankfurt durch Mitarbeiter der Fraport AG und der ICTS Europe im Auftrag des BMI. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit einer Änderung dieses Auftrags, was zu Ertragseinbußen bei beiden Gesellschaften führen könnte.

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagier-Terminals hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und noch auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen könnten bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei entwickeln. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fluggesellschaften ihre Flugverbindungen dann teilweise zu anderen Flughäfen

verlegen werden, was unsere Drehscheibenfunktion gefährden würde. Vor allem die Verlagerung von Lufthansa-Flugverbindungen oder -Betriebsteilen zu anderen Flughäfen hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen für Fraport.

Die Ausbaupläne stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessensgruppen in der Region. Kommunen und andere Gruppen haben bereits Klagen eingereicht beziehungsweise angedroht. Trotz des erfolgreichen Abschlusses des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2002 als erster Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und der erreichten Erörterung im Planfeststellungsverfahren selbst ist das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege nicht auszuschließen. In diesem Zusammenhang kann es zu finanziellen Mehrbelastungen kommen. Um bei der Bevölkerung und anderen vom Flughafen-Ausbau betroffenen Gruppen einen möglichst breiten Konsens zu erzielen, haben wir entschieden, bei der Umsetzung des Ausbaivorhabens die Ergebnisse und Empfehlungen des Mediationsverfahrens einschließlich eines Nachtflugverbots ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn, zu beachten. Diese sind in dem Zehn-Punkte-Programm der Fraport AG aufgenommen. Es sieht unter anderem Maßnahmen für passiven Schallschutz an Gebäuden und die Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsmittel wie der Bahn vor.

Sollte die von uns bevorzugte Variante nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen von fristenkongruenten Finanzierungsstrategien eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt. Im Rahmen unserer Zins- und Währungspolitik sind wir Ende 2004 mittels Derivaten Zinssicherungspositionen eingegangen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das derzeit am Markt vorherrschende historisch niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht nunmehr das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau weiter verringert und sich dadurch der negative Marktwert der Zinssicherungsinstrumente erhöht. Das hätte zur Folge, dass die Drohverlustrückstellungen erhöht werden müssten. Im Falle einer Glättstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin aufgelaufenen Drohverlustrückstellungen realisiert. Aktuell sieht Fraport keine weiteren nennenswerten Zins- und Währungskursrisiken.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir soweit als möglich durch aktives Debitorenmanagement Rechnung.

Rechtliche Risiken

Manila-Projekt

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafen-Terminals wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschrieben. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Im Jahr 2003 leitete die Fraport AG ein Schiedsverfahren bei dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens ein. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens verfolgt Fraport die Verurteilung der Republik der Philippinen zur Zahlung von Schadensersatz.

Die philippinische Regierung bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG erhoben. Fraport ist der Auffassung, dass ihre Investitionen rechtmäßig erfolgt und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

Anfang Januar 2006 fand die mündliche Verhandlung vor dem ICSID-Schiedsgericht in Washington zu Fragen der Zuständigkeit des Schiedsgerichts und der Haftung der Republik der Philippinen dem Grunde nach statt. Im Anschluss an die Entscheidung des Schiedsgerichts zur Zuständigkeit und zur Haftung dem Grunde nach ist gegebenenfalls über die Höhe des Schadensersatzanspruchs der Fraport AG zu entscheiden. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.

Die philippinische Regierung erhob am 21. Dezember 2004 vor dem RTC (Landgericht) Pasay City eine Enteignungsklage gegen PIATCO. Das Gericht verfügte am gleichen Tag die sofortige Besitzeinweisung der Kläger, worauf diese das Terminal ebenfalls am gleichen Tag in Besitz nahmen. Am 4. Januar 2005 ordnete das Gericht an, dass ein bei einer philippinischen Bank im Rahmen des Entschädigungsverfahrens deponierter Geldbetrag von zirka 62 Mio US-\$ an die PIATCO auszuführen sei. Auf Antrag der Regierung untersagte der Supreme Court die Auszahlung per einstweiliger Verfügung am 14. Januar 2005. Am 19. Dezember 2005 bestätigte der Supreme Court, dass die philippinische Regierung rund 3 Mrd Philippinische Peso (ca. 47 Mio €) als Abschlagszahlung für die Entschädigung an PIATCO bezahlen müsse, bevor die Besitzeinweisung vollziehbar werde und die Regierung die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme des Terminals beginnen dürfe. Auf Beschwerde der philippinischen Regierung und anderer Beteiligten hin hat das Supreme Court diese Entscheidung am 1. Februar 2006 bestätigt. Es ist noch nicht bekannt, ob die Entscheidung nun von allen Beteiligten akzeptiert wird.

Ende des Jahres 2003 wurde ein Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das so genannte „Anti-Dummy Law“ eingeleitet. Ziel dieses Gesetzes ist die Begrenzung des Einflusses von nicht-philippinischen Personen auf bestimmte Gesellschaften philippinischen Rechts. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass ihre Investitionen auf den Philippinen rechtmäßig erfolgt sind. Bei negativem Ausgang eines gegebenenfalls nachfolgenden Strafverfahrens könnten die Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen eingezogen werden und darüber hinaus Geld- und Freiheitsstrafen gegen die betroffenen Personen verhängt werden. Es besteht das Risiko, dass dieses Verfahren das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen

beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen könnte.

Im Jahr 2002 verklagte die Fraport AG PIATCO auf Rückzahlung eines Darlehens in Höhe von 28 Mio US-\$. Daraufhin erhob PIATCO eine Widerklage auf Zahlung von 1,57 Mrd PHP (rund 30 Mio US-\$) Schadensersatz und Kosten gegen die Fraport AG. PIATCO und ihre Gesellschafter vereinbarten im September 2003 ein Moratorium bezüglich wechselseitiger Ansprüche. Dieses lief zum 31. Januar 2006 aus, es ist noch offen, ob eine weitere Verlängerung vereinbart werden wird.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadensersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Auch für diese angeblichen Ansprüche galt das oben genannte Moratorium.

Eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin haben gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadensersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rd. 1,5 Mio €) erhoben. Einem entsprechenden Arrestantrag in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen wurde stattgegeben. Wegen desselben Sachverhalts haben die beiden Kläger auch Strafantrag gestellt. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Daneben sind auf den Philippinen weitere Straf- und Ermittlungsverfahren gegen amtierende und frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens der Vermögenswerte der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Weitere rechtliche Risiken

In einem Streit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbbaurechte des Shepton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, der die Rechte verkauft hat, könnte die Fraport AG zu Schadensersatz verpflichtet werden. Der damalige Käufer behauptet heute, dass das Gebäude Mängel aufweise, die auf eine ungenügende Bauleitung der Fraport AG zurückzuführen seien. Infolgedessen sei die Werthaltigkeit der Teilerbbaurechte zweifelhaft. Die Gefahr, dass Fraport zu Ersatzleistungen verpflichtet werden könnte, wird von uns als gering angesehen.

Bereits zum 31. Dezember 2003 haben wir berichtet, dass die DB Station & Service AG Forderungen aus Vorleistungen für die Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt gegenüber der Fraport AG erhebt. Im Juni 2004 hat die DB Station & Service AG in dieser Angelegenheit eine Klage über einen Teilbetrag der angemeldeten Forderungen in Höhe von rund 30 Mio € zuzüglich Zinsen eingereicht. Für diese Klage wurde im Dezember 2005 ein weitgehender Konsens für einen Vergleich hergestellt. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen. In dieser Form halten wir die Forderungen dem Grunde nach und auch in der Höhe im Wesentlichen nach wie vor für nicht berechtigt. Es kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen wer-

den, dass die Fraport AG eine Zahlung z. B. im Rahmen eines Vergleichs für die mit dem Bau in Zusammenhang stehenden Kosten leisten muss.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Unsere Konzession zum Betrieb des internationalen Terminals in Antalya ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet. Die Eröffnung des zweiten internationalen Terminals im April 2005 führte bei der Betreibergesellschaft des Terminals 1, an der Fraport beteiligt ist, zu einem erheblichen Passagierrückgang. Laut einer mündlichen Auskunft der türkischen Flughafen-Behörde DHMI soll der Verkehr künftig gleichmäßiger auf beide Terminals verteilt werden. Es besteht das Risiko, dass auch im Jahr 2006 eine ungleiche Verkehrsaufteilung erfolgt und sich dies auf die Umsatzerlöse der Gesellschaft auswirkt.

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

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

Sonstige Risiken

Unser Geschäftsbetrieb in Frankfurt kann durch Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG sind eingeschlossen. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror von der privaten Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von 1 Mrd US-\$ gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police mitversichert sind.

Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant ausgelegt und optional in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Restrisiken resultierend aus Architektur und Betrieb der IT-Einrichtungen sind jedoch naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen. Derzeit sind jedoch keine wesentlichen Risiken bekannt.

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die Ausbausituation ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven IT-Sicherheitsmanagement trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den -Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Deren Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden

Restrisiken durch Versicherungen für gegebenenfalls auftretende Schadensfälle abfangen, soweit möglich und sinnvoll.

Der Erfolg der Fraport AG hängt maßgeblich von der Motivation, Qualifikation und Loyalität der Mitarbeiter ab. Im Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte gilt es, als attraktiver Arbeitgeber gute Mitarbeiter für das Unternehmen zu gewinnen, erfolgreich zu integrieren und langfristig zu binden. Dazu halten wir engen Kontakt zu ausgewählten Hochschulen und stellen intensive Einarbeitungsprogramme für Hochschulabsolventen an den Beginn der Karriere. Darüber hinaus gibt es bei der Fraport AG ein umfangreiches Qualifizierungs- und Weiterbildungsprogramm für Mitarbeiter aller Ebenen. Das Personalcontrolling unterliegt einem stetigen Ausbau, um den Anforderungen des Arbeitsmarkts gerecht zu werden. Zurzeit sind keine spezifischen Management-Risiken erkennbar.

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

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand des Konzerns unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind.

Allerdings würde insbesondere ein Nicht-Ausbau neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen die Marktposition des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt langfristig schwächen.

Geschäftschancen

Wesentliche Chancen ergeben sich für das Unternehmen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und deren Einfluss auf die Luftverkehrsentwicklung einerseits und aus der Nutzung von Wachstumschancen im Rahmen des Ausbaus bzw. der Entwicklung von Non-Aviation-Geschäften andererseits.

Wir betreiben in Frankfurt eines der wichtigsten Luftverkehrsdrehkreuze (Hub) in Europa und Deutschlands größten Flughafen. Damit wir diese Position auch in Zukunft behaupten können, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung unserer Wettbewerbsvorteile: Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit. Wir werden unsere Hub-Kompetenz ausbauen und die Geschäftsbeziehungen vor allem zu den Schlüsselkunden vertiefen. Oberstes Ziel für alle Geschäfts- und Servicefelder ist Wettbewerbsfähigkeit in Produktqualität und Preisen.

An der von der IATA prognostizierten Luftverkehrsentwicklung werden wir über den geplanten Flughafen-Ausbau partizipieren. Mit dem geplanten Ausbau um eine Landebahn und ein Passagier-Terminal sollen 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeits-

plätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) rund 3,4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Zusätzlich ist das Retailing ein starker Wachstumsmarkt für zukunftsorientierte Flughäfen. Das Unternehmen wird in den nächsten Jahren erheblich in die Erweiterung und Neugestaltung seiner Retail-Einrichtungen am Flughafen Frankfurt investieren. Neue attraktive Shops, Restaurants und Dienstleistungsangebote, die den Fluggästen eine noch größere Auswahl an attraktiven Produkten bieten, werden so entstehen.

Die Fraport AG verfolgt mit Nachdruck das seit 2003 laufende Schiedsverfahren gegen die Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens. Hierbei haben wir einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 425 Mio US-\$ zuzüglich weiterer noch nicht bezifferter Positionen geltend gemacht. Daneben verfolgen wir aber auch andere Möglichkeiten, eine Kompensation für unser bereits vollständig abgeschriebenes Engagement zu erhalten.

Unverändert sind wir an einer Ausweitung unseres internationalen Beteiligungsgeschäfts interessiert, insbesondere in unserem Kerngeschäft Management und Betrieb von Flughäfen. Wir werden weiterhin Angebote abgeben für Projekte, die zu unserer Strategie passen und die wir für wertschaffend halten.

Nachtragsbericht

Zum 1. Januar 2006 ist die ehemalige US-Air Base im Süden des Flughafen-Geländes vollständig in den Besitz der Fraport AG übergegangen.

Am 18. Januar 2006 sind die Verträge für den Verkauf des 40-Prozent-Anteils an der Portway Handling de Portugal S.A. an die ANA S.A., die portugiesische Flughafen-Gesellschaft, unterzeichnet worden. Der Kaufpreis beträgt 2,7 Mio €.

Am 31. Januar 2006 haben wir als Teil eines Konsortiums den Zuschlag für den Betrieb des internationalen Flughafens Delhi gewonnen. Ein Mitbieter hat inzwischen gegen diese Entscheidung Klage erhoben.

Im Februar 2006 hat Julius Bär Investment Management LLC mitgeteilt, dass sie am 3. November 2005 die Schwelle von 5 % überschritten hat und nunmehr 5,4 % der Fraport-Aktien halten. Julius Bär betrachtet die Anlage als rein finanzielles Engagement.

Prognosebericht

Flughafen-Ausbau

Am 10. November 2004 hat das Regierungspräsidium Darmstadt die Planfeststellungsunterlage für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt für vollständig erklärt und die Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet. Die Erörterung der zahlreichen Einwendungen hat am 12. September 2005 begonnen und wird voraussichtlich bis zum Frühjahr 2006 dauern. Im Anschluss wird das Regierungspräsidium Darmstadt den Erörterungsbericht erstellen; den Planfeststellungsbeschluss durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erwarten wir im Jahr 2007.

Parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren haben wir damit begonnen, die technischen Voraussetzungen für den geplanten Ausbau zu schaffen. Von der RWE AG kauften wir eine rund 17 Hektar große Fläche, die wir für die Realisierung der Landebahn benötigen. Zudem erwarben wir von der Aventis Real Estate GmbH & Co. KG rund 44 Hektar Waldfläche, auf der das westliche Ende der neuen Landebahn liegen würde. Darüber hinaus haben wir im Juni 2005 den Realisierungswettbewerb für das geplante Terminal 3 abgeschlossen. Mit dem Architekturbüro, das den Zuschlag erhalten hat, werden nunmehr die vertiefenden Planungen fortgeführt.

Im Rahmen der Planfeststellung verpflichten wir uns, den Eingriff in Natur und Landschaft durch Ersatzaufforstung oder Renaturierung auszugleichen. Dafür ist insgesamt eine Fläche von rund 300 Hektar vorgesehen. Zirka 77 Hektar haben wir uns bis zum Jahresende 2005 zu diesem Zweck bereits gesichert, zum Teil durch Kauf, zum Teil durch den Abschluss von Gestattungsverträgen. Über weitere rund 100 Hektar stehen die Vertragsverhandlungen mit den Eigentümern kurz vor dem Abschluss.

A380

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 26. November 2004 wurden der Bau und der Betrieb einer Werft für die Wartung des neuen Großraumflugzeugs Airbus A380 und weiterer Flugzeuge der Lufthansa-Flotte (Boeing B 747) bewilligt. Das erforderliche Gelände wurde gerodet und das Baufeld am 31. Oktober 2005 der DLH übergeben. Zugleich wurde mit der Verlegung der Okrifteiler Straße begonnen. Die Wartungshalle wird von der Lufthansa bedarfsgerecht fertig gestellt. In dem geplanten Hangar können bis zu vier A380 oder sechs B 747 gleichzeitig gewartet werden, dazu kommen Werkstätten und ein Hochregallager.

Am 29. Oktober 2005 um 8.56 Uhr landete der Airbus A380 in Frankfurt, weltweit zum ersten Mal auf einem internationalen Verkehrsflughafen. Dies war der erste Abfertigungstest für das größte Passagierflugzeug der Welt. Alle Vorfeldservices, die zur raschen Abfertigung eines Jets zwischen Landung und Start reibungslos ineinander greifen müssen, wurden den ganzen Tag an dem Megaliner getestet. Sämtliche Abfertigungstests verliefen bestmöglich, womit alle Beteiligten die Leistungsfähigkeit des Flughafens Frankfurt einmal mehr unter Beweis gestellt haben.

Der Flughafen Frankfurt wird eine der weltweit führenden Drehscheiben für den A380 werden. Lufthansa, die bis dato 15 dieser Megaliner bestellt hat, wird bis zum Sommerflugplan 2008 ab Frankfurt vier A380 in Dienst stellen. Auch Emirates, Singapore Airlines, Thai Airways und Korean Air haben den Einsatz dieses Großraum-Jets in Frankfurt signalisiert. Für das Jahr 2010 rechnen wir mit täglich rund 20 Starts und Landungen des A380.

FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für den A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen ertüchtigt werden, haben wir zur besseren Steuerung zu Beginn des Jahres 2005 in dem Projekt „FRA-Nord“ zusammengefasst. Zudem bündelt es auch jene Aktivitäten, mit denen das Retail-Angebot qualitativ und quantitativ verbessert werden soll. Das Retailing ist im Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement abgebildet.

Akquisitionsprojekte

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich unter der Maßgabe Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz an ausgewählten Ausschreibungen beteiligen. Märkte mit überproportionalem Wachstum wie China oder Ost- und Südosteuropa bieten erhebliches Marktpotenzial. In China und Indien ist geplant, bis 2010 weitere Flughäfen zu privatisieren.

Für die Jahre 2006 und 2007 erwarten wir bei unseren Beteiligungen eine weiterhin positive Entwicklung der Ertragslage.

Mit dem Ausbau der Kapazitäten sowie der Steigerung der Leistungsfähigkeit kann der Flughafen Frankfurt-Hahn seine Position als Low-Cost-Flughafen in Europa weiter stärken.

Die Konzession zum Betrieb des Terminals 1 am Flughafen Antalya läuft vertragsgemäß Mitte 2007 aus. Im Jahr 2006 werden wir damit beginnen, unsere Bedingungen für eine Vertragsverlängerung beziehungsweise einer Teilnahme an einer Neuausschreibung der Konzession zu definieren.

Wegen erhöhter Qualitätsstandards sowie erweiterter Anforderungen an Sicherheitsdienstleistungen gehen wir von einer signifikanten Geschäftsausweitung unserer Tochtergesellschaft ICTS Europe aus.

Geschäftsaussichten für 2006 und 2007

Unsere Annahmen über die zukünftige Entwicklung gehen davon aus, dass der internationale Luftverkehr nicht durch externe Schocks wie Terroranschläge, Kriege oder Epidemien beeinträchtigt wird.

Wirtschaftliches Umfeld und Luftverkehrsaufkommen

Die globale Wirtschaftsdynamik wird auch 2006 nicht gebremst. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken¹ prognostizieren für die Weltwirtschaft einen realen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von zirka 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (rund 7 %), allen voran China (8,5 %) und Indien (7,3 %), Lateinamerika (mit rund 4 % leicht abgeschwächt) sowie erneut Mittel- und Osteuropa (5 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (ca. 3,5 %), Japan (ca. 2,5 %) aber auch für die EU-Länder (rund 2,3 %) wurden – trotz anhaltend hohem Ölpreis – zuletzt zunehmend positiv beurteilt und übertreffen teilweise die Wachstumserwartungen für das Jahr 2005. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die um 1,7 % deutlich zulegen sollte. Sie wird dabei vor allem begünstigt vom Wachstum des Welthandels (9,1 %) ², dem Sondereffekt vorgezogener Konsumausgaben im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung im Januar 2007 sowie vom Tourismus im Zuge der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland. Dennoch reicht das deutsche Wirtschaftswachstum nicht an das europäische Niveau heran.

Auch im Jahr 2007 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft (knapp 4 %) – wenn auch leicht abgeschwächt – fortsetzen. Der Welthandel, bis dato Impulsgeber der deutschen Export- und auch Gesamtwirtschaft, könnte leicht an Schwung verlieren. In Verbindung mit dem Kaufkraftentzug durch die Mehrwertsteuererhöhung sowie einer veränderten Feiertagslage mit reduzierten Produktionstagen bleiben die deutschen Konjunkturaussichten für 2007 vermutlich gedämpft.

Neben den Rohstoffpreisen, den Währungsparitäten und einem zurückhaltenden Konsumverhalten, insbesondere in Europa und Deutschland, bleiben latente Risiken wie zum Beispiel Terrorismus, Epidemien oder Naturkatastrophen für die Wirtschaft und das Reiseverhalten bestehen.

Gesellschaftspolitische Rahmenbedingungen

Aus der Fortführung der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ verspricht sich die Fraport AG für die Jahre 2006 und 2007 eine Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland und somit auch des Hubs Frankfurt im internationalen Wettbewerb.

Das Hauptaugenmerk der Initiative wird zukünftig unter anderem auf der weiteren Umsetzung des Masterplans zur Entwicklung der Flughafen-Infrastruktur in Deutschland, der Weiterentwicklung intermodaler Projekte, der Bearbeitung ausgewählter Sicherheitsthemen, der Weiterentwicklung von Umweltkonzepten und der Bekämpfung von Wettbewerbsverzerrungen liegen.

¹ DekaBank, Januar 2006.

² OECD, Stand November 2005.

Der Luftverkehr trägt einen wichtigen Teil zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Agenda, das heißt, zur Förderung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung, bei. Aus diesem Grund muss jede Mehrbelastung des Luftverkehrs, ob durch Steuern, Abgaben oder auch den Emissionshandel, kritisch hinterfragt und klar abgewogen werden. Aufgrund seiner Verkehrsstruktur ist davon auszugehen, dass die Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2007 auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt eine unwesentliche Auswirkung haben wird. Eine immer wieder diskutierte Besteuerung des Flugbenzins (Kerosin) wird für die Jahre 2006 und 2007 als eher unwahrscheinlich eingeordnet.

Es ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung im Zeitraum 2006/2007 eine Novellierung der Fluglärmsgesetzgebung vornimmt. Die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Fraport AG sind derzeit noch nicht abzusehen.

In der Diskussion ist nach wie vor eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste. Da noch kein Ergebnis absehbar ist, sind die Auswirkungen derzeit nicht abschätzbar. Die Europäische Kommission beabsichtigt, eine Richtlinie über Flughafen-Entgelte zu erlassen. Dies könnte dazu führen, dass bei künftigen Festsetzungen der Flughafen-Entgelte andere Rahmenbedingungen zum Tragen kommen.

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 hat die EU Maßnahmen ergriffen, um einen einheitlichen Sicherheitsstandard in der Zivilluftfahrt herzustellen. Die Umsetzung der EU-Vorgaben, insbesondere zur Sicherheitskontrolle von Flugreisenden und Beschäftigten, erfordert weitere bauliche Maßnahmen am Frankfurter Flughafen, die bis Ende 2008 abgeschlossen werden sollen. Die damit verbundene Entgeltregelung ist noch zu verhandeln.

Zur Stärkung der Rechte von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität hat das EU-Parlament im Dezember 2005 eine Verordnung verabschiedet. Nach einer zweijährigen Übergangsfrist wird die Betreuung dieser Passagiere künftig nicht mehr von den Fluggesellschaften, sondern von den Flughafen-Betreibern wahrgenommen. Derzeit wird überprüft, mit welchen finanziellen Auswirkungen aufgrund von baulichen Maßnahmen sowie Personaleinsatz am Frankfurter Flughafen zu rechnen ist.

Der Vorschlag der EU für die Einführung einer Flugticketsteuer zur Finanzierung der Entwicklungshilfe der EU wird weiterhin kontrovers unter den Mitgliedsstaaten diskutiert. Eine einheitliche Einführung ist nicht in Sicht. Lediglich Frankreich plant für den Sommerflugplan 2006 die Einführung der Flugticketsteuer.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die IATA¹ geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 5,7 % in 2006 und 5,5 % in 2007 aus. Für Europa werden Werte von 5,3 % beziehungsweise 5,2 % erwartet, für Deutschland jeweils 5,5 %. Die Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit leicht höher. Noch etwas höhere Wachstumserwartungen für den Luftverkehr hat auch die ICAO² für den gesamten Welt-Linienflugverkehr (internationaler plus Inlandsverkehr) mit 6,5 und 6,2 % veröffentlicht.

¹ Quelle: International Air Transport Association, Oktober 2005.

² Quelle: International Civil Aviation Organisation, Stand August 2005.

Vor dem Hintergrund verbesserter Rahmenbedingungen in Deutschland, einer Erhöhung des Koordinationseckwerts ab der Sommersaison sowie einer anhaltend hohen Slot-Nachfrage bei der Flugplankonferenz erwarten wir für den Flughafen Frankfurt in 2006 einen weiteren Anstieg des Passagieraufkommens, die Luftfracht sollte deutlich zulegen. Der Interkontinentalverkehr bleibt dabei in Frankfurt ein wesentlicher Wachstumsmotor.

Strategische Geschäftsbereiche 2006

Im strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit sollten die Verkehrssteigerung und die durchschnittliche Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt um 2,2 % sowie die zusätzlichen Sicherheitsentgelte den Wegfall der Umsätze aus Militärverkehr deutlich überkompensieren. Letzteres sowie die Kosten aus zusätzlichen Sicherheitsanforderungen der Europäischen Union, die nicht vollständig an die Fluggesellschaften weitergegeben werden können, lassen das Ergebnis in dem Bereich allerdings voraussichtlich nicht über dem des Vorjahrs liegen.

Ähnlich verhält sich die erwartete Entwicklung im strategischen Geschäftsfeld Bodenverkehrsdienste. Hier ist vor allem die Preissenkung aus dem neuen Bodenabfertigungsvertrag mit der Lufthansa zu kompensieren. In Verbindung mit einem erwarteten leichten Marktanteilsverlust ergäbe sich trotz der positiven Verkehrsentwicklung ein leichter Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr. Der Bereich sollte sich auch 2006 auf einem hohen Ergebnisniveau bewegen, wird aber voraussichtlich nicht die Rekordmargen aus dem Vorjahr erwirtschaften.

Im Bereich Handels- und Vermietungsmanagement wirkt sich der Ausbau des Retail-Geschäfts positiv aus. 2006 werden die verfügbaren Einzelhandelsflächen erstmals seit 2003 wieder zulegen und sollten zu einem Anstieg des Retail-Umsatzes pro Passagier führen. Daher erwarten wir eine deutliche Steigerung des Ergebnisses in diesem Bereich.

Umsatz, EBITDA und Jahresüberschuss 2006

Unternehmensweit erwarten wir 2006 einen leichten Anstieg der Umsatzerlöse. Auf die in der Darstellung der strategischen Geschäftsfelder beschriebenen negativen Effekte reagieren wir mit einem weiterhin strikten Kostenmanagement. Die Luftverkehrsbranche durchläuft einen Strukturwandel, der die Fluggesellschaften und Flughafen-Betreiber vor neue Herausforderungen stellt. Unser Wettbewerbsvorteil in diesem Konsolidierungsprozess ist die enge Systempartnerschaft mit der Star Alliance unter Führung der Lufthansa. Beide Partner müssen kontinuierlich einen Beitrag zum Erhalt dieser Marktposition leisten.

Im Rahmen des Programms „WM 2005“ sollten wir 2006 den vollen Zielwert in Höhe von mindestens 150 Mio € auf EBITDA-Basis erreichen. Ende 2005 lagen wir bei einem EBITDA-Beitrag von 136 Mio €. Damit sollte das Programm Mitte 2006 abgeschlossen sein. Darüber hinaus haben wir 2005 das Projekt „Wir machen Fraport fit“ angestoßen. Als personalintensives Unternehmen können wir in den kommenden Jahren nur dann wettbewerbsfähig bleiben und die bestehenden Arbeitsplätze sichern, wenn wir neben den Sachkosten auch unseren größten Kostenblock, den Personalaufwand, straff managen. Als erstes Ergebnis haben Vorstand und Betriebsrat bedarfsorientierte und flexiblere Arbeitszeiten vereinbart sowie einen verstärkten Einsatz von Fremdpersonal und eine Reduzierung betrieblicher Sozialleistungen beschlossen. Im Gegenzug schließt Fraport betriebsbedingte Kündigungen aus und wird keine Lohn- und Gehaltskürzungen vornehmen. Ein zweites

Maßnahmenpaket betrifft die Tarifebene, mit dem Ziel, möglichst längere Wochenarbeitszeiten und eine niedrigere Einstiegstarifklasse bei Fraport zu erreichen.

Die vereinbarten Sparmaßnahmen sollten die beschriebenen negativen Effekte in 2006 weitgehend kompensieren, sodass wir unter Berücksichtigung einer positiven Verkehrsentwicklung insgesamt von einem EBITDA im Wesentlichen in Vorjahreshöhe ausgehen. Aufgrund der Einmaleffekte im Jahresüberschuss 2005 wird der Jahresüberschuss 2006 voraussichtlich unter dem Vorjahreswert liegen.

Vorschau 2007

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte – unter Berücksichtigung der beschriebenen Kapazitätsbeschränkungen – auch auf unsere Flughäfen zutreffen.

Im strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit werden sich die Trends des Jahres 2006 fortsetzen, wobei der bestehende Vertrag für die Flughafen-Entgelte 2006 endet und somit für den darauf folgenden Zeitraum neu festgesetzt werden muss. Im Bereich Bodenverkehrsdienste sollte sich die Ergebnismarge unter Berücksichtigung nochmaliger Preisreduzierungen auf gutem Niveau stabilisieren.

Das Handels- und Vermietungsmanagement sollte von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und der Retail-Umsätze profitieren.

Für die von der Fraport AG außerhalb Frankfurts gehaltenen und vom Zentralbereich Akquisitionen und Beteiligungen gesteuerten Beteiligungen wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich aber durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen ergeben. Wie erwähnt ist zu erwarten, dass sich die positive Entwicklung des Weltluftverkehrs auch auf die Flughafen-Beteiligungen der Fraport AG auswirkt, wobei zu beachten ist, dass die Konzession für Antalya Mitte 2007 ausläuft. Auch bei unserer größten Beteiligung ICTS Europe sollte sich das Geschäftsvolumen weiter ausweiten.

Investitionen

Die geplante Kapazitätserweiterung des Flughafens Frankfurt prägt das mittel- und langfristige Investitionsprogramm Fraports. Das Gesamtvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiteren Betriebsanlagen ist inflationsbereinigt, bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000, mit rund 3,4 Mrd € angesetzt.

Insgesamt erwarten wir in den Jahren 2006 und 2007 einen deutlichen Anstieg der **Sachanlageinvestitionen** gegenüber dem Vorjahr. Unter anderem sind höhere Investitionen für die Modernisierung und Erweiterung der Terminals und Flugbetriebsflächen am Flughafen Frankfurt vorgesehen. Dazu gehören auch die notwendigen Umbaumaßnahmen, mit denen die Terminals an die Erfordernisse des Großraumjets Airbus A380 angepasst werden. Ein weiterer Schwerpunkt wird die wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung der bestehenden Abfertigungsgebäude einschließlich der brandschutztechnischen Ertüchtigung sowie des Um- und Ausbaus der Retail-Flächen sein.

Die Investitionen in die geplante Kapazitätserweiterung steigen im Jahr 2006 voraussichtlich moderat an. Die Genehmigung des Ausbaus in 2007 würde eine deutliche Steigerung der Investitionen aufgrund von vorbereitenden Arbeiten in Form von Abriss- und Verdrängungsmaßnahmen auslösen.

Die **Finanzinvestitionen** könnten in den Jahren 2006 und 2007 in Abhängigkeit von erfolgreichen Akquisitionen ansteigen.

Der weltweite Trend zur Privatisierung von Flughäfen und zur Vergabe von Managementleistungen hält an. Fraport wird sich an diesem Prozess aktiv beteiligen. Der strategische Fokus liegt auf Wertschaffung bei begrenztem Kapitaleinsatz. Aufgrund der überdurchschnittlichen Wachstumsperspektiven interessieren wir uns schwerpunktmäßig für Projekte in Osteuropa, Indien und China.

Vermögens- und Finanzsituation

Fraport wird auch 2006 und 2007 über eine äußerst solide Bilanz verfügen. Auszahlungen für Investitionen sollten weitgehend aus dem operativen Cash flow erfolgen. Die Netto-Finanzschulden werden gering bleiben. Der Umfang der liquiden Mittel und freien Kreditlinien ermöglicht darüber hinaus eine hohe Flexibilität in der Finanzplanung. Wir erwarten eine weitere Zunahme des Eigenkapitals durch einen positiven Jahresüberschuss. Über das Mitarbeiterbeteiligungs- und Aktienoptionsprogramm hinaus sind keine Kapitalerhöhungen geplant.

Mittelfristig werden wir für die Finanzierung des Flughafen-Ausbaus auch zusätzliche Fremdmittel aufnehmen. Eigenkapitalerhöhungen sind für den Ausbau aus heutiger Sicht nicht geplant.

Dividende

Wir beabsichtigen, die Fraport-Aktionäre auch in Zukunft mit einer Ausschüttung von zirka 50 % des Konzern-Jahresüberschusses zu beteiligen.

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

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2005

in Mio €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(5)	1.673,3	1.595,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	20,4	20,5
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	33,2	24,9
Gesamtleistung		1.726,9	1.640,4
Materialaufwand	(8)	-397,7	-343,1
Personalaufwand	(9)	-653,6	-640,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-175,1	-168,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-190,0	-199,4
Betriebliches Ergebnis		310,5	288,9
Erträge aus Beteiligungen	(12)	43,9	36,6
Zinsergebnis	(13)	-1,5	-9,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-13,4	-37,1
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	-21,2	-19,2
Finanzergebnis		7,8	-28,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		318,3	260,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-121,4	-119,1
Sonstige Steuern	(17)	-4,3	-4,1
Jahresüberschuss	(18)	192,6	137,0
EBITDA		485,6	457,2

Bilanz zum 31. Dezember 2005

Aktiva	Anhang	Stand	Stand
in Mio €		31.12.2005	31.12.2004
A. Anlagevermögen		2.617,7	2.227,4
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(19)	45,0	36,8
II. Sachanlagen	(20)	2.025,3	1.852,8
III. Finanzanlagen	(21)	547,4	337,8
B. Umlaufvermögen		698,4	780,9
I. Vorräte	(22)	8,1	6,8
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(23)	116,3	100,1
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(24)	57,2	84,7
IV. Wertpapiere	(25)	2,6	2,8
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(26)	514,2	586,5
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(27)	33,3	34,1
		3.349,4	3.042,4

Passiva	Anhang	Stand	Stand
in Mio €		31.12.2005	31.12.2004
A. Eigenkapital	(28)	1.871,0	1.731,9
I. Gezeichnetes Kapital		911,9	906,4
Bedingtes Kapital 12,6 Mio €			
II. Kapitalrücklage		572,3	563,4
III. Gewinnrücklagen		304,7	194,1
IV. Bilanzgewinn		82,1	68,0
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(29)	19,3	10,9
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(30)	8,4	8,4
D. Rückstellungen	(31)	562,5	493,3
E. Verbindlichkeiten		818,6	725,8
I. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	586,3	556,0
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	122,4	84,7
III. Andere Verbindlichkeiten	(34)	109,9	85,1
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(35)	69,6	72,1
		3.349,4	3.042,4

Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2005

in Mio €	Bruttowerte				Stand am 31.12.2005
	Stand am 1.1.2005	Anschaffungs- Zugänge	Abgänge	Umbu- chungen	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	86,4	6,0	6,7	12,0	97,7
	86,4	6,0	6,7	12,0	97,7
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
	3.118,1	105,3	10,7	28,6	3.241,3
Technische Anlagen und Maschinen	1.520,8	27,7	60,0	23,8	1.512,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung					
	265,8	26,5	15,7	0,7	277,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	292,8	204,0	8,8	-48,2	439,6
	5.197,3	363,5	95,2	4,9	5.470,5
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	211,4	31,6	0,0	110,6	353,6
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	10,1	0,0	1,0	0,0	9,1
Beteiligungen	293,7	0,2	0,0	-110,6	183,3
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht					
	79,8	0,0	0,4	0,0	79,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	30,6	30,3	0,0	0,0	60,9
Sonstige Ausleihungen	13,8	161,3	2,2	0,0	172,9
	639,4	223,4	3,6	0,0	859,2
Gesamt	5.923,1	592,9	105,5	16,9¹	6.427,4

¹ Ein bislang in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesener Posten in Höhe von 16,9 Mio € wurde im Geschäftsjahr in das Sachanlagevermögen umgebucht.

Stand am 1.1.2005	Zugänge	Bruttowerte Wertberichtigungen			Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2005	Nettowerte	
		Abgänge	Umbu- chungen	Stand am 31.12.2004			Stand am 31.12.2005	
49,6	8,8	5,7	0,0	0,0	52,7	36,8	45,0	
49,6	8,8	5,7	0,0	0,0	52,7	36,8	45,0	
1.773,4	106,1	6,7	1,7	0,0	1.874,5	1.344,7	1.366,8	
1.349,7	43,1	45,0	0,0	0,0	1.347,8	171,1	164,5	
221,4	17,1	15,6	0,0	0,0	229,9	44,4	54,4	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	292,6	439,6	
3.344,5	166,3	67,3	1,7	0,0	3.445,2	1.852,8	2.025,3	
30,2	0,6	0,0	83,9	0,0	114,7	181,2	238,9	
5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	4,7	3,7	
197,7	11,5	0,0	-83,9	2,8	122,5	96,0	60,8	
65,8	0,0	0,2	0,0	0,0	65,6	14,0	13,8	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,6	60,9	
2,5	1,3	0,0	0,0	0,2	3,6	11,3	169,3	
301,6	13,4	0,2	0,0	3,0	311,8	337,8	547,4	
3.695,7	188,5	73,2	1,7 ¹	3,0	3.809,7	2.227,4	2.617,7	

Anhang zum Jahresabschluss 2005

(I) Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2005 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

(2) Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2005.

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

Wesentlicheeteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Mit Vertrag vom 17. März 2005 trat die Fraport AG als weitere Kommanditistin neben der gedas deutschland GmbH der Gesellschaft gedas operational services GmbH & Co. KG (gedas) bei. Die beiden Partner übernahmen jeweils 50 % der Kapitalanteile von nominal 125 Tsd € an der Gesellschaft. Mit Wirkung zum 1. Juli 2005 wechselten 80 Beschäftigte von der Fraport AG in die gedas. Des Weiteren wurden Sachanlagevermögen und Immaterielle Vermögensgegenstände an die gedas veräußert. Die unternehmerische Führung liegt bei der gedas deutschland GmbH. Das Unternehmen betreibt im Rahmen einer Dienstleistungsvereinbarung das Rechenzentrum, den Service Desk und das Netzwerk des Flughafens Frankfurt.

Am 23. März 2005 gründete die Fraport AG die 100%ige Tochtergesellschaft Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH. Die Gesellschaft wurde mit einem Stammkapital von 25 Tsd € ausgestattet. Gegenstand der Gesellschaft ist der Erwerb von Beteiligungen sowie die Übernahme der Geschäftsführung und der persönlichen Haftung bei Handelsgesellschaften.

In der außerordentlichen Gesellschafterversammlung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH am 30. März 2005 wurde der Beitritt des Landes Hessen als künftiger Gesellschafter der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH beschlossen. Im Rahmen der Beteiligung des Landes Hessen wurde das Stammkapital der Gesellschaft um 19,5 Mio € auf 50,0 Mio € erhöht. Davon entfallen auf die Fraport AG 10,2 Mio €, das Land Hessen 8,8 Mio € und das Land Rheinland-Pfalz 0,5 Mio €. Daraus ergibt sich für die Fraport AG nunmehr eine Beteiligung von 65 % und für die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen von jeweils 17,5 %.

Am 2. Juni 2005 haben die Fraport AG als Kommanditist und die Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH als Komplementär die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG gegründet. Die Kapitaleinzahlung in Höhe von 7,0 Mio € hat ausschließlich die Fraport AG erbracht. Die Gesellschaft wurde für Erwerb, Betreuung, Entwicklung und Vermarktung eigener oder fremder gewerblicher und privater Immobilien innerhalb und außerhalb des Flughafens Frankfurt, die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt sowie der damit verbun-

denen Nebengeschäfte zur Nutzung und Verwertung (Vermietung/Verpachtung/Verkauf) des Gesellschaftsvermögens errichtet.

Am 26. Juli 2005 wurde zwischen der Fraport AG und Bayindir Insaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.S. (Bayindir) die Vereinbarung über den Erwerb der restlichen 50 % der Kapitalanteile an der Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi (Antalya) geschlossen. Am gleichen Tag wurde der Gesellschaftsvertrag geändert, sodass nunmehr die Geschäfte ausschließlich durch die Fraport AG bestimmt werden. Der Anteilerwerb steht zunächst unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen türkischen Gremien und Behörden sowie durch die Gläubiger von Bayindir. Bis zum 31. Dezember 2005 lag die Genehmigung der Flughafen-Behörde vor, die jedoch noch eine weitere Behörde eingeschaltet hat. Allerdings ist die Fraport AG aufgrund der Änderungen im Gesellschaftsvertrag schon wirtschaftlicher Eigentümer. Die Anschaffungskosten der übernommenen Kapitalanteile betragen 12,6 Mio €. Andere wesentliche Nebenkosten des Erwerbs sind nicht entstanden.

Am 24. November 2005 wurde die Gesellschaft Fraport Malta Ltd. von der Fraport AG und der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH mit einem Stammkapital in Höhe von 1,5 Tsd € gegründet. Ziel der neuen Gesellschaft ist die finanzielle Ausstattung von Beteiligungen.

Am 17. Januar 2006 wurden unsere Kapitalanteile an der Portway-Handling de Portugal, S.A. veräußert. Aufgrund dessen wurde im Geschäftsjahr der in Vorjahren vollständig abgeschriebene Beteiligungsbuchwert auf den Veräußerungspreis um 2,7 Mio € zugeschrieben.

(3) Währungsumrechnung

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

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

(4) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

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

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

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen werden entweder gemäß HOAI mit einem Abschlag für nicht aktivierungsfähige Aufwendungen von 15,0 % aktiviert oder die geleisteten Stunden mit einem um 11,9 % gekürzten Vollkostensatz des Mitarbeiters angesetzt.

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

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

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

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

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

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

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Soweit erforderlich, werden Abschreibungen vorgenommen. Bei den Abschreibungen handelt es sich auch um planmäßige Abschreibungen auf Anteile an Beteiligungsunternehmen aufgrund der befristeten Projektlaufzeit sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Ausleihungen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Vorräte

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

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

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

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

Im Dezember 2005 wurde zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung ausgewiesenen Aktivwert und wird unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen sind gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS, (hier IAS 19) unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,0 % p. a. (Vorjahr 4,9 % p. a.) ermittelt worden. Damit werden die aus den Pensionszusagen resultierenden Verpflichtungen zutreffender dargestellt. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden erstmals die neuen Richttafeln 2005 von Professor Heubeck verwendet, dies hat zusammen mit der Senkung des Zinssatzes zu einem Rückstellungsanstieg geführt.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden für noch nicht veranlagte Körperschafts-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet. Bei der Ermittlung der Steuerrückstellungen wird eine Steuererminderung in dem Jahr, für welches die Ausschüttung erfolgen soll, grundsätzlich bereits berücksichtigt.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Betrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen erforderlich ist. Den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 6,0 % (Vorjahr 6,0 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 5,5 % (Vorjahr 5,5 %).

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken ein. Soweit Zahlungen geleistet bzw. empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände bzw. sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich werden Bewertungseinheiten gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft werden gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen bei geschlossenen Positionen werden nicht berücksichtigt. Derivative Finanzinstrumente, für die keine geschlossenen Positionen mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen erfolgswirksam erfasst.

Stock Options

Die Gewährung der Bezugsrechte wird als nicht die Gesellschaft, sondern die Gesellschafter betreffend erachtet. Es wird daher kein Aufwand aus der Ausgabe der Bezugsrechte bei der Gesellschaft erfasst.

Ausweis von periodenfremden Erträgen und Aufwendungen

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

(II) Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in Mio €	2005	2004
Flughafen-Entgelte	525,6	491,1
davon Passagierentgelte	328,0	306,2
davon Lande- und Startentgelte	139,4	138,1
davon Abstellentgelte	43,9	46,8
davon Sicherheitsentgelte	14,3	0,0
Bodenverkehrsdienstentgelte	371,1	386,1
Infrastrukturentgelte	192,3	183,8
Sicherheitsdienstleistungen	141,1	115,2
Umsatzerlöse Real Estate	172,1	184,4
Umsatzerlöse Retail	110,8	104,0
Parkierung	55,2	50,7
Sonstige Umsatzerlöse	105,1	79,7
Gesamt	1.673,3	1.595,0

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

(6) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2005	2004
Andere aktivierte Eigenleistungen	20,4	20,5

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

(7) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2005	2004
Währungsgewinne	9,0	7,0
Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4,1	2,8
Auflösungen von Rückstellungen	3,7	3,6
Erstattungen durch Dritte	3,4	2,7
Zuschreibungen	3,0	0,0
Erträge aus Schadenersatzleistungen	2,8	1,3
Sonstige	7,2	7,5
Gesamt	33,2	24,9

Die Währungsgewinne sind überwiegend durch Tilgungszahlungen aus der Langfristfinanzierung für unsere Beteiligung in Antalya entstanden.

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen überwiegend kurzfristige Rückstellungen wie Rabatte, Rückerstattungen und Rückstellungen aus dem Personalbereich.

Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf von Technischen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung an die gedas sowie aus Fahrzeugverkäufen.

Die Zuschreibungen resultieren im Wesentlichen aus der Wertaufholung der Portway-Handling de Portugal, S.A. in Höhe von 2,7 Mio € wegen des im Januar 2006 erfolgten Anteilsverkaufs.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 11,4 Mio € (Vorjahr 7,9 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus Buchgewinnen aus Anlagenabgängen (4,1 Mio €), der Auflösung von Rückstellungen (3,7 Mio €) sowie Zuschreibungen (3,0 Mio €).

(8) Materialaufwand

in Mio €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-50,1	-49,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
– Instandhaltung	-41,4	-46,3
– Versorgungsleistungen	-69,0	-67,4
– Sonstige Fremdleistungen	-237,2	-180,1
(davon Instandhaltungen im Zusammenhang mit Projekten)	(-33,3)	(-23,0)
Gesamt	-397,7	-343,1

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Wesentlichen aufgrund des vermehrten Fremdpersonaleinsatzes unserer Enkelgesellschaft FIS Flug- und Industriesicher-

heit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) zur Durchführung der Sicherheitsleistungen. In 2005 betragen die von der FIS an die Fraport AG erbrachten Fremdleistungen 75,2 Mio € gegenüber 55,2 Mio € in 2004.

Des Weiteren tragen die Instandhaltungen im Zusammenhang mit Projekten, die unter Fremdleistungen ausgewiesen werden, mit 10,3 Mio € zur Steigerung der Aufwendungen in diesem Posten bei. Diese Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Instandhaltungen im Terminal 1 sowie bestehender Flugbetriebsflächen.

Ab dem Geschäftsjahr 2005 werden die Aufwendungen für die Anmietung von Bussen (5,5 Mio €) in den sonstigen Fremdleistungen abgebildet. Im Vorjahr waren diese Aufwendungen mit 4,9 Mio € in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Posten: Miet- und Leasingaufwendungen) enthalten (s. a. Tz. 11).

(9) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2005	2004
Entgelte für Arbeiter und Angestellte (bisher Löhne und Gehälter)	- 518,3	- 509,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	- 135,3	- 131,6
(davon für Altersversorgung)	(- 35,5)	(- 32,9)
Gesamt	- 653,6	- 640,7

Zum 1. Oktober 2005 ist der neue TVöD (Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst) in Kraft getreten. Der TVöD unterscheidet nicht mehr zwischen Arbeitern und Angestellten. Die bisherigen Lohn- und Gehaltstabellen werden durch eine einheitliche Entgelttabelle ersetzt.

Der Anstieg der Entgelte ist im Wesentlichen auf die 1%ige Tariferhöhung zum Mai 2004 und auf drei Einmalzahlungen je Mitarbeiter in Höhe von 100 € zurückzuführen. Weiterhin hat die Bildung von Rückstellungen für Mitarbeiter-Anreizsysteme und Abfindungen zur Erhöhung des Personalaufwands beigetragen. Gegenläufig wirkt sich die Reduzierung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 82 Stammbeschäftigte aus.

Der Anstieg des Sanierungsgeldes der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden um 0,4 auf nunmehr 1,4 Prozentpunkte trägt zu der Erhöhung der sozialen Abgaben bei.

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter (ohne Auszubildende) betrug:

	2005	2004
Stammbeschäftigte	11.475	11.557
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	695	646
Gesamt	12.170	12.203

Zum 1. Juli 2005 sind 80 Beschäftigte von der Fraport AG an die gedas übergegangen (s. a. Tz. 2).

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2005	2004
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-8,8	-8,3
Abschreibungen auf Sachanlagen		
– Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	-106,1	-100,5
– Technische Anlagen und Maschinen	-43,1	-44,5
– Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-17,1	-15,0
Gesamt	-175,1	-168,3

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 165,1 Mio € (Vorjahr 153,4 Mio €) sowie außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 10,0 Mio € (Vorjahr 14,9 Mio €) vorgenommen.

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen insbesondere aufgrund der Erhöhung der Aktivierung aus der Investitions- und Bautätigkeit sowie durch im Geschäftsjahr vorgenommene Nutzungsdaueranpassungen aufgrund geplanter Abbrüche von Gebäuden.

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2005	2004
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-26,8	-24,4
Mieten und Leasingaufwendungen	-25,0	-33,6
Versicherungen	-20,8	-20,4
Aufwand Betriebsrestaurants	-15,8	-15,6
Werbekosten	-14,7	-16,2
Aufwendungen aus Wertpapieranleihen	-10,8	0,0
Währungskursverluste	-8,0	-8,1
(davon realisiert)	(-7,7)	(-7,5)
Umweltschutz	-6,0	-5,8
Buchverluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	-5,7	-4,6
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-5,5	-5,4
Wertberichtigungen auf Forderungen	-5,4	-1,3
Sonstiges	-45,5	-64,0
Gesamt	-190,0	-199,4

Bis 2004 wurden die Aufwendungen für die Anmietung von Bussen (2005: 5,5 Mio €; Vorjahr: 4,9 Mio €) in den Miet- und Leasingaufwendungen abgebildet (s. a. Tz. 8).

Den aus unterjährig abgeschlossenen Wertpapieranleihen entstandenen Aufwendungen in Höhe von 10,8 Mio € stehen Dividendenzahlungen in Höhe von 10,9 Mio € gegenüber (s. a. Tz. 13).

Die Währungsverluste sind im Wesentlichen durch die Kurssicherung der fällig gewordenen Termingelder in Südafrikanischen Rand in Höhe von 6,6 Mio € entstanden. Diesen Währungsverlusten stehen Zinserträge in Höhe von 9,2 Mio € gegenüber.

Die Aufwendungen für Umweltschutz resultieren aus der Zuführung zur Rückstellung für Umweltmaßnahmen. Davon wurden insgesamt 4,0 Mio € der Rückstellung zur Beseitigung von Umweltbelastungen für die Rückgabeflächen der US-Air Force im Südteil des Flughafens zugeführt. Weiterhin wurden 2,0 Mio € für im Geschäftsjahr gegebene Zusagen zur Förderung von externen Umweltprojekten zurückgestellt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen stiegen im Geschäftsjahr um 4,1 Mio € gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere aufgrund der möglichen Insolvenz einzelner Kunden wurden hierfür vorsorglich Wertberichtigungen vorgenommen. Zudem wurden Wertberichtigungen auf Basis einer systematischen Altersstruktur-Analyse vorgenommen.

Der Posten Sonstiges beinhaltet Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 6,5 Mio € (Vorjahr 5,9 Mio €). Die periodenfremden Aufwendungen ergeben sich insbesondere aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen (5,7 Mio €).

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer in Höhe von 1,2 Mio € setzt sich wie folgt zusammen:

Honorar für den Abschlussprüfer nach Tätigkeitsbereichen:

in Mio €

Abschlussprüfung	0,8
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,0
Sonstige Leistungen	0,2

(12) Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2005	2004
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	24,3	26,5
ICTS Europe Holding B.V.	8,0	0,0
Ineuropa Handling Gesellschaften (U.T.E's)	6,3	5,6
Übrige	5,3	4,5
Gesamt		
(davon aus verbundenen Unternehmen 11,6 Mio €; Vorjahr 3,1 Mio €)	43,9	36,6

(13) Zinsergebnis

in Mio €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	29,4	21,1
(davon aus verbundenen Unternehmen 0,1 Mio €; Vorjahr 0,1 Mio €)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-30,9	-30,1
(davon an verbundene Unternehmen -0,5 Mio €; Vorjahr -0,2 Mio €)		
Gesamt	-1,5	-9,0

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen und Dividendenzahlungen aus Wertpapierleihen. Den Dividendenzahlungen stehen korrespondierende Aufwendungen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber (s. a. Tz. 11).

Zusammensetzung Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

in Mio €	2005	2004
Langfristige Verbindlichkeiten	-25,8	-26,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,6	-1,9
Übrige	-4,5	-1,9
Gesamt	-30,9	-30,1

(14) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2005	2004
Planmäßige Abschreibungen	-11,5	-15,1
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	-11,0	-14,6
Lima Airport Partners S.R.L.	-0,5	-0,5
Außerplanmäßige Abschreibungen	-1,9	-22,0
Hessischer Flugplatz Egelsbach	-1,3	-1,4
Fraport Ground Services USA, Inc.	-0,6	0,0
Air Transport IT Services, Inc.	0,0	-10,6
Fraport Ground Services Austria GmbH	0,0	-4,4
Portway-Handling de Portugal, S.A.	0,0	-4,4
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme	0,0	-1,2
Gesamt	-13,4	-37,1

Planmäßige Abschreibungen werden auf die befristeten Beteiligungen aus den BOT-Projekten in Antalya (bis zum Erwerb der restlichen Anteile) und Lima vorgenommen.

Für Antalya wird aufgrund der geänderten Vertragsbedingungen im Rahmen des Erwerbs der restlichen 50 % der Kapitalanteile seit dem 1. Oktober 2005 keine planmäßige Abschreibung mehr vorgenommen.

(15) Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2005	2004
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4,6	1,8
(davon aus verbundenen Unternehmen 0,4 Mio €; Vorjahr 0,3 Mio €)		
Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	-9,6	-4,3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-16,3	-16,8
Gesamt	-21,2	-19,2

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betreffen Zinszahlungen aus im Rahmen des Asset-Managements getätigten Geldanlagen. Weitere Erträge entfallen auf Ausschüttungen aus den Fondsanteilen zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen sowie Altersteilzeitan-sprüchen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Zinszahlungen aus Arbeitgeberdar-lehen sowie Zinsen von der S.A. TCR International N.V. (s. a. Tz. 21).

Verluste aus Zinssicherungsgeschäften haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Forward-Swaps aufgrund des zum Bilanzstichtag nochmals gesun-kenen Zinsniveaus ergeben. Die Forward-Swaps wurden abgeschlossen, um das im Zeit-punkt des Abschlusses niedrige Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditauf-nahmen zu sichern. Erst im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nicht-eintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dann aufgelaufenen Drohver-luste realisiert.

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

(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2005	2004
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-121,4	-119,1

(17) Sonstige Steuern

in Mio €	2005	2004
Sonstige Steuern	-4,3	-4,1

Ein wesentlicher Anteil der sonstigen Steuern entfällt mit 4,0 Mio € auf Grundsteuern.

(18) Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2005	2004
Jahresüberschuss	192,6	137,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	110,5	69,0
Bilanzgewinn (zur Ausschüttung vorgesehen)	82,1	68,0

Erläuterungen zur Bilanz

(19) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 18,0 Mio € betreffen insbesondere die Software eines Systems zur Steuerung der Vorfeldbewegungen, Erweiterungen des SAP R/3-Systems sowie die Anbindung verschiedener Partnersysteme an das Flugdateninformationssystem (INFOplus).

Die im Anlagegitter (Anlage zur Bilanz) ausgewiesenen Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten Abschreibungen in Höhe von 1,0 Mio €, ergeben sich insbesondere aus Verkäufen an die gedas.

(20) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 363,5 Mio €. Diese betreffen im Wesentlichen Leistungen für noch nicht fertig gestellte und damit noch nicht zu Abschreibungen führende Projekte zum Ausbau des Flughafens sowie zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen einschließlich deren brandschutztechnischen Ertüchtigung. Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Wirtschaftsguts erstmals in 2005 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischen Ausstattung sowie die Anschaffung von Abfertigungsgeräten zum Betrieb des Flughafens. Weitere Zugänge betreffen den Erwerb von zwei Grundstücken.

Die Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten Abschreibungen in Höhe von 27,9 Mio €, resultieren im Wesentlichen aus Verkäufen an die gedas, Kürzungen von Nominalrechnungen sowie Gutschriften und Stornierungen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 4,1 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 5,7 Mio € erzielt (s. a. Tz. 7 und 11).

Ein bislang in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesener Posten in Höhe von 16,9 Mio € wurde im Geschäftsjahr in das Sachanlagevermögen umgebucht.

Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 166,3 Mio € setzen sich aus planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen zusammen (s. a. Tz. 10).

(21) Finanzanlagen

Die Zugänge von **Anteilen an verbundenen Unternehmen** in Höhe von 31,6 Mio € resultieren insbesondere aus dem Erwerb der restlichen 50 % der Kapitalanteile an unserer Beteiligung in Antalya in Höhe von 12,6 Mio €, der Erhöhung des Stammkapitals der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Höhe von 10,2 Mio € sowie der Kapitaleinzahlung in die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG in Höhe von 7,0 Mio €.

Die Zugänge der **Sonstigen Ausleihungen** in Höhe von 161,3 Mio € betreffen im Wesentlichen im Rahmen des Asset-Managements getätigte Geldanlagen, insbesondere Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 160,0 Mio € mit Laufzeiten von drei bis fünf Jahren, die weitestgehend variabel verzinslich sind.

Die Zugänge der **Wertpapiere des Anlagevermögens** in Höhe von 30,3 Mio € betreffen eine Anleihe in Höhe von 20,0 Mio € mit einer Laufzeit von zwei Jahren.

Durch den Verein Fraport Vermögenstreuhand e.V. wurden in 2005 weitere Anteile an Publikumsfonds im Rahmen eines Insolvenzschutzkonzepts in Höhe von zusammen 5,2 Mio € erworben. Diese Anteile wurden ausschließlich zur Insolvenzschutz von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zur Absicherung von Altersteilzeitverpflichtungen erworben. Das wirtschaftliche Eigentum an den Fondsanteilen ist uns zuzuordnen. Der Buchwert der in diesem Rahmen getätigten Anlage beträgt zum 31. Dezember 2005 insgesamt 25,9 Mio €.

Im September haben wir unsere Anteile an einem Währungsfonds um nominal 5,0 Mio € auf insgesamt 15,0 Mio € erhöht.

Für folgende Finanzinstrumente wird aufgrund der garantierten vollständigen Rückzahlung des angelegten Kapitals nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen. Aufgrund dessen wurde gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen.

in Mio €	Buchwert 31.12.2005	Buchwert 31.12.2004	Marktwert 31.12.2005
Sonstige Ausleihungen	160,0	0,0	155,0
Wertpapiere des Anlagevermögens	20,0	0,0	19,8

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 14.

(22) Vorräte

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,8	6,8
Geleistete Anzahlungen	0,3	0,0
Gesamt	8,1	6,8

(23) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116,3	100,1

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

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert aus Einmaleffekten in 2005. Ausfallrisiken sind durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

(24) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	Restlaufzeit			31.12.2005	31.12.2004
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1,1			1,1	6,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,0			2,0	2,4
Sonstige Vermögensgegenstände	37,2	6,9	10,0	54,1	76,3
davon im Rahmen Schallschutz	(19,5)			(19,5)	(41,4)
davon Altlasten Land Hessen	(2,8)	(6,9)		(9,7)	(14,6)
Gesamt	40,3	6,9	10,0	57,2	84,7

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen die ICTS Europe Holdings B.V. in Höhe von 0,7 Mio €.

Der wesentlichste Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung im Rahmen des passiven Schallschutzprogramms (19,5 Mio €) mit einer Laufzeit bis 2006.

Aufgrund der Zusage der Luftverkehrsgesellschaften, die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms zu übernehmen, handelt es sich bei den durchzuführenden Maßnahmen grundsätzlich um durchlaufende Posten, die das Ergebnis der Fraport AG nicht beeinflussen. In der Bilanz der Fraport AG werden hierfür entsprechende Forderungen und Rückstellungen (s. a. Tz. 31) eingestellt.

In 2003 wurden auf Basis einer aktuellen Kostenschätzung des Gesamtprogramms zunächst Forderungen in Höhe von 76,0 Mio € eingestellt. In 2005 wurde die Forderung um vereinnahmte Entgelte in Höhe von 21,9 Mio € vermindert (Vorjahr 34,6 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche wurden mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 10,0 Mio € angesetzt.

Ein weiterer wesentlicher Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Jahr 2001 geschlossenen Vergleichsvertrags im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von 9,7 Mio €, wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist (Ursprungsbetrag gemäß Vergleichsvertrag in 2002 23,0 Mio €). Die Rückzahlungen inklusive Zinszahlungen durch das Land Hessen erfolgen in Jahresraten bis 2009.

Ein bislang in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesener Posten in Höhe von 16,9 Mio € wurde im Geschäftsjahr in das Sachanlagevermögen umgebucht.

(25) Wertpapiere

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Eigene Anteile	2,6	2,8

In dem Posten Wertpapiere sind ausschließlich eigene Anteile der Fraport AG bilanziert. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 28 „Eigenkapital“.

(26) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Termingelder	509,8	567,0
Sonstige	4,4	19,5
Gesamt	514,2	586,5

Die kurzfristigen Termingelder stammen insbesondere aus den Emissionserlösen des Börsengangs. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Girokontenguthaben. Ein Teil der Gelder wurde im laufenden Geschäftsjahr in Finanzanlagen angelegt (s. a. Tz. 21).

(27) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Baukostenzuschüsse	26,3	28,2
Sonstige	7,0	5,9
Gesamt	33,3	34,1

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

(28) Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Bilanz- gewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinn- rücklagen		
Stand 1.1.2005	906,4	563,4	36,5	2,8	154,8	68,0	1.731,9
Dividendenzahlung						-67,9	-67,9
Kapitalerhöhung	5,5	8,9					14,4
Veränderung							
eigener Anteile				-0,2	0,2		0,0
Jahresüberschuss						192,6	192,6
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					110,6	-110,6	0,0
Stand 31.12.2005	911,9	572,3	36,5	2,6	265,6	82,1	1.871,0

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2005 insgesamt um 5.536.470 €.

Davon betreffen 1.260.220,00 € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Stock Options aus dem MSOP 2001 im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 4.276.250,00 € geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 1. und 3. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2005 erstmals erfüllt.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital aus 91.192.355 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

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

	Gezeichnetes Kapital	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
			Betrag am Grundkapital	Anteil am Grundkapital	
					Stück
Stand 1.1.2005	90.638.708	90.515.040	123.668	1.236.680	0,136
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (18. Mai 2005)	126.022	126.022			
Management-Stock-Options- Programm (MSOP):					
Kapitalerhöhungen 2005	427.625	427.625			
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		9.743	-9.743	-97.430	0,011
Stand 31.12.2005	91.192.355	91.078.430	113.925	1.139.250	0,125

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms (MABP) wurden am 25. Mai 2005 zu einem Preis von 30,68 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum aktuellen Wert von 31,68 € verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Von dem zum 31. Dezember 2004 verbliebenen genehmigten Kapital in Höhe von 11,0 Mio € (ursprünglich 15,0 Mio €) wurden 1.260.220 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2004 (2001/1)	1.096.892	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	- 126.022	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2005	970.870	10,0
HV-Beschluss vom 1.6.2005: Aufhebung HV-Beschluss vom 23.4.2001	- 970.870	10,0
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2004 (2005/1)	950.000	10,0

Zum 31. Dezember 2005 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von 9,5 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zweck der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen. Das von der Hauptversammlung am 23. April 2001 beschlossene genehmigte Kapital I wurde im gleichen Zuge aufgehoben.

Bedingtes Kapital

Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan (MSOP 2001) hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und Aufsichtsrat werden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2005 8,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2005 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 4,3 Mio € (427.625 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien oder mittels Lieferung von Aktien durch Dritte erfüllt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des Aktienoptionsplans 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machten, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung erfüllt und das bedingte Kapital nicht zur Erfüllung von Aktienoptionen aus dem Aktienoptionsplan 2001 bereits ausgenutzt wurde oder zur Erfüllung des Aktienoptionsplans 2001 erforderlich ist.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 1.071.350 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 2.606.134,96 € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (20,68 € je Aktie) der im Rahmen des MABP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 126.022) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 6.251.474,75 € (1. Tranche: 21,55 €/2. Tranche: 15,64 €/3. Tranche: 8,69 € je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 427.625).

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich im laufenden Geschäftsjahr um 9.743 ausgegebene eigene Aktien zur Abschlussvergütung der Vorstände in Höhe von 0,2 Mio € (bewertet mit 22,08 € je Aktie) vermindert.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 0,90 € je Aktie (Vorjahr 0,75 € je Aktie). Satzungsgemäß ist der Vorstand zusammen mit dem Aufsichtsrat berechtigt, mehr als 50 % des Jahresüberschusses in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen, bis die Hälfte des Grundkapitals erreicht ist.

(29) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	19,3	10,9

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

(30) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Sonderposten mit Rücklageanteil	8,4	8,4

In 2003 wurde der Ertrag aus dem Verkauf eines Grundstücks in Höhe von 8,4 Mio € gemäß § 6b EStG dem Sonderposten zugeführt.

(31) Rückstellungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Rückstellungen für Pensionen	27,6	24,5
Steuerrückstellungen	173,1	178,0
Sonstige Rückstellungen	361,8	290,8
Gesamt	562,5	493,3

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2005
Pensionsverpflichtungen	22,5	-1,2	-	3,7	25,0
Sonstige Pensionszusagen	2,0	-0,1	-	0,7	2,6
Gesamt	24,5	-1,3	-	4,4	27,6

Die Pensionsverpflichtungen enthalten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene. Die Zuführung im laufenden Geschäftsjahr resultiert überwiegend aus dem im versicherungsmathematischen Gutachten gegenüber dem vergangenen Jahr angepassten Zinssatz auf 4,0 % (Vorjahr 4,9 %).

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2 %; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4 % erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und Leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über der tariflich festgesetzten BAT-I-Obergrenze liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Derzeit liegen keine Erkenntnisse vor, dass das Sanierungsgeld in 2006 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen,

dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 428,3 Mio €.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 173,1 Mio € wurden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschafts-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2005	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2005
Personal	113,7	-49,8	-2,3	67,7	129,3
Passiver Schallschutz	61,5	-8,3	-	1,7	54,9
Umwelt	28,1	-4,1	-	10,2	34,2
Übrige	87,5	-35,6	-1,4	92,9	143,4
Gesamt	290,8	-97,8	-3,7	172,5	361,8

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für Regelungen für die Altersteilzeit und den Vorruhestand, das Programm zur Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung“), für weitere Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie für Überstundenguthaben gebildet.

Die Rückstellung für das passive Schallschutzprogramm umfasst das Kostenvolumen der noch erwarteten Maßnahmen. Für den Fall, dass nach Abschluss der Maßnahmen die von der Fraport AG vereinnahmten Entgelte nicht vollständig durch Ausgaben für passive Schallschutzmaßnahmen verbraucht sind, ist der verbleibende Betrag verzinst an die Luftverkehrsgesellschaften zurückzuerstatten. Über- beziehungsweise Unterdeckungen werden jeweils zum 31. Dezember festgestellt. Für die Verzinsung des im Geschäftsjahr ermittelten Unterschiedsbetrags wurde entsprechend eine Rückstellung gebildet (s. a. Tz. 24).

Die Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitratverunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie für Umweltbelastungen eines im Geschäftsjahr erworbenen Grundstücks gebildet worden. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere gebildet für Rabatte und Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen, Beraterleistungen, Rechtsangelegenheiten sowie ausstehende Rechnungen für Instandhaltungen.

Weiterhin ist in dem Posten eine Drohverlustrückstellung für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 13,9 Mio € (Vorjahr 4,3 Mio €) enthalten (s. a. Tz. 15) sowie eine Rückstellung in Höhe von 11,9 Mio € (Vorjahr 13,9 Mio €) im Zusammenhang mit dem in 2003 vertraglich vereinbarten und zum 1. Juli 2004 wirksam gewordenen Betriebsübergang der Frachtservices in die Fraport Cargo Services GmbH. Die Beschäftigten, die nicht in die Fraport Cargo Services GmbH übergangen, verblieben bei der Fraport AG und werden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bei der Fraport Cargo Services GmbH zur Erfüllung des Fracht-Handlings eingesetzt. Dafür werden Kosten erstattet.

(32) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	Restlaufzeit			31.12.2005	31.12.2004
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	122,7	250,9	212,7	586,3	556,0

(33) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit			31.12.2005	31.12.2004
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	109,0	13,4	–	122,4	84,7

Insbesondere infolge der verstärkten Bautätigkeit stiegen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in 2005 an.

(34) Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit			31.12.2005	31.12.2004
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	–	–	–	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	80,2	5,7	–	85,9	36,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6,2	–	–	6,2	3,4
Sonstige Verbindlichkeiten	8,1	9,7	–	17,8	45,7
– davon aus Steuern	(1,7)	–	–	(1,7)	(24,2)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,4)	–	–	(0,4)	(0,8)
Gesamt	94,5	15,4	0,0	109,9	85,1

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten mit 47,7 Mio € „Cash-Pool“ Verbindlichkeiten (Vorjahr 13,8 Mio €).

(35) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Mietvorauszahlungen	22,2	23,6
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	19,5	21,7
Infrastrukturbeiträge CargoCity Süd	18,3	15,0
Sonstige	9,6	11,8
Gesamt	69,6	72,1

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Mietvorauszahlungen für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchführt. Die Zahlungen werden zeitanteilig über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der betroffenen Gebäude oder über die Laufzeit der Verträge aufgelöst.

(III) Ergänzende Angaben

(36) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle

Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2005 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 1,6 Mio € und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von 64,6 Mio €. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 54,6 Mio €. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 33,9 Mio € (40,0 Mio US-\$), für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 16,1 Mio € (19,0 Mio US-\$) besteht.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

in Mio €	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten aus Miet- und Leasingverträgen		
fällig innerhalb des Geschäftsjahres 2005	3,9	33,6
fällig innerhalb der darauf folgenden 5 Jahre	31,8	168,0
Bestellobligo für Investitionen	254,6	215,7
davon Baukosten zur Verlagerung der		
Rhein-Main-Air Base	(36,1)	(70,3)
Sonstiges	10,0	21,5

Die Berechnung der Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen wurde im Geschäftsjahr 2005 unter Berücksichtigung der nach Einzelverträgen vereinbarten Grundmietzeit ermittelt. Im Vorjahr wurden die Verpflichtungen auf Basis der insgesamt im Geschäftsjahr angefallenen Miet- und Leasingaufwendungen berechnet. Nach der neuen Vorgehensweise hätten sich für das Geschäftsjahr 2004 Verbindlichkeiten, fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres in Höhe von 4,0 Mio €, fällig innerhalb der darauf folgenden fünf Jahre in Höhe von 31,6 Mio € ergeben.

Es besteht weiterhin eine finanzielle Verpflichtung in Höhe von 86,1 Mio € (im Vorjahr 133,0 Mio €). Hierbei handelt es sich um Kosten im Zusammenhang mit Grundstücksflächen, die für den Flughafen-Ausbau benötigt werden (insbesondere Erwerb von Flächen und Verlagerung bestehender Anlagen).

Des Weiteren hat sich die Fraport AG im Zusammenhang mit einem Bankkredit an die TCR International N.V. verpflichtet, nachrangige Gesellschafterdarlehen zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung entsteht bei Nichteinhaltung vorgegebener Kennzahlen bei der TCR.

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

in Mio €	31.12.2005
Kapitaleinzahlungsverpflichtung in PIATCO (40,0 Mio US-\$)	33,9
Bedingte Restkaufpreiszahlung PAGS (2,0 Mio US-\$)	1,7
Gesamt	35,6

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

Sollte diese Verpflichtung entstehen, geht die Fraport AG 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.

(37) Stock Options

Management Stock Options Plan 2001:

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

Die Ermächtigung zur Ausgabe eines Gesamtvolumens von 1.395.000 Bezugsrechten erstreckte sich auf den Zeitraum bis zum 31. August 2005 und wurde in jährlichen Tranchen von nicht mehr als 25,0 % des Gesamtvolumens ausgegeben. Die Ausgabe bedurfte der Zustimmung des Aufsichtsrats bzw. des Vorstands. Jedes Bezugsrecht berechtigt zum Bezug einer Stückaktie mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 10,00 €.

Die Bezugsrechte können gemäß dem oben genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital 2001, aus eigenen Aktien oder durch Aktienzukauf von Dritten bedient werden.

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

Die Bezugsrechte können erstmals nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist ausgeübt werden. Bedingung für die Ausübung ist, dass der Schlusskurs der Fraport-Aktie nach Ablauf der Sperrfrist an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15,0 % übertroffen hat. Die Ausübung der Aktienoptionen kann nach Ablauf der Sperrfrist innerhalb eines dreijährigen Zeitraums erfolgen.

Im Geschäftsjahr wurden die Voraussetzungen zur Ausübung der Bezugsrechte der 1. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 11. Juni 2003 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 36,28 € bzw. der 3. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 16. Mai 2005 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 21,49 € erstmals erfüllt. Die Voraussetzungen für die 2. Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 427.625 Aktienoptionen ausgeübt.

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005:

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, haben sich Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 entschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt wird für alle Berechtigten während des Fraport-MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben.

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

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

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt.

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

Die Aktienoptionen MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“) den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2005 198.300 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 28.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2005 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabe- zeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungs- zeitraum	Ausübungs- hürde in €	Ausübungs- preis in €
MSOP 2001:					
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,55
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10
MSOP 2005:					
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	16. März 2010	39,49	32,91 ¹

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

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

	Gesamt	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Ausgegebene Bezugsrechte				
Stand 1.1.2005	656.100	240.050	64.750	351.300
Ausgegeben in 2005	198.300	50.000	22.000	126.300
Ausgeübt in 2005	-427.625	-158.050	-41.250	-228.325
Verfallen in 2005	-7.000	0	0	-7.000
Bestand ausgegebene				
Bezugsrechte am 31.12.2005	419.775	132.000	45.500	242.275

(38) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide beträgt 58,60 %. Daraus entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland 6,58 %, das Land Hessen 31,75 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,27 %.

Am 26. Oktober 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland ihren bis dahin gehaltenen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % der Anteile wurden direkt veräußert. Die zweite Tranche stellt eine Kombination aus Kaufoptionen und Umtauschanleihe mit einer Laufzeit von 17 Monaten dar. Die Käufer dieser Tranche haben das Recht, im März 2007 die restlichen 6,58 % der Bundes-Aktien zu übernehmen.

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

Am 8. November 2005 hat uns die Deutsche Lufthansa AG mitgeteilt, dass ihr Anteil an der Fraport AG 5,01 % beträgt.

Am 10. Februar 2006 hat Julius Bär Investment Management NY mitgeteilt, dass sie 5,40 % der Fraport-Aktien hält.

(39) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
Zinsswaps	292,7	296,4	-16,9	-8,1	-13,9	-4,3
CMS-Floors	50,0	50,0	4,2	2,1	0,0	0,0
Zinsscaps (Berechtigter)	102,2	102,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinsscaps (Verpflichteter)	102,2	102,2	0,0	-0,0	0,0	0,0

Zum Abschlussstichtag bestehen vierzehn Zinsswaps und zwei CMS-Floors, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um das derzeit niedrige Zinsniveau für bestehende und geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern.

Sechs der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende, variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen und werden als geschlossene Position ebenso wie das zugeordnete Grundgeschäft nicht bewertet.

Acht Zinsswaps wurden für geplante Kreditaufnahmen abgeschlossen und als nicht geschlossene Positionen einzeln bewertet. Für die sich aus der Marktbewertung zum Bilanzstichtag ergebenden negativen Marktwerte wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 13,9 Mio € gebildet. Die Differenz zum entsprechenden Vorjahreswert in Höhe von 9,6 Mio € wird als Verluste aus Zinssicherungsgeschäften ausgewiesen (s. a. Tz. 15).

Zwei Zinsscaps aus dem Jahr 1996 wurden im Jahr 2001 durch zwei weitere Zinsscaps (Gegengeschäfte) glattgestellt, da ein ursprünglich erwarteter Finanzbedarf entfallen war. Mit Abschluss der Gegengeschäfte neutralisieren sich diese derivativen Instrumente in ihrer Wirkung in vollem Umfang.

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

Am 6. Oktober 2005 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entschensklärung zum Corporate Governance-Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite der Fraport AG dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

(41) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands enthält neben einem fixen Gehaltsbestandteil eine variable erfolgsabhängige Komponente (Tantieme). Als Kriterien für die Tantieme sind das Erreichen der geplanten Konzern-Umsatzerlöse und des EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) festgelegt. Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vgl. die Ausführungen in Tz. 37) gewährt.

Für das Geschäftsjahr 2005 betragen die Aufwendungen für die aktiven Mitglieder des Vorstands 2.948,0 Tsd €. Davon entfielen 1.297,5 Tsd € auf das Fixum und 1.489,0 Tsd € auf die Tantieme. Die Tantiemezahlungen enthalten die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2005 sowie die Zuführung zu der für 2005 gebildeten Tantiemerückstellung. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2004 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen beziehungsweise Mehrbeträge bei zu niedrig dotierter Rückstellung, sind in der Korrektur der Rückstellung 2004 erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2005 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2006. Darüber hinaus wurden dem Vorstand Aktienoptionen gewährt.

Auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands entfielen im Geschäftsjahr folgende Beträge beziehungsweise Stückzahlen:

Vergütung des Vorstands 2005

	Fixum	Tantieme	Tantieme Veränderung Rückstellung	Insgesamt	Aktien- optionen
	in Tsd €	in Tsd €	in Tsd €	in Tsd €	in Stück
Dr. Wilhelm Bender					
Vorsitzender	350,0	426,8	-41,1	735,7	20.000
Prof. Manfred Schölch					
stellv. Vorsitzender	300,0	367,5	-37,7	629,8	
Prof. Barbara Jakubeit					
bis 31.10.2005	162,5	199,1	-22,6	339,0	
Herbert Mai	185,0	226,6	-21,4	390,2	15.000
Dr. Stefan Schulte	300,0	367,5	204,3	691,8	15.000
Insgesamt	1.297,5	1.587,5	-98,5	2.786,5	50.000

Zusätzlich zu diesen Bezügen erhielten die Vorstandsmitglieder Sachbezüge und sonstige vertragliche Nebenleistungen in Höhe von insgesamt 161,5 Tsd €.

Stock Options

Stock Options-Programme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2005 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Stock Options.

Es ist zu erwarten, dass künftig auch für die Bilanzierung im Einzelabschluss Stock Options als Personalaufwand zu erfassen sind. Im Konzern-Abschluss nach IFRS ist dies bereits erfolgt und führte zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswertes: Dr. Wilhelm Bender 117,3 Tsd €, Prof. Manfred Schölch 65,8 Tsd €, Prof. Barbara Jakubeit 58,0 Tsd €, Herbert Mai 87,9 Tsd € und Dr. Stefan Schulte 87,9 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 24.986,6 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 14.289,8 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betragen in 2005 1.127,4 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandte ersten Grades im Jahr 2005 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG, wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2005

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung festgelegt und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält pro vollem Sitzungsjahr 15.000 €, der Vorsitzende das Doppelte, sein Stellvertreter sowie die Vorsitzenden der Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet (s. a. Tz. 43).

(42) Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Vorsitzender
Dr. Wilhelm Bender

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

Vorstand Immobilienentwicklung
Prof. Barbara Jakubeit
(bis 31. Oktober 2005)

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai

Vorstand Finanzen und Bau
Dr. Stefan Schulte

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Lufthansa CityLine GmbH
– NOVA Allgemeine Versicherung AG
– Thyssen Krupp Services AG
– FrankfurtRheinMain GmbH International
Marketing of the Region
– Techem AG (bis 3. März 2005)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Deutsche VerkehrsBank AG
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Fraport Cargo Services GmbH (FCS)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service und Beratungs-GmbH
– ICTS Europe Holdings B.V.
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DELVAG Luftversicherungs AG
– DELVAG Rückversicherungs AG
– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH
– Frankfurter Sparkasse AG (ab 21. Dezember 2005)
– Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH
(bis 11. Juli 2005)

Stellvertretendes Mitglied im Verwaltungsrat:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen:
– Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.
(Vice-Chairman des Board of Directors)

(43) Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
Hessischer Finanzminister
(Bezüge 2005: 33.400 €)

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
Stellvertretender Landesbezirksleiter
ver.di Hessen
(Bezüge 2005: 29.100 €)

Dr. Manfred Bischoff
Chairman of the Board EADS N.V.
Delegierter für Luft- und Raumfahrt
der DaimlerChrysler AG
(Bezüge 2005: 17.400 €)

Jörg-Uwe Hahn
Fraktionsvorsitzender der FDP
im Hessischen Landtag
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2005: 28.100 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Flughafen Kassel GmbH
Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Investitionsbank Hessen
Mitglied im Aufsichtsrat:
– FIZ – Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
– Future Capital AG
– HA-Hessen-Agentur GmbH
– Messe Frankfurt GmbH
Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:
– Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– DaimlerChrysler Aerospace AG
(Konzern-Mandat)
– DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG
(Konzern-Mandat)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG
– J.M. Voith AG
– SMS GmbH
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
– Royal KPN N.V.
– EADS Participations B.V. (Konzern-Mandat)
– European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (Chairman of the Board) (Konzern-Mandat)
– Nortel Networks Corporation and Nortel Networks Limited

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

Dr. Joachim v. Harbou
Präsident der IHK Frankfurt
am Main
(Bezüge 2005: 26.500 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– equinet Corporate Finance AG, Frankfurt
Mitglied des Aufsichtsrats:
– Nestlé Deutschland AG
– Universitätsklinikum Gießen und Marburg
– FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
– TechnologieStiftung Hessen GmbH
– HA Hessen Agentur GmbH
– Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
Vorsitzender des Beirats:
– Hebel Projektbau GmbH & Co. KG, Alzenau
– Viessmann Werke, Allendorf (Eder)
Mitglied im Beirat:
– Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG, Köln
Mitglied im Rundfunkrat:
– Hessischer Rundfunk

Lothar Herbst
Vorsitzender des ver.di-
Bezirks Frankfurt und Region
(Bezüge 2005: 19.200 €)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
Mitglied im Aufsichtsrat:
– Mainova AG
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Helmut Hofmann
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2005: 20.400 €)

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2005: 18.200 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– MANIA Technologie AG
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
– FunkTicket AG

Zafer Memisoglu
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2005: 19.800 €)

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

Ralf Nagel
Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
(Bezüge 2005: 19.200 €)

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

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2005: 19.000 €)

Harald Rose
Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2004: 19.400 €)

Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat:
– FIS Flug- und Industriesicherheit
Service- und Beratungs-GmbH

Petra Rossbrey
Mitglied der Bereichsleitung
Immobilien und Facility
Management
(Bezüge 2005: 19.200 €)

Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2005: 20.200 €)

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

Werner Schmidt
Aufgabenleiter Projekt-Management
(Bezüge 2005: 19.400 €)

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

Dr. Jürgen Siewert
Ministerialdirigent
(Bezüge 2005: 18.600 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– T-Systems International GmbH
– Duisburger Hafen AG (ab 6. Juli 2005)
– T-Systems Business Services GmbH (ab 5. April 2005)
– DB Fernverkehr AG (ab 30. Juni 2005)

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
(Bezüge 2005: 19.800 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
(Bezüge 2005: 18.400 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– The Germany Funds (USA)
Mitglied im Aufsichtsrat:
– DWS Investment GmbH
– Incepta plc (Großbritannien, bis 13. Mai 2005)

Achim Vandreike
 Bürgermeister
 (Bezüge 2005: 20.600 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 – ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und
 Beteiligungsgesellschaft mbH
 – Messe Frankfurt GmbH
 – Frankfurter Aufbau AG
 – Eintracht Frankfurt Fußball AG
 Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
 – Bäder-Betriebe Frankfurt GmbH
 – Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für
 Projektentwicklungen mbH
 – Stadion GmbH
 – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic
 Development-GmbH
 – Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und
 Entwicklungsgesellschaft mbH
 – Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Peter Wichtel
 Betriebsratsvorsitzender
 (Bezüge 2005: 27.300 €)

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

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

Fraport AG
 Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand


 Dr. Bender


 Prof. Schölch


 Mai


 Dr. Schulte

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital ¹⁾ in Tsd €	Ergebnis des letzten Ge- schäftsjahres ²⁾ in Tsd €
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	523	181
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	3.568	907
AirIT Airport IT Services Hahn AG, Lautzenhausen	100,0	807	121
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	1.706	237
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	494	442
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 ³⁾
Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main	51,0	-8	-459 ^{4) 5)}
AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Oberhaching	33,33	7.224	-2.095 ⁵⁾
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware/USA	100,0	145	-729 ⁶⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,0 ⁷⁾	69.148	11.169
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	1.462	912
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	3.443	2.929
BA Partners Vagyonkezelő Korlátolt Felelősségű Társaság, Budapest/Ungarn	51,0	-	-8 ⁸⁾
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-19	0 ^{4) 9)}
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	(100,0)	-45	0 ^{4) 9)}
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	-4 ⁴⁾
Consultants on Targeted Security Netherlands B.V., Amsterdam/Niederlande	(100,0)	12	-0,2 ⁹⁾
CESG - Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.S., Paris/Frankreich	(100,0)	192	166 ^{9) 10)}
CESG Protection SARL, Paris/Frankreich	(100,0)	-9	-9 ⁹⁾
Decision Support Technologies Inc., Florida/USA	(100,0)	145	-729 ⁶⁾
Diag-Nose SAS, Paris/Frankreich	(100,0)	47	441 ⁹⁾
Diag-Nose Israel Ltd., Lod/Israel	(100,0)	26	8 ⁹⁾
Emerald Airport Services Europe S.A., Brüssel/Belgien	(100,0)	49	0 ^{4) 9)}
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.459	2.407
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt	25,0	-	-9 ⁹⁾
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach/Deutschland	(100,0)	14.111	8.607 ⁹⁾
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	132	-2
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	65,0	72.650	-16.328 ³⁾
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	94.020	9.527
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken	51,0	911	-7
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	-9.116	-59 ^{11) 13)}
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	9.235	3.424
Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	301	13
Fraport Ground Services USA, Inc. Florida/USA	100,0	137	-464
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	7.025	266
Fraport Malta Business Services Ltd., Malta/Malta	(100,0)	2	-8 ⁸⁾
Fraport Malta Ltd., Malta/Malta	99,93 (0,07)	2	-8 ⁸⁾

Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	24	-0,6
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	24	-0,6
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-2.712	-3.061 ⁴⁾ 13)
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	341	1.758
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	25	-0,4
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	18	-7
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	-0,4
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	160	85
gedas operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	125	0 ¹⁴⁾
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0		
	(30,0)	2.742	1.717
Global Marine Cable Systems Ltd., Rivers State/Nigeria	(96,0)	7	0 ⁹⁾ 15)
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	25,0	269	-27
GuardOne UK Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	30	0 ⁹⁾ 15)
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	(100,0)	26	-62 ³⁾
ICTS (UK) Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	4.068	711 ⁹⁾
ICTS Belgium SPRL, Brüssel/Belgien	(100,0)	366	22 ⁹⁾
ICTS Albania SH.P.K., Tirana/Albanien	(100,0)	2	40 ⁹⁾
ICTS Europe Holdings B.V., Amsterdam/Niederlande	100,0	44.452	12.898 ⁹⁾
ICTS France S.A., Paris/Frankreich	(100,0)	317	-836 ⁹⁾ 10)
ICTS General Services S.L., Madrid, Spanien	(100,0)	797	686 ⁹⁾ 16)
ICTS Greece Ltd., Athen/Griechenland	(100,0)	111	-335 ⁹⁾ 17)
ICTS Hellas HBS Services Joint Venture, Athen/Griechenland	(100,0)	-40	-50 ⁹⁾ 18)
ICTS Hellas S.A., Athen/Griechenland	(100,0)	127	100 ⁹⁾ 18)
ICTS Hispania S.A., Madrid/Spanien	(100,0)	803	-630 ⁹⁾ 16)
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	(100,0)	3.560	912 ⁹⁾
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande	(50,0)	2.000	1.266 ⁹⁾
ICTS Norway A/S, Gardermoen/Norwegen	(100,0)	4	-52 ⁹⁾
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich/Schweiz	(100,0)	1.314	763 ⁹⁾
ICTS Sweden AB., Stockholm/Schweden	(100,0)	244	-50 ⁹⁾
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviacao Commercial, S.A., Lissabon/Portugal	(100,0)	966	1.265 ⁹⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., ¹⁹⁾ Madrid/Spanien	20,0	11.094	10.883 ⁵⁾
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E., ¹⁹⁾ Madrid/Spanien	20,0	2.365	2.064 ⁵⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., ¹⁹⁾ Madrid/Spanien	20,0	6.840	5.517 ⁵⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., ¹⁹⁾ Madrid/Spanien	20,0	26.052	25.451 ⁵⁾
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E., ¹⁹⁾ Madrid/Spanien	20,0	1.449	1.268 ⁵⁾
Ineuropa Handling, U.T.E., ¹⁹⁾ Santa Cruz/Spanien	20,0	5.598	3.194 ⁵⁾
International Aviation Security (UK) Limited, London/Großbritannien	(100,0)	-116	0 ⁴⁾ 9)
International Aviation Security, Lda, Lissabon/Portugal	(95,0)	1	-1 ⁴⁾ 9)
JV ICTS 3D, Athen/Griechenland	(60,0)	-1.539	-334 ⁹⁾ 17)
JV ICTS 3D Wackenhut, Athen/Griechenland	(55,0)	-558	-221 ⁹⁾
Kaiak Ltd., Swanse Großbritannien	(30,0)	89	20 ⁹⁾ 15)
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	42,75	52.012	6.682
LIS GmbH, Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen, Ebenfurth/Österreich	(100,0)	9	-17 ⁹⁾

Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	2.035	1.524
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	1.365	466
MUSC Hellas Ltd., Athen/Griechenland	(51,0)	-23	-2 ⁹⁾ 15)
MUSC Krogius Ltd., Tallin/Estland	(50,0)	-93	-22 ⁹⁾ 15)
MUSC Singapore Pte Ltd., Singapur/Singapur	(100,0)	-26	-9 ⁹⁾ 15)
MUSC USA LLC., Texas/USA	(50,0)	-35	-48 ⁹⁾ 15)
New Age Aviation Security US Inc., Virginia/USA	(75,0)	-400	-318 ⁹⁾
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	9.482	2.788
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,0	3.345	-878
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH			
Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	734	428 ⁵⁾
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter			
Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.132	804 ⁵⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals			
Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	781	527 ¹³⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc.,			
Manila/Philippinen (PTI)	40,0	1.169	892 ¹³⁾
Philippine Airport and Ground Services, Inc.,			
Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	8.782	550 ¹³⁾
Philippine International Air Terminals Co., Inc.,			
Manila/Philippinen (PIATCO)	30,0	136.285	2.932 ¹³⁾
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon/Portugal	40,0	5.026	25
S.A. TCR International N.V., Brüssel/Belgien	50,0	10.587	1.736 ²⁰⁾
Security Partners Ltd., Moskau/Russland	(100,0)	-23	-23 ⁹⁾
Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve			
Danismanlik Hizmetleri A.fi., Antalya/Türkei	(100,0)	54	-9 ⁹⁾
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.			
Schanghai/China	50,0	60	2
Underwater Security Consultants Nigeria Ltd.,			
Rivers State/Nigeria	(96,0)	-7	0 ⁹⁾ 15)
Underwater Security Consultants UK Ltd.,			
London/Großbritannien	(50,1)	422	-613 ⁹⁾ 15)
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH,			
Frankfurt am Main	100,0	31	-0,2
Wellington Offshore Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	-55	0 ⁹⁾ 15)
Yacht Secure Ltd., London/Großbritannien	(30,0)	0,1	0 ⁹⁾ 15)
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH,			
Darmstadt	25,0	133	869 ⁵⁾

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

¹ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.

² Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.

³ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

⁴ Gesellschaft inaktiv.

⁵ Jahresabschluss 2004.

⁶ Konsolidierter Abschluss Air-Transport IT Services, Inc. und Decision Support Technologies, Inc.

⁷ Wirtschaftliches Eigentum.

⁸ Neu erworbene/gegründete Gesellschaft; Jahresabschluss liegt noch nicht vor.

⁹ Jahresabschluss aufgestellt nach den Internationalen Financial Reporting Standards (IFRS).

¹⁰ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzern-Abschlusses: ICTS France S.A. und CESG – Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.A.

¹¹ Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

¹² Beginn operativer Tätigkeit in 2005, Jahresabschluss liegt noch nicht vor.

¹³ Jahresabschluss 2001.

¹⁴ Inklusive Verlustausgleich durch gedas deutschland GmbH.

¹⁵ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzern-Abschlusses: Underwater Security Consultants UK Ltd., Global Marine Cable Systems Ltd., GuardOne UK Ltd., Kaiak Ltd., MUSC Hellas Ltd., MUSC Krogius Ltd., MUSC Singapore Pte Ltd., MUSC USA LLC., Underwater Security Consultants Nigeria Ltd., Wellington Offshore Ltd. und Yacht Secure Ltd.

¹⁶ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS -Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Hispania S.A. und ICTS General Services S.L.

¹⁷ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Greece Ltd., JV ICTS 3D Wackenhut und JV ICTS 3D.

¹⁸ Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS-Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Hellas S.A. und ICTS Hellas HBS Service Joint Venture.

¹⁹ Unbeschränkte persönliche Haftung.

²⁰ Abweichender Bilanzstichtag; Angaben des TCR-Teilkonzern-Abschlusses zum 30. Juni 2005.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 6. März 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Hauptmann
Wirtschaftsprüferin

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(3/06/0,1)