Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2006

Fraport

Finanzbericht

Lagebericht der Einzelgesellschaft nach HGB

1 Highlights und Kennzahlen der Fraport AG
4 Die Fraport AG
4 Strategie
5 Innovationsmanagement
6 Organisation
8 Das Geschäftsjahr 2006
8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
8 Entwicklung des Luftverkehrs
11 Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen
13 Umsatz- und Ergebnisentwicklung
15 Vermögens- und Finanzlage
20 Aktie und Investor Relations
25 Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
27 Mitarbeiter
29 Nachhaltigkeit
31 Abhängigkeitsbericht
32 Risiken und Chancen
32 Risikopolitische Grundsätze
32 Das Risikomanagement-System
33 Geschäftsrisiken
39 Gesamtrisikobeurteilung
39 Geschäftschancen
41 Nachtragsbericht
42 Prognosebericht
42 Flughafen-Ausbau
43 FRA-Nord
43 Immobilien
44 Akquisitionsprojekte
44 Geschäftsaussichten für 2007 und 2008

Abschluss und Anhang

48 Gewinn- und Verlustrechnung
49 Bilanz
50 Entwicklung des Anlagevermögens
52 Anhang zum Jahresabschluss 2006
52 Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss
57 Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz
72 Ergänzende Angaben
83 Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB
87 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Lagebericht

Highlights und Kennzahlen

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

2006 war für die Fraport AG ein gutes Geschäftsjahr. Trotz der bekannten Herausforderungen – Wegfall der Erlöse aus Militärverkehr, Preiszugeständnisse in dem neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag – konnten die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Das EBITDA sank aufgrund der Geschäftsentwicklung sowie durch letztlich ergebnisneutrale Verschiebungen zwischen Sachaufwand und Finanzergebnis unter den Vorjahrswert. Der Jahresüberschuss stieg im Wesentlichen begünstigt durch positive Einmaleffekte im Steuerergebnis sowie eine Zahlung für das Terminalprojekt in Manila überproportional zum Umsatz.

Die Highlights im Geschäftsverlauf 2006:

- **Passagierzahlen in Frankfurt stiegen um 1,1 %.**
- **Luftfrachttonnage in Frankfurt stieg um 8,7 %, historischer Tagesspitzenwert mit 8.477 t erreicht.**
- **Anstieg der Umsatzerlöse um 0,5 % auf 1.681,3 Mio €.**
- **EBITDA[1] sank auch durch Verschiebungen zwischen Sachaufwand und Finanzergebnis um 6,9 % auf 452,1 Mio €.**
- **Jahresüberschuss in Höhe von 248,0 Mio € durch Einmaleffekte um 55,4 Mio € deutlich über dem Vorjahr.**
- **Fraport-Aktie erreichte in 2006 mit 66,77 € neuen historischen Höchstkurs.**

Wir werden der Hauptversammlung 2007 die Ausschüttung von rund 105,2 Mio € vorschlagen. Damit würde die Dividende für das Geschäftsjahr 2006 auf 1,15 € pro Aktie steigen, für 2005 wurden 90 Cent pro Aktie ausgeschüttet.

Mitte 2006 haben wir unser nachhaltiges Effizienzsteigerungsprogramm „WM 2005“ planmäßig abgeschlossen. Mit dem erfolgreich gestarteten Projekt „Focus Competition“ sollen nun weitere Effizienzsteigerungen in allen Bereichen, insbesondere Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management erreicht werden.

[1] *Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst. In 2006 betragen die sonstigen Steuern 4,0 Mio € (Vorjahr 4,3 Mio €).*

Ende November 2006 haben wir mit der Celanese AG/Ticona GmbH eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet. Ziel der Absichtserklärung ist es, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen an Fraport zu übertragen. Etwaige, für eine gewerbliche Nutzung erforderliche Bodensanierungen wird Ticona/Celanese durchführen. Die für die Landebahn benötigten Grundstücke sollen bereits umgehend nach Abschluss der endgültigen Verträge übertragen werden. Mit Abschluss der endgültigen Vereinbarungen wird Ticona/Celanese ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens zurücknehmen. Damit wird ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt.

Als Gegenleistung werden wir einen Betrag von 650,0 Mio € an Ticona/Celanese zahlen. Die erste Rate in Höhe von 20,0 Mio € ist bereits in 2006 für Vorbereitungsmaßnahmen für die Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach gezahlt worden. Der restliche Betrag soll in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Kennzahlen Fraport AG

Kennzahlen zur GuV

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.673,3	1.681,3	0,5
Gesamtleistung	1.726,9	1.780,9	3,1
EBITDA	485,6	452,1	– 6,9
EBIT	310,5	259,9	– 16,3
EBT	318,3	326,0	2,4
Jahresüberschuss	192,6	248,0	28,8

Kennzahlen zur Bilanz und Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Eigenkapital	1.871,0	2.046,2	9,4
Eigenkapitalquote [1] in %	53,4	53,0	–
Bilanzsumme	3.349,4	3.659,4	9,3
Capital Employed [2]	1.861,0	2.079,7	11,8
Gearing [3] in %	4,0	7,1	–
Operativer Cash flow	442,6	428,3	– 3,2
Free Cash flow [4]	88,0	37,5	– 57,4
Investitionen	592,9	557,5	– 6,0

Rentabilitätskennzahlen

in %	2005	2006
Eigenkapitalrentabilität [5]	10,3	12,1
Umsatzrendite [6]	19,0	19,4
EBITDA-Marge [7]	29,0	26,9
EBIT-Marge [8]	18,6	15,5
ROCE [9]	16,7	12,5

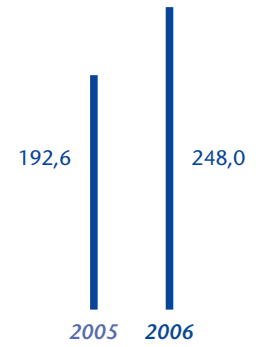
Mitarbeiter

2005	2006	Veränderung in %
12.170	11.953	– 1,8

Umsatz
in Mio €

EBITDA
in Mio €

Jahresüberschuss
in Mio €



Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst. In 2006 betragen die sonstigen Steuern 4,0 Mio € (Vorjahr 4,3 Mio €).

Wesentliche Kennzahlen bei der Erfolgsmessung sind für Fraport der Umsatz, in dem sich das Passagier- und Frachtaufkommen niederschlägt und das EBITDA, an dem das operative Geschäft gemessen wird.

Die aus der Erfolgsrechnung abgeleiteten Rentabilitätskennziffern und ihre Veränderung im Zeitablauf dienen uns zur Steuerung unseres Unternehmenserfolgs. Mit fortschreitendem Ausbau und den damit verbundenen Investitionen und dem erhöhten Verschuldungsgrad werden die aus der Bilanz und der Kapitalflussrechnung abgeleiteten Kennzahlen für uns zunehmend an Bedeutung gewinnen.

[1] Eigenkapital/Bilanzsumme; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.
[2] Netto-Finanzschulden + Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.
[3] Netto-Finanzschulden/Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende.
[4] Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen – Investitionen in als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien.
[5] Jahresüberschuss/Eigenkapital.
[6] EBT/Umsatzerlöse.
[7] EBITDA/Umsatzerlöse.
[8] EBIT/Umsatzerlöse.
[9] 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 mit 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 nachhaltig 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
Die erste Säule unserer Strategie beinhaltet den Erhalt und die Weiterentwicklung unseres integrierten Geschäftsmodells am Standort Frankfurt. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsvorteile – Intermodalität, Effizienz, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit – werden wir unsere Hub-Kompetenz unter Ausnutzung der starken Position im Bereich Aviation und Ground Handling ausbauen und die Geschäftsbeziehungen zu unseren Kunden weiter vertiefen. Oberste Ziele in allen Geschäfts- und Servicefeldern sind Produktivität und Effizienz, gepaart mit einer hohen Service- und Kundenorientierung. Zur Optimierung dieser Maßgabe führen wir beständig Programme zu kontinuierlichen Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen durch. Im Jahr 2001 haben wir das konzernweite Projekt „WM 2005 – Werte schaffen für morgen" initiiert. Das Programm wurde Mitte 2006 erfolgreich abgeschlossen; mit zirka 155 Mio € wurde der Zielwert in Höhe von 150 Mio € auf EBITDA-Basis überschritten. Bei dem in 2005 angestoßenen Projekt „Wir machen Fraport fit" befinden sich die betriebsintern vereinbarten personalpolitischen Maßnahmen in der Umsetzung. In 2006 haben wir das Projekt „Focus Competition" gestartet, mit dem wir weitere Effizienzsteigerungen in den Bereichen Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management erreichen wollen. Einsparpotenziale ergeben sich zum Beispiel durch den Abbau von nicht wertschaffenden Tätigkeiten, Strukturoptimierungen zur Reduzierung von Redundanzen, die Einführung kostengünstigerer Produktionsmethoden und Prozesse sowie die Anpassung von Führungsspannen und -hierarchien. Ferner wurden wesentliche Zentral- und Servicebereiche mit der gleichen Zielsetzung analysiert. Die identifizierten Ergebnispotenziale werden sich von 2007 an sukzessive ergebnisverbessernd auswirken und bis 2010 vollständig realisiert sein.

Wachstum am Standort Frankfurt
Die zweite Säule unserer Strategie bekräftigt, dass der Flughafen Frankfurt gegenüber den europäischen Wettbewerbern in seiner Funktion als internationales Drehkreuz zu erhalten und weiterzuentwickeln ist.

Um der hohen Nachfrage unserer Kunden gerecht zu werden, arbeiten wir permanent daran, die vorhandene Kapazität zu steigern, zum Beispiel durch die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, den Einsatz neuer Flugsicherungstechnologien und die baulichen Maßnahmen zur Abfertigung des A380. Die Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens durch den Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagier-Terminals ist dennoch die entscheidende Voraussetzung für die weitere Teilnahme des Frankfurter Flughafens am weltweiten Luftverkehrswachstum.

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, also das Angebot an Shops, Restaurants und Dienstleistungen, als auch die Qualität des Airports als erstklassigen Handels- und Immobilienstandort aus.

Zu den entsprechenden Projekten gehören die Vermarktung des Mönchhofgeländes sowie die Überbauung des Fernbahnhofs zum Airrail Center, das Platz für Büros, Einzelhandelsflächen und Hotels bieten soll.

Ein weiteres Vorhaben ist die Entwicklung von Gateway Gardens – die Region der ehemaligen housing area der US-Streitkräfte im Nordosten des Frankfurter Flughafens – zu einem Premiumstandort für Büro- und Gewerbeflächen.

Externes Geschäft
Die ehrgeizigen Wachstumsziele unseres Konzerns am Standort Frankfurt werden ergänzt um unsere Aktivitäten der dritten strategischen Säule. Hier streben wir im „externen Geschäft“ den Export unserer Management- und Dienstleisterkompetenz in nationale und internationale Märkte mit großem Wachstumspotenzial an.

Dabei verstehen wir uns nicht als Finanzinvestor, sondern gehen nur dann Beteiligungen ein, wenn Fraport an den jeweiligen Standorten operativ tätig werden und seine Kompetenzen einbringen kann. Service-, Management- und Beraterverträge werden ergänzt um Kapitalbeteiligungen, insbesondere an ausländischen Flughäfen und Terminalbetrieben.

In 2006 haben wir auf der Grundlage von Konzessionsvereinbarungen das Management des internationalen Flughafens Delhi und auch für die vom Tourismus geprägten Schwarzmeer-Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien übernommen.

Anfang des Jahres 2006 konnten wir im Zuge der Bereinigung unseres Beteiligungs-Portfolios unsere 50-%-Beteiligung an der TCR, deren Geschäft die Vermietung von Bodenverkehrsdienstgeräten an Flughäfen in den Ländern Belgien, Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden beinhaltet, erfolgreich verkaufen.

Wir streben eine Erweiterung unserer Beteiligung am Flughafen Lima an. Die Kaufverträge sind Ende 2006 unterschrieben worden. Die Genehmigungen seitens des Konzessionsgebers und der kreditgebenden Banken stehen noch aus. Der endgültige Abschluss wird für den Frühling 2007 erwartet. Nach Erhalt dieser Genehmigung werden wir die Beteiligung voll konsolidieren.

Innovationsmanagement

Als reines Dienstleistungsunternehmen betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Wissen und Innovationsfähigkeit sind jedoch auch für Fraport entscheidende Erfolgsfaktoren im globalen Wettbewerb und Grundlage für nachhaltiges Wachstum. Fraport hat daher Innovationen in der Unternehmensvision verankert, mit dem Ziel, zukunftsweisende Produkte zu entwickeln und zur Marktreife zu führen.

Fraport arbeitet zum Beispiel mit verschiedenen Partnern zusammen, um die Kapazität des Airports auch im bestehenden System weiter zu erhöhen. Beispiele dafür sind die Entwicklung von Verfahren, die es ermöglichen, die Start- und Landefrequenzen ohne Einbußen bei der Sicherheit zu optimieren. Des Weiteren bieten wir mit innovativen Steuerungssystemen für den Rollverkehr Lösungen, um das Verkehrswachstum auch auf dem Vorfeld zu bewältigen.

Um den wachsenden Anforderungen auch im Bereich der Bodenverkehrsdienste gerecht zu werden, entwickelt Fraport kontinuierlich innovative IT-gesteuerte Lösungen, um die Rampen- und Gepäckprozesse noch effizienter zu gestalten. Gemeinsam mit Airline-Partnern werden Veränderungen im Bereich der Check-in-Verfahren und der Passagierführung umgesetzt und mit innovativen Konzepten die Integration von Check-in und Sicherheitskontrolle vorangetrieben. Für Fraport als Dienstleister steht auch hier der maximale Kundennutzen durch optimierte Prozesse im Vordergrund.

2006 wurden durch Fraport sieben Patente rund um den Flughafen-Betrieb eingereicht, zwei Schutzrechte aus vergangenen Jahren wurden in diesem Geschäftsjahr erteilt.

Detaillierte Informationen zu einzelnen Innovationsprojekten erhalten Sie auch auf unserer Homepage www.fraport.de.

Organisation

Das operative Geschäft am Flughafen Frankfurt ist in drei Strategischen Geschäftsbereichen organisiert, die von Generalbevollmächtigten beziehungsweise Bereichsvorständen geleitet werden. 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. Eine weitere zentrale Aufgabe von HVM ist die Entwicklung und Vermarktung des Immobilienstandorts. Als Gewerbe- und Bürostandort zeichnet sich der Flughafen Frankfurt durch seine zentrale geografische Lage und die einzigartige Verfügbarkeit vernetzter „intermodaler“ Verkehrswege aus. Im Wissen um diese Standortvorteile und die entsprechenden Wachstumspotenziale erschließt Fraport neue Gewerbeflächen auf dem Flughafen-Gelände und in Flughafen-Nähe.

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.

Der Strategische Geschäftsbereich **Bodenverkehrsdienste (BVD)** erbringt alle wesentlichen Dienstleistungen rund um gelandete und startende Flugzeuge, 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.

Um das Unternehmen effizient zu strukturieren und die direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken sind die Strategischen Geschäftsbereiche sowie die Servicebereiche jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet.

*Fraport-Aufbauorganisation**

** ohne Stabstellen.*

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die zum 1. April 2007 wirksam werdenden personellen Veränderungen im Vorstand beschlossen. Der jetzige Vorstand für Finanzen und Bau, Dr. Stefan Schulte, wird statt des zum 31. März 2007 ausscheidenden stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, Prof. Manfred Schölch, die Stellvertretung im Vorsitz übernehmen. Das Finanz-Ressort wird durch Dr. Matthias Zieschang, derzeit Vorstandsmitglied für Finanzen und Controlling bei der DB Netz AG, neu besetzt.

Die Bestellung und Abberufung des Vorstands erfolgt nach den §§ 84 und 85 AktG. Satzungsänderungen erfolgen nach den §§ 133 und 179 AktG.

Das Geschäftsjahr 2006

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltkonjunktur

Für die Weltwirtschaft war 2006 erneut ein sehr gutes Jahr, das unerwartet stark um 5,2 %[2] (Prognose vor Jahresfrist: 4,5 %) und damit rund 1 Prozentpunkt über dem Zehnjahresdurchschnitt zulegte. Der Welthandel lag mit einem Plus von 9,5 %[3] ebenfalls über dem langfristigen durchschnittlichen Wachstum. Die Dynamik der Weltkonjunktur begünstigte die Luftverkehrsbranche.

Belastet war die Weltwirtschaft durch hohe Rohstoffpreise, die im 4. Quartal etwas nachgaben. Besonders deutlich waren die Preissprünge beim Rohöl: Im Jahresdurchschnitt stieg der Weltmarktpreis je Barrel (Brent-Öl) von rund 55 US-$ in 2005 auf 64 US-$ in 2006[4]. Die meisten Fluggesellschaften reagierten hierauf mit einem Treibstoffzuschlag auf die Ticketpreise. Der Zuschlag hatte in 2006 keine sichtbare negative Auswirkung auf das Passagierwachstum.

Hauptwachstumsmärkte waren mit 9,0 % einmal mehr die asiatischen Schwellenländer sowie Mittel- und Osteuropa einschließlich der EU-Beitrittsländer mit 6,4 %. Auch in der Euro-Zone spiegelt sich jetzt die gute Weltwirtschaftslage wider: Das Wachstum in dieser Region betrug in 2006 2,7 %; in den 27 Staaten der erweiterten Europäischen Union erreichte der Zuwachs 3,1 %[5]. Die US-Konjunktur zeigte mit einem Plus um 3,3 % ebenfalls ein robustes Wachstum. Vom kräftigen Weltwirtschaftswachstum (siehe auch Tabelle unten) profitierte auch der Flughafen Frankfurt als internationales Drehkreuz, was sich hier insbesondere in dem seit rund drei Jahren andauernden Luftfracht-Boom niederschlägt.

Konjunkturentwicklung in Deutschland

Nach nur moderatem Wachstum von 0,9 % im Vorjahr wurden die Wirtschaftsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland im Jahresverlauf sukzessive nach oben korrigiert. Statt zu Jahresanfang erwarteten 1,7 % nahm das deutsche Bruttoinlandsprodukt[6] im Jahr 2006 um 2,7 % zu: Der drittstärkste Anstieg, seit es gesamtdeutsche Daten gibt. Wachstumstreiber Nummer eins war wieder einmal der Außenbeitrag.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

in %	2005	2006
Deutschland	0,9	2,7
Euro-Zone	1,4	2,7
EU 25/27	1,7	3,1
Mittel- und Osteuropa	5,6	6,4
USA	3,2	3,3
Japan	2,7	2,0
China	10,2	10,7
Indien	8,5	8,9
Welt	4,8	5,2
Welthandel	7,3	9,5

Quelle: DekaBank, 15. November 2006 für 2005 und 31. Januar 2007 für 2006, Dezember 2006 für Welthandel, Statistisches Bundesamt für Deutschland, 13. Februar 2007.

Entwicklung des Luftverkehrs

Im Trend folgte der Luftverkehr dem Wachstum der Weltwirtschaft und bleibt dabei einer der dynamischsten Wirtschaftszweige. Nach ersten Schätzungen des Airports Council International (ACI)[7] nahm das Passagieraufkommen im Jahr 2006 weltweit erwartungsgemäß um 4,9 %, auf europäischen Flughäfen um 6,2 % zu. Die Luftfrachttonnage stieg weltweit um 5,8 % und in Europa um 3,6 %.

[2] *DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.*
[3] *DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Dezember 2006.*
[4] *DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.*
[5] *DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand 31. Januar 2007.*
[6] *Statistisches Bundesamt, 12. Januar 2007.*
[7] *ACI, Februar 2007.*

In Deutschland bestätigt der Passagierverkehr im Berichtsjahr mit 5,3 %[8] ebenfalls die Prognosen. Wachstumstreiber waren neben dem „Low-Cost"-Segment im Europaverkehr die zusätzlich zum Hub Frankfurt platzierten Interkontinentalangebote auch auf einigen anderen deutschen Flughäfen. Das Luftfrachtwachstum auf deutschen Flughäfen lag im Berichtsjahr mit plus 9,3 %[8] deutlich über der Prognose aus dem Vorjahr und erneut über Weltniveau.

Verkehr am Flughafen Frankfurt

Der Hub Frankfurt ist mit seiner zentralen geografischen Lage, einem großen Einzugsgebiet und der in Frankfurt beheimateten Lufthansa gut positioniert. Er hat mehr direkte Verbindungen in alle Welt als jeder andere europäische Hub. Aufgrund der Kapazitätsengpässe partizipierte er jedoch 2006 an der anhaltenden Wachstumsdynamik des internationalen Passagierverkehrs nur noch unterproportional.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt

	2005	2006	Veränderung in %[1]
Passagiere (in Mio)	52,2	52,8	1,1
Cargo (Tsd t)[2]	1.963,1	2.127,8	8,4
Flugzeugbewegungen[3]	490.147	489.406	–0,2
Passagiere pro Flugbewegung[4]	116,6	117,2	0,5
Höchststartgewichte (Tsd t)[3]	28.160,3	27.973,5	–0,7
Sitzladefaktor (Prozentanteil)	71,7	73,2	2,1

[1] Veränderungsraten basieren auf gerundeten Zahlen.
[2] Fracht + Post, ohne Transit.
[3] Ohne Militärflüge.
[4] Passagierflüge im Linien- und zivilen Charter-Verkehr.

Passagiere

Insgesamt nutzten in 2006 rund 52,8 Mio Fluggäste den Frankfurter Flughafen, das ist ein Plus von 1,1 % gegenüber dem Vorjahr.

Kapazitätsengpässe behinderten eine nachfragegerechte Angebotsgestaltung, sodass dieses Ergebnis deutlich unter dem allgemeinen Marktwachstum lag und auch unsere Prognose zu Jahresbeginn von 2 % unterschritt. Wir hatten bereits zu Beginn des 2. Halbjahrs des Geschäftsjahrs auf rund 1 % korrigiert.

Eine zunehmende Zahl von Direktverbindungen ab anderen deutschen Flughäfen sowohl im Low-Cost- wie auch im Nordamerika-Markt sowie der weitere Aufbau des Lufthansa-Drehkreuzes in München spiegelten sich im Jahresergebnis der Passagierzahlen wider.

Wachstumsträger war vor allem der Fernostverkehr (6,0 %). Neue Ziele und Frequenzerhöhungen für China, Indien und Pakistan belebten die Nachfrage. Wachstumsfördernd wirkte sich auch die Rückkehr zur Normalität in den von der Flutkatastrophe im Jahr 2005 betroffenen Gebieten aus.

Auch der Europaverkehr trug im Jahresergebnis zum Wachstum bei. Neben Nordeuropa (5,8 %) legte besonders Südeuropa (5,1 %) zu. Die Fußball-Weltmeisterschaft und ein florierender Städtetourismus gestützt durch die „betterFly"-Tarife unseres Hauptkunden waren hierfür die Ursachen. Touristische Destinationen im östlichen Mittelmeerraum verharrten dagegen wegen der Krise islamisch geprägter Urlaubsreiseziele weiter im Minus. Deshalb verlor Südosteuropa als einzige europäische Region an Aufkommen. Eine Teilverlagerung der Nachfrage in den westlichen Mittelmeerraum begünstigte vor allem die Kanaren (10,6 %).

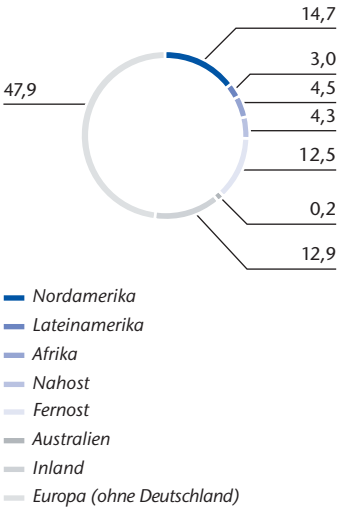
Der Inlandverkehr schnitt unverändert mit einem deutlichen Minus (–3,8 %) ab. Witterungsbedingte Ausfälle, kurzfristige Ausdünnungen der Flugverbindungen in den Schulferien und um Feiertage und die zuvor beschriebenen Veränderungen am Markt schwächten alle inländischen Relationen in ihrer Zubringerfunktion.

Der Umsteigeranteil lag 2006 fast unverändert bei rund 53 %.

[8] Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Januar 2007.

Passagiere 2006

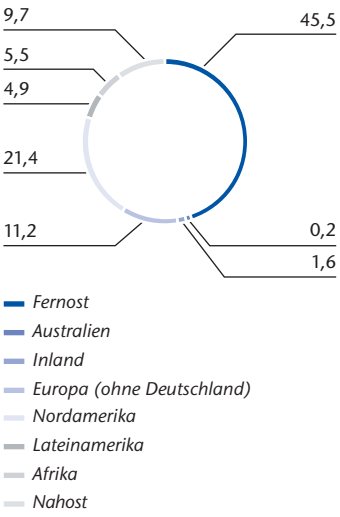
(an- und abfliegende Passagiere)
in %



Quelle: Fraport AG.

Luftfracht 2006

in %

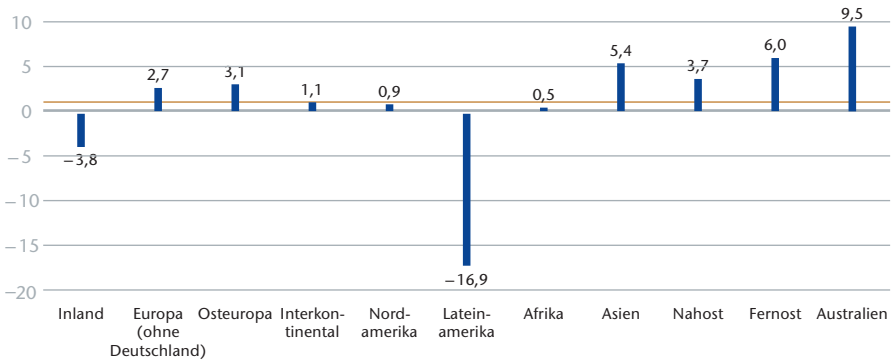


Quelle: Fraport AG.

2006 lag Frankfurt bei den Passagierzahlen nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle auf Platz drei der europäischen Flughäfen. Im weltweiten Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen Platz acht[9].

Passagiere 2006

Veränderung zum Vorjahr, in %



Quelle: Fraport AG.

Cargo

Das Cargo-Aufkommen (Fracht und Post) wuchs mit insgesamt 8,4 % auf 2.128 Tsd t, deutlich stärker als erwartet. Damit blieben wir im Cargo-Bereich die Nummer eins der europäischen Flughäfen. Die umgeschlagene Luftfrachttonnage nahm sogar um 8,9 % auf rund 2.031 Tsd t zu und entwickelte sich damit stärker als die Zuwachsrate im Weltluftverkehr insgesamt[10]. Am 17. September 2006 wurde mit 8.477 t Luftfracht ein historischer Tagesspitzenwert erzielt.

Insbesondere von und nach Asien (14 %) wurde mehr Luftfracht transportiert; der Anteil des Asienaufkommens nahm in Frankfurt von 53 auf 55 % zu. Auch der Nordamerikaverkehr, mit rund 21% Anteil zweitgrößter Markt in Frankfurt, war deutlich im Plus (7 %), das Europaaufkommen legte moderat zu (2 %), darunter Osteuropa erneut deutlich überproportional (27 %).

Der Luftpostumschlag ging durch die geplante Auflösung des inländischen Nachtpoststerns erwartungsgemäß zurück, er nahm insgesamt um 2,1 % auf 96,5 Tsd t ab. Die Menge der beförderten Auslandspost stieg dagegen um 3,0 %.

Flugzeugbewegungen

Bedingt durch Sondereinflüsse – überwiegend wetter- und streikbedingt – lagen die Anzahl der Flugzeugbewegungen und die Höchststartgewichte jeweils leicht unter den Vorjahreswerten (– 0,2 % auf 489.406 Flüge sowie – 0,7 % auf 27.973.455 t MTOW).

Im Vorjahresvergleich fehlten knapp 5.000 DoD-Flüge (– 90 %) beziehungsweise knapp 700 Tsd t DoD-MTOW (– 90 %), die alleine in der Kumulation das Jahresergebnis der Bewegungen um 1,0 und der MTOW um 2,5 Prozentpunkte schmälerten.

Hierbei handelt es sich um Flüge, die vom US-Verteidigungsministerium (Department of Defense) bei zivilen Fluggesellschaften für ihre Militärangehörigen gechartert werden. Diese Verkehre wurden vereinbarungsgemäß seit Herbst 2005 vom Flughafen Frankfurt nach anderen deutschen Militärstützpunkten verlagert.

Der Sitzladefaktor lag mit 73,2 % um 1,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, die Kennzahl Passagiere je Passagierflugbewegung lag mit 117 etwa auf Vorjahresniveau.

Die Pünktlichkeitsquote[11] lag im Jahresdurchschnitt bei 73 % und damit 3,6 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau. Hierin spiegeln sich neben der Engpasssituation in Frankfurt (Start-/Landebahnensystem und Terminalbetrieb) und den Positionsschließungen aufgrund von Baumaßnahmen auch die zunehmende Kapazitätsausschöpfung im europäischen Luftverkehrssystem wider, die auch am Flughafen Frankfurt zu Ankunftsverspätungen führte und die sich in Abflugverspätungen fortsetzte. Dennoch liegt Frankfurt im europäischen Vergleich[12] unter den großen Hub-Flughäfen bei der Pünktlichkeit weiterhin im vorderen Feld.

[9] *Airports Council International (ACI), Kumulation Januar bis Oktober 2006, Stand 17. Januar 2007.*
[10] *Weltluftverkehr 5,8 %, Europa 3,6 %, Quelle: ACI, Februar 2007.*
[11] *Auswertung Fraport AG.*
[12] *AEA-Statistik 1. – 3. Quartal 2006.*

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und Beteiligungen

Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit
Wie erwartet, stiegen die Umsatzerlöse im Strategischen Geschäftsfeld FBA gegenüber dem Vorjahreszeitraum an. Die Erlösminderung aus dem Militärverkehr wurde durch die mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbarte Preiserhöhung von 2,2 %, das Passagierwachstum und den Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte für die sogenannten Critical Parts sowie das Vermischungsverbot überkompensiert.

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

Der operative Aufwand lag über dem Vorjahreswert. Bei nahezu unverändertem Personalaufwand entstanden höhere Aufwendungen insbesondere aufgrund von vermehrtem Fremdpersonaleinsatz zur Erfüllung der erweiterten Sicherheitsauflagen, erhöhten Aufwandsanteilen aus Investitionen sowie durch die geänderte interne Verrechnung von Flächennutzung und dem strengen Winter zu Beginn des Jahres.

Das EBITDA lag wie prognostiziert insgesamt unter dem Vorjahreswert. Das EBIT sank durch gestiegene Abschreibungen aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen für geplante Abrissmaßnahmen und Anlagenzugängen proportional stärker.

Handels- und Vermietungsmanagement
Im Bereich Handels- und Vermietungsmanagement lag der Umsatz über dem Vorjahresniveau. Erwartungsgemäß konnte der Rückgang der Erlöse aus Real Estate aufgrund geringerer Vermietungserlöse wegen der aktuellen Modernisierung und dem Abriss von Gebäuden durch den deutlichen Anstieg der Erlöse aus Retail und Parkierung überkompensiert werden.

Dies resultierte aus Neueröffnungen in den Bereichen Gastronomie und Finanzdienstleistungen, konzentrierten Verkaufsförderungsmaßnahmen im Shopping-Bereich und erhöhter Werbung im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft sowie neuen Werbeformaten.

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

Der operative Aufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund von Risikovorsorge für mögliche Rückerstattungen. Wie prognostiziert stieg aufgrund der positiven Umsatzentwicklung das EBITDA im Vergleich zum Vorjahrswert deutlich an. Durch gesunkene Abschreibungen stieg das EBIT überproportional zum EBITDA.

Bodenverkehrsdienste
Wie erwartet wirkten im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste Preiszugeständnisse vor allem in Bezug auf den neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag sowie leichte Marktanteilsverluste von 0,7 Prozentpunkten auf 87,9 % umsatz- und ergebnismindernd. Die übrigen Erträge stiegen durch die Auflösungen von Rückstellungen.

Die Erhöhung des operativen Aufwands resultierte im Wesentlichen aus höherem Fremdpersonaleinsatz wegen erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen für die Sommerspitze im Flugverkehr sowie aufgrund der Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals, gestiegenem Materialeinsatz bedingt durch höheres Verkehrsaufkommen und erhöhten Aufwandsanteilen aus Investitionen.

Gemäß unserer Prognose sank demnach das Ergebnis im Geschäftsbereich im Vergleich zum Vorjahr.

Die EU-Kommission hatte zum Dezember 2006 die Verabschiedung eines Entwurfs zur Revision der Bodenverkehrsdienst-Richtlinie geplant, die eine weitere Öffnung des Markts zur Folge hätte haben können. Die Kommission hat diesen Entwurf zunächst zurückgezogen.

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.

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen dargestellt. Die dargestellten Werte sind nach IFRS ermittelt und beruhen auf den Abschlüssen der einzelnen Gesellschaften.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse durch die Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien sowie aufgrund erhöhter Sicherheitsauflagen am Flughafen Frankfurt um 14,5 % auf 391,4 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich im Rahmen der Umsatzentwicklung. Das EBITDA lag mit 27,8 Mio € um 18,8 % über Vorjahresniveau.

In **Antalya** ergab sich unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrsrückgangs und der noch bis April anhaltenden ungleichen Verkehrsaufteilung zwischen den beiden konkurrierenden Terminals insgesamt eine Passagiersteigerung von 1,0 % gegenüber dem Vorjahr.

Der Umsatz stieg im Geschäftsjahr 2006 um 3,8 % auf 54,6 Mio €. Das EBITDA lag bei 26,9 Mio €, gegenüber 20,0 Mio € im Vorjahr.

Die Gesellschaft wird seit Oktober 2005 voll konsolidiert, in den ersten drei Quartalen des Jahres 2005 wurde sie noch mit einer Quote von 50 % konsolidiert.

Das anhaltend positive Passagier- und Frachtaufkommen in **Frankfurt-Hahn** führte im Geschäftsjahr 2006 zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 17,9 % auf 43,5 Mio €. Der operative Aufwand stieg durch die Verkehrsmenge, höhere Material- und Instandhaltungsaufwendungen sowie höhere Versorgungsleistungen an. Insgesamt verbesserte sich das EBITDA von – 2,6 Mio € auf 0,4 Mio €. Auf der EBITDA-Ebene konnte somit der break-even erreicht werden.

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

Die Umsatzerlöse in **Hannover** stiegen, bedingt durch die positive Passagierentwicklung sowie durch die Einführung des Sicherheitsentgelts um 3,3 %[13] auf 136,3 Mio €. Trotz überproportionaler Steigerung der Einkaufspreise für Medien, Zusatzkosten für Luftsicherheit und Aufwendungen für Enteisungsaktivitäten durch den Wintereinbruch zu Beginn des Geschäftsjahres konnte das EBITDA um 8,4 % auf 42,5 Mio € verbessert werden.

In **Lima** entwickelten sich Umsatz und Ergebnis vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens positiv. Die Umsatzerlöse stiegen um 10,4 % auf 79,6 Mio €, das EBITDA übertraf mit 18,7 Mio € den Vorjahreswert um 16,1 %. Hauptursache des Anstiegs der Umsatzerlöse und des EBITDA war neben der positiven Verkehrsentwicklung eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte und eine gute Non-Aviation-Entwicklung in 2006.

Lima wurde bei den „2006 World Airport Awards" zum zweitbesten Flughafen Südamerikas gewählt. Die vom britischen Marktforschungsinstitut „Skytrax" durchgeführte Umfrage berücksichtigt die Meinungen von insgesamt 7,2 Millionen Passagieren aus 90 Ländern, die zu knapp 40 Aspekten der Passagierzufriedenheit befragt wurden.

[13] *Der Vorjahresbericht enthält Daten des Einzelabschlusses. Die aktuellen Daten sind Konzern-Daten.*

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Begünstigt durch positive Einmaleffekte konnte im Jahr 2006 der Jahresüberschuss um 28,8 % gesteigert werden. Das EBITDA verringerte sich um 6,9 % auf 452,1 Mio €.

Ergebniskennzahlen

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
EBITDA	485,6	452,1	– 6,9
EBIT	310,5	259,9	– 16,3
EBT	318,3	326,0	2,4
Jahresüberschuss	192,6	248,0	28,8

Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst. In 2006 betragen die sonstigen Steuern 4,0 Mio € (Vorjahr 4,3 Mio €).

Entwicklung Umsatzerlöse

	2005		2006		
	in Mio €	in %	in Mio €	in %	Veränderung in %
Verkehrsentgelte	1.089,0	65,1	1.088,8	64,8	0,0
davon					
Flughafen-Entgelte	525,6	31,4	540,1	32,1	2,8
Bodenverkehrsdienstentgelte	371,1	22,2	356,2	21,2	– 4,0
Infrastrukturentgelte	192,3	11,5	192,5	11,4	0,1
Sicherheitsdienstleistungen	141,1	8,4	137,4	8,2	– 2,6
Umsatzerlöse Real Estate	172,1	10,3	166,1	9,9	– 3,5
Umsatzerlöse Retail	110,8	6,6	125,6	7,5	13,4
Parkierung	55,2	3,3	57,9	3,4	4,9
Sonstige Umsatzerlöse	105,1	6,3	105,5	6,3	0,4
Umsatzerlöse gesamt	**1.673,3**	**100,0**	**1.681,3**	**100,0**	**0,5**

Die Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr 2006 erwartungsgemäß leicht um 0,5 % auf 1.681,3 Mio €. Davon entfielen 64,8 % auf die Verkehrsentgelte. Sie setzen sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammen. Die **Verkehrsentgelte** lagen mit 1.088,8 Mio € auf Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Die Flughafen-Entgelte stiegen um 2,8 % auf 540,1 Mio € an. Die Erlösminderung aus dem Militärverkehr wurde durch die mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbarte Preiserhöhung um 2,2 %, dem Passagierwachstum und dem Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte für die sogenannten Critical Parts sowie für das Vermischungsverbot überkompensiert. Die Infrastrukturentgelte lagen mit 192,5 Mio € auf dem Niveau des Vorjahrs. Negative Preiseffekte aus einer Übergangsvereinbarung, resultierend aus einem neuen Preismodell, konnten durch die Verkehrssteigerung ausgeglichen werden. Die Umsatzerlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen sanken im Geschäftsjahr 2006 durch Preiszugeständnisse vor allem in Bezug auf den neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag sowie leichte Marktanteilsverluste auf 356,2 Mio €.

Die Umsatzerlöse aus **Sicherheitsdienstleistungen** sanken um 2,6 % auf 137,4 Mio €. Mehrerlöse aufgrund neuer Sicherheitsbestimmungen, vor allem dem Vermischungsverbot, konnten die Mindererlöse aus der Verschiebung der Erlöse aus Personen- und Warenkontrolle sowie aus den Zugangskontrollen zum Vorfeld in die Sicherheitsentgelte nicht vollständig kompensieren.

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. Aufgrund geringerer Vermietungserlöse wegen der aktuellen Modernisierung und dem Abriss von Gebäuden gingen die Umsatzerlöse aus Real Estate gemessen am Vorjahr um 3,5 % auf 166,1 Mio € zurück.

Die Umsatzabgaben der Einzelhandelsgeschäfte inklusive Duty-free- 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 13,4 % auf 125,6 Mio € an. Dies resultierte aus Neueröffnungen in den Bereichen Gastronomie und Finanzdienstleistungen, konzentrierten Verkaufsförderungsmaßnahmen im Shopping-Bereich und erhöhter Werbung im Rahmen der Fußball-Weltmeisterschaft sowie neuen Werbeformaten.

Die Erlöse aus dem **Parkierungsgeschäft** nahmen durch erhöhte Parkgebühren um 4,9 % auf 57,9 Mio € zu. Die **sonstigen Umsatzerlöse** blieben mit 105,5 Mio € auf Vorjahresniveau.

Höhere **sonstige betriebliche Erträge** resultierten aus Auflösungen von Rückstellungen, dem erfolgreichen Verkauf der 50-prozentigen Tochter TCR und aus einer Zahlung auf die Entschädigung für das Terminalprojekt in Manila. Weiter wurden in Vorjahren eingebuchte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit Mängelrügen nach Klärung der Sachverhalte im laufenden Geschäftsjahr 2006 ausgebucht. Insgesamt überstieg die **Gesamtleistung** den Vorjahreswert um 3,1 % und betrug in 2006 1.780,9 Mio €.

Der **Sachaufwand** nahm um 17,0 % auf 687,8 Mio € zu. Dieser Anstieg verlief, gemessen an der Umsatzsteigerung des Jahres 2006, überproportional. Der deutliche Anstieg im Materialaufwand um 10,7 % auf 440,1 Mio € resultierte aus einem Mehrbedarf an Fremdpersonal für Sicherheits- und Bodenverkehrsdienstleistungen, der Ausgliederung des Rechenzentrums zum 1. Juli 2005 sowie gestiegenen Instandhaltungs- und Kfz-Betriebsstoffkosten. Auch der sonstige betriebliche Aufwand stieg im Geschäftsjahr 2006 deutlich um 30,4 % auf 247,7 Mio € an. Ursächlich hierfür waren vor allem erhöhte Aufwendungen aus renditeoptimierten Geldanlagen, denen jedoch Dividendenzahlungen in gleicher Höhe gegenüberstanden. Weiter stiegen die Aufwandsanteile aus Investitionen, Buchverluste aus Abgängen des Anlagevermögens, Risikovorsorge in Bezug auf Umweltthemen sowie den seit 1. Januar 2006 in dieser Position verbuchten sonstigen Steuern. Gegenläufig waren geringere Beraterkosten.

Das Programm „WM 2005“ wurde Mitte 2006 erfolgreich abgeschlossen; mit zirka 155 Mio € wurde der Zielwert in Höhe von 150 Mio € auf EBITDA-Basis überschritten.

Mit dem Projekt „Focus Competition“ sollen Effizienzsteigerungen in den Bereichen Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management erreicht werden. Auch in Overhead-Bereichen wurden Einsparungsmöglichkeiten identifiziert. Im Geschäftsjahr 2006 haben die Bereiche mit der konkreten Umsetzung der aufgezeigten Verbesserungen in definierten Teilprojekten begonnen. Es wurden Maßnahmen ermittelt und mit einer klaren Verantwortungszuweisung versehen. Insgesamt wurden Ergebnispotenziale von etwa 25 Mio € identifiziert, die sich von 2007 an sukzessive ergebnisverbessernd auswirken und bis 2010 vollständig realisiert sein sollen.

Der **Personalaufwand** entwickelte sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Umsatz unterproportional. Er betrug 641,0 Mio €, was einer Reduzierung von 1,9 % entspricht. Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter lag mit 11.953 unter Vorjahresniveau. Durch gezielte Maßnahmen konnte die Effizienz der Geschäftsabläufe verbessert werden. Auch der Personal-Mix zwischen Mitarbeitern der Fraport AG und Fremdpersonal aus Fraport-Töchtern wurde in 2006 weiter optimiert. Die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse ging von 39,1 % auf 38,1 % zurück.

Das **EBITDA** sank infolge des erhöhten Sachaufwands um 6,9 % auf 452,1 Mio €. Ohne den – ergebnisneutralen – erhöhten Aufwand aus der renditeoptimierten Geldanleihe wäre das EBITDA wie prognostiziert auf Vorjahresniveau geblieben.

In den **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Eine Erhöhung erfolgte aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen wegen geplanter Abrissmaßnahmen die durch Reduzierung der Abschreibungen aufgrund verlängerter Nutzungsdauer kompensiert wurde. Insgesamt stiegen die Abschreibungen durch höhere Anlagenzugänge von 175,1 Mio € im Vorjahreszeitraum auf 192,2 Mio €.

Dadurch sank das **EBIT** (Betriebsergebnis) proportional stärker als das EBITDA; mit einem Minus von 16,3 % lag es bei 259,9 Mio €.

Das **Finanzergebnis** stieg deutlich um 58,3 Mio € auf 66,1 Mio € an. Das Zinsergebnis stieg im Wesentlichen bedingt durch Dividendenzahlungen aus renditeoptimierten Geldanlagen, denen Aufwendungen in gleicher Höhe im Sachaufwand gegenüberstanden, von – 1,5 Mio € auf 31,5 Mio €. Die Erträge aus Beteiligungen sanken um 1,1 % auf 43,4 Mio €. Hier standen höheren Erträgen aus der Sicherheitstochter ICTS und der Fraport Immobilienservice und -entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG geringere Dividendenzahlungen aus unserer Beteiligung in Antalya gegenüber. Diese resultierten aus der bis April anhaltenden ungleichen Verkehrsaufteilung zwischen den beiden konkurrierenden Terminals wie auch aus dem Gesamtverkehrsrückgang am Flughafen Antalya. Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens stiegen um 12,4 Mio € auf 25,8 Mio €. Grund hierfür waren außerplanmäßige Abschreibungen auf unsere Beteiligung in Antalya und auf unsere Beteiligung an Pantares Tradeport Asia aufgrund erwarteter zukünftiger Wertminderungen. Das sonstige Finanzergebnis stieg um 38,2 Mio € auf 17,0 Mio €. Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus einer Zahlung für das Terminal-Projekt auf den Philippinen und der Verbesserung der Marktbewertung aus Zinssicherungsgeschäften.

Im Geschäftsjahr 2006 erzielte die Fraport AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 326,0 Mio €. Verglichen mit der Vorjahresperiode bedeutet das einen Zuwachs von 7,7 Mio € oder 2,4 %.

Aufgrund des Barwertansatzes des Körperschaftsteuerminderungsguthabens der Fraport AG, aufgrund einer aktuellen Gesetzesänderung und einer steueroptimierten Anlagestrategie sank die Steuerquote der Fraport AG von 38,7 % auf 23,9 %.

Durch die verbesserte Steuerquote stieg der **Jahresüberschuss** um 28,8 % beziehungsweise 55,4 Mio € auf 248,0 Mio €. Die Abweichung zu unserer Prognose ergibt sich aus den beschriebenen Sondereffekten in den übrigen Erträgen sowie im Steuerergebnis.

Wir werden der Hauptversammlung 2007 die Ausschüttung von rund 105,2 Mio € vorschlagen. Damit läge die **Dividende** bei 1,15 € pro Aktie. Für das Geschäftsjahr 2005 waren 90 Cent pro Aktie ausgezahlt worden.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Jahr 2006 investierte die Fraport AG insgesamt 557,5 Mio €. Hiervon entfielen 441,1 Mio € auf Investitionen in Sachanlagen, 3,1 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und 113,3 Mio € auf Finanzanlagen. Die Investitionsquote[14] betrug 33,2 %.

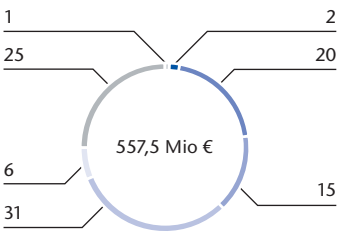
Im Vergleich mit dem Vorjahreswert sind die Gesamtinvestitionen um 6,0 % zurückgegangen. Dieser Rückgang ist auf geringere Investitionen in Finanzanlagen zurückzuführen.

Gesamtinvestitionen

in Mio €	2005	2006	Veränderung in %
Immaterielle Vermögensgegenstände	6,0	3,1	– 48,3
Sachanlagen	363,5	441,1	21,3
Finanzanlagen	223,4	113,3	– 49,3
Gesamt	**592,9**	**557,5**	**– 6,0**

Investitionen

in %



- *Verwaltung und IT*
- *Finanzinvestitionen*
- *Ausbau*
- *Terminalanlagen*
- *Flugbetrieb*
- *Sonstige Gebäude/Anlagen/Infrastruktur*
- *Planung und Sonstiges*

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

[14] *Investitionen/Umsatzerlöse.*

In der Summe von 444,2 Mio € für **Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände** sind 171,2 Mio € für die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminals enthalten. Hierzu gehören auch die Umbauten zur Vorbereitung auf den Airbus A380, die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinien, die Ertüchtigung der Terminals und weiterer Gebäude sowie die Sanierung der Start- und Landebahnen. In den geplanten Ausbau des Flughafens wurden im Berichtszeitraum 83,6 Mio € investiert, unter anderem für Leistungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren und Maßnahmen, mit denen die technischen und baulichen Voraussetzungen für den Ausbau geschaffen werden. Darin enthalten ist auch die erste Rate in Höhe von 20,0 Mio € an die Ticona GmbH für die Vorbereitungsmaßnahmen für die Betriebsverlagerung des Chemiewerks in Kelsterbach. Der Anstieg der Investitionen in Gebäude steht in Zusammenhang mit der ergebnisneutralen Anpassung des Buchwerts der Überbauung des Fernbahnhofs.

Die **Finanzinvestitionen** sanken um 110,1 Mio € auf 113,3 Mio €. Ursache waren im Wesentlichen geringere Investitionen in Wertpapiere und Ausleihungen. Neben der Anlage in Wertpapiere investierte die Fraport AG im Geschäftsjahr 2006 auch in Tochterunternehmen, unter anderem in die Fraport Malta Ltd., die Delhi International Airport Partners und die Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG.

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2006 beträgt der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** 428,3 Mio €. Damit liegt er um 14,3 Mio € unter dem Vorjahreswert. Insbesondere maßgeblich für den Rückgang war trotz des um 55,4 Mio € gestiegenen Jahresüberschusses die Veränderung der Rückstellungen.

Der **Cash flow aus Investitionstätigkeit** beträgt 424,2 Mio €. Der um 102,6 Mio € geringere Mittelabfluss ergibt sich im Wesentlichen aus niedrigeren Finanzinvestitionen um 89,8 Mio €, insbesondere aufgrund geringerer im Rahmen des Asset-Managements getätigter Geldanlagen. Gegenläufig wirkten sich um 36,2 Mio € höhere Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände aus. Investitionsschwerpunkte waren Auszahlungen für den Ausbau des Flughafens und für die Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen.

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 durch die erläuterten Entwicklungen um 50,5 Mio € auf 37,5 Mio € ab.

Im Berichtszeitraum erfolgte ein **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 20,5 Mio € gegenüber einem Mittelabfluss in Höhe von 22,0 Mio € im Vorjahr. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der mittel- und langfristigen Finanzkredite. Gegenläufig wirkt sich die in 2006 erhöhte Dividendenzahlung sowie ein Abbau von Termingeldern aus.

Insgesamt steigt der Finanzmittelbestand aufgrund der geringeren Investitionen in Finanzanlagen sowie der Erhöhung der Finanzkredite um 24,6 € auf 491,1 Mio €.

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2005	2006	Veränderung
Jahresüberschuss	192,6	248,0	55,4
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	185,5	217,7	32,2
Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	69,2	– 16,1	– 85,3
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	– 7,3	– 0,2	7,1
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1,4	4,7	3,3
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	– 5,2	– 35,7	– 30,5
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	6,4	9,9	3,5
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	**442,6**	**428,3**	**– 14,3**
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	27,3	48,3	21,0
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	– 354,6	– 390,8	– 36,2
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	3,6	31,6	28,0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	– 203,1	– 113,3	89,8
Cash flow aus Investitionstätigkeit	**– 526,8**	**– 424,2**	**102,6**
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	14,4	9,2	– 5,2
Auszahlungen an Unternehmenseigner	– 67,9	– 82,0	– 14,1
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (netto)	0,2	0,1	– 0,1
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	59,7	– 4,4	– 64,1
Veränderung von Finanzkrediten	– 28,4	97,6	126,0
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	**– 22,0**	**20,5**	**42,5**
Veränderung des Finanzmittelfonds	**– 106,2**	**24,6**	**130,8**
Finanzmittelfond am Anfang der Periode	572,7	466,5	– 106,2
Finanzmittelfond am Ende der Periode	466,5	491,1	24,6
Guthaben			
Flüssige Mittel	514,2	542,5	28,3
Verbindlichkeiten			
„Cash Pool"-Verbindlichkeiten	– 47,7	– 51,4	– 3,7
	466,5	491,1	24,6

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,3 % auf 3.659,4 Mio €. Die Anlagenintensität, also das Verhältnis von Anlagevermögen zu Bilanzsumme, stieg von 78,2 % auf 78,5 %.

Das **Anlagevermögen** nahm um 9,7 % auf 2.872,9 Mio € zu. Dies ist im Wesentlichen auf die zusätzlichen Investitionen in den Ausbau und die Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen in den Terminals zurückzuführen. Der Anstieg des **Umlaufvermögens** um 7,2 % auf 749,0 Mio € ist insbesondere auf die Investition in kurzfristige Geldanlagen zurückzuführen. In den anderen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen kamen gegenläufige Effekte zum Tragen: geringeren Forderungen aus dem Lärmschutzprogramm standen höhere Forderungen aus dem Körperschaftsteuerminderungsguthaben gegenüber.

Der Jahresüberschuss nahm von 192,6 Mio € im Jahr 2005 auf 248,0 Mio € zu. Vor allem deshalb erhöhte sich das **Eigenkapital** um 9,4 % auf 2.046,2 Mio €. Die Eigenkapitalquote, ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Bilanzgewinn, reduzierte sich von 53,4 % auf 53,0 %. Das Eigenkapital deckte 67,6 % des Anlagevermögens (Vorjahr: 68,3 % [15]).

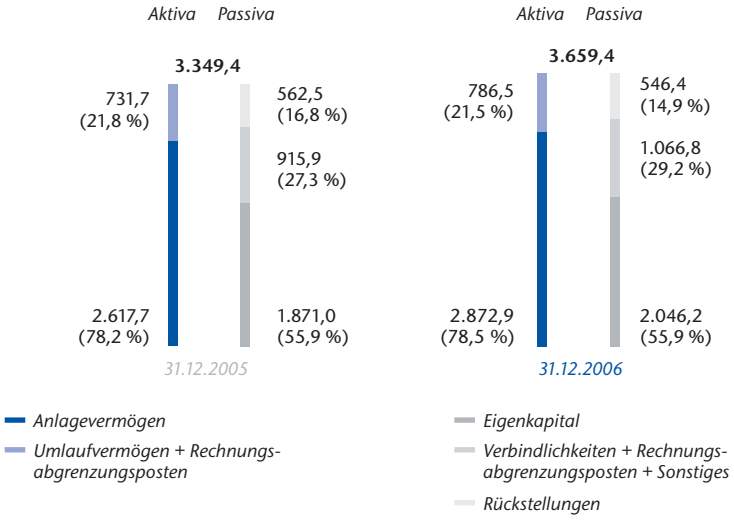
[15] *Aufgrund der vereinfachten Definition wurde der Vorjahreswert angepasst.*

Die **Rückstellungen** nahmen um 16,1 Mio € auf 546,4 Mio € ab, unter anderem durch die Inanspruchnahme und Auflösung von Rückstellungen die für Rabatte und Rückerstattungen sowie in Zusammenhang mit dem passiven Schallschutzprogramm gebildet wurden. Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich um 18,5 % auf 970,1 Mio €. Dies ist insbesondere auf die in Folge der verstärkten Investitionstätigkeit gestiegenen Darlehensverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Gegenläufig waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, im Wesentlichen bedingt durch die Abwicklung des Kaufs der zusätzlichen Anteile in Antalya sowie der Verbindlichkeiten aus Steuern.

Zum Bilanzstichtag waren die verfügbaren Finanzmittel niedriger als die Bankverbindlichkeiten. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital, das sogenannte **Gearing**, lag bei 7,1 %, im Vorjahr betrug es 4,0 %.

Bilanzstruktur

in Mio €



Finanzmanagement

Das Finanzmanagement bei Fraport umfasst auf Konzern-Ebene die Finanzierung als solches, die Finanzabwicklung sowie den Bereich Corporate Finance/Treasury.

Fraports Finanzmanagement arbeitet in dem konkurrierenden Zielsystem von Liquidität, Risikominimierung, Rentabilität und Flexibilität. Oberste Priorität des Finanzmanagements hat dabei die **Liquiditätssicherung** mit dem Ziel, eine fristenkongruente und auf den Planungsbeziehungsweise Projekthorizont des Unternehmens abgestimmte Laufzeitfixierung zu realisieren. Zur Liquiditätssicherung stehen verschiedene voneinander unabhängige kurz- und langfristige Kreditlinien mit mehreren Finanzinstituten in ausreichender Höhe zur Verfügung. Die Sicherung der Liquidität als solches wird durch das zentralisierte Liquiditätsmanagement gesteuert und eine Optimierung durch ein Cash-Pooling ermöglicht.

Bezüglich der **Rentabilität** verfolgen wir die Minimierung des Zinsaufwands inklusive Transaktionskosten mit dem Ziel, eine Ertragsoptimierung zu erreichen, wobei der **Risikominimierung** Vorrang eingeräumt wird. Die zur Erreichung dieser Ziele implementierten Prozesse spiegeln dabei die Grundsätze des Finanzmanagements wie zum Beispiel das Vieraugenprinzip, die Funktionstrennung von Handel und Abwicklung sowie Transparenz, wider. Da keine Erfolgsziele wie zum Beispiel aus spekulativen Transaktionen oder dem Halten offener Risikopositionen verfolgt werden, ist das Finanzmanagement als Dienstleistungsfunktion für das Kerngeschäft (Service Centers) zu sehen. Die, noch im Wesentlichen aus dem Börsengang, zur Verfügung stehenden liquiden Mittel haben wir ebenso entsprechend den oben genannten Maßgaben im Rahmen eines neu implementierten Asset Managements angelegt.

Zur Sicherstellung der **Flexibilität** innerhalb des Finanzmanagements nutzen wir zum jetzigen Zeitpunkt bilaterale Kreditlinien deren Aufgliederung im Anhang zu finden ist. Die bisher getätigten Investitionen konnten durch diese Kreditmittel sowie aus dem Cash flow der Gesellschaft finanziert werden. Da die absehbare Kapazitätsausweitung des Flughafens allerdings auch die Inanspruchnahme von zusätzlichem Fremdkapital erfordern wird, werden wir im Rahmen dieser Finanzierung die Bandbreite der Finanzierungsquellen voraussichtlich ausweiten. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos des künftigen Finanzbedarfs werden Zinsderivate eingesetzt.

Derzeit ist Fraport nicht von einer Rating-Agentur bewertet, da es bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Fremdfinanzierungstätigkeiten seitens Fraport im Kapitalmarkt gegeben hat, die eines Ratings bedurften. Vor dem Hintergrund des absehbaren Ausbaus sowie der umfangreichen Instandhaltungsmaßnahmen wird sich jedoch ein Finanzierungsbedarf ergeben, der möglicherweise auch eine externe Finanzierung erfordern wird. Hierfür wird dann zu gegebener Zeit ein Rating-Prozess initiiert.

Im Rahmen der Investitionsfinanzierung werden wir uns an den im Kapitalmarkt bereits kommunizierten Verschuldungszielen orientieren.

Aktie und Investor Relations

Der deutsche Aktienmarkt hat sich in 2006 insgesamt deutlich positiv entwickelt. Nach einem Zwischentief zur Jahresmitte steigerten sich die wichtigen Indizes wieder kontinuierlich. Der Deutsche Aktien Index (DAX) erzielte für das Gesamtjahr eine Gesamtrendite von 22 %, der MDAX übertraf mit 28,6 % diesen Wert noch einmal.

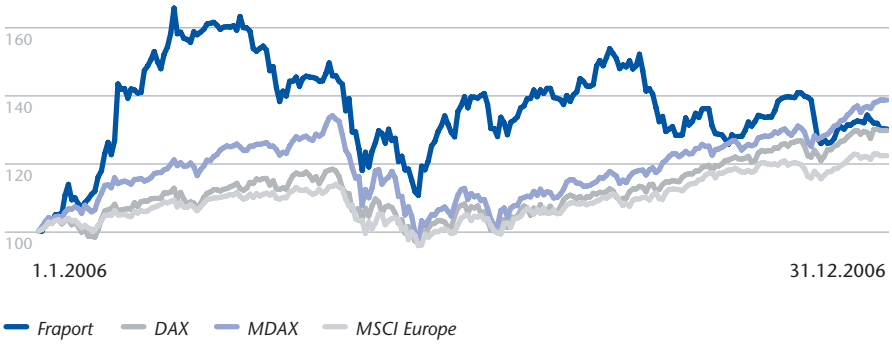
Die Fraport-Aktie ist unter anderem im MDAX, dem Index der Deutschen Börse für mittelgroße Unternehmen, im FTSE World Europe sowie im FTSE EuroMid notiert und im Prime Standard, dem Qualitätssegment für Transparenzanforderungen der Frankfurter Wertpapierbörse, aufgenommen. Weiter ist unsere Aktie im Dow-Jones-Stoxx-600-Index und dem entsprechenden Branchenindex, Industrial Goods & Services, gelistet.

Unsere Aktie zeigte im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut eine erfreuliche Wertentwicklung. Sie legte Anfang des Jahres deutlich zu und erreichte im ersten Quartal einen neuen historischen Höchststand von 66,77 €. Zum Jahresende beendete die Aktie das Geschäftsjahr 2006 mit einer Kursnotierung von 54,02 €. Während des Berichtszeitraums wurden im Xetra-Handel der Frankfurter Börse – dem Hauptumschlagplatz unserer Aktie – durchschnittlich 209.183 Aktien pro Tag umgesetzt. Gegenüber dem Jahr 2005 ist dies eine Erhöhung von 95,7 %.

Anleger, die das gesamte Jahr in Fraport investiert haben, erzielten in 2006 eine Gesamtrendite von 22,3 %. Mit dieser Performance lag das Papier auf dem Niveau des DAX und 6,3 Prozentpunkte unter dem MDAX. Den MSCI-Branchenindex konnten wir mit 5,8 Prozentpunkten übertreffen.

Kursentwicklung 2006 der Fraport-Aktie im Vergleich

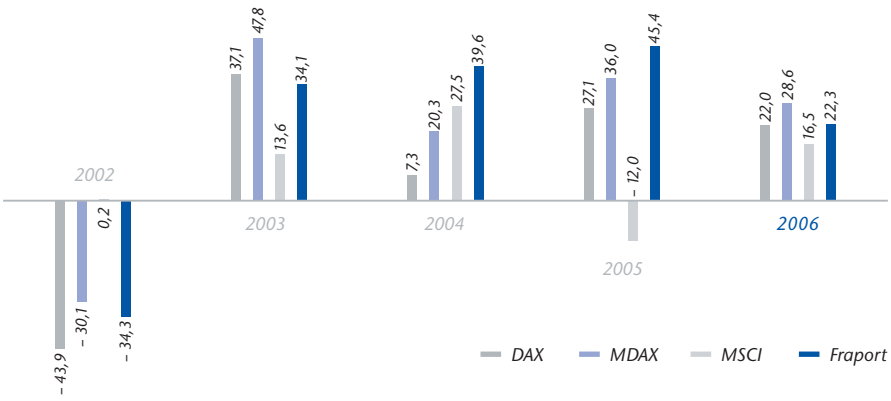
auf 100 indiziert



Auch langfristig orientierte Anleger konnten sich in den vergangenen Jahren über eine gute Entwicklung der Aktie freuen. Aktionäre, die Ende 2001 in Fraport investiert und die zugeflossene Dividende (ohne Steuergutschrift) wieder in die Aktie angelegt haben, erreichten eine Wertsteigerung von 113,2 %; dies entspricht einer jährlichen durchschnittlichen Rendite von 16,4 % (Vergleich Dax: 5,0 %, MDAX: 16,8 %, MSCI: 8,3 %).

Fünfjahresübersicht: Aktien-Performance

(Delta zu Vorjahr in %)



Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 4.935,7 Mio €. Dies bedeutet, dass das Vermögen der Aktionäre im Vergleich zum Vorjahr um 846,3 Mio € zugenommen hat.

Die nachfolgende Tabelle zeigt Ihnen die wichtigsten Informationen zu unserer Aktie.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

ISIN			DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)			577330
Tickerkürzel Reuters			FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg			FRA
		2005	**2006**
Grundkapital Fraport AG (nach HGB)	in Mio €	911,9	914,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	91.192.355	91.478.347
Anzahl Aktien im Umlauf [1] zum 31.12.	Stück	91.078.430	91.368.619
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	90.800.771	91.228.810
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	44,90	54,02
Höchstkurs [2]	in €	44,90	66,77
Tiefstkurs [3]	in €	29,59	44,90
Jahresperformance [4]	in %	45,4	22,3
Beta relativ zum MDAX		0,68	0,85
Marktkapitalisierung [5]	in Mio €	4.089	4.936
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	106.898	209.183
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	1,75	2,48
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	1,78	2,51
Kurs-Gewinn-Verhältnis [6]		25,2	21,5
Dividende je Aktie [7]	in €	0,90	1,15
Ausschüttungssumme	in Mio €	82,1	105,2
Dividendenrendite zum 31.12. [8]	in %	2,0	2,1

[1] Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.
[2] Schlusskurs am 30. Dezember 2005 beziehungsweise 27. Februar 2006.
[3] Schlusskurs am 31. Januar 2005 beziehungsweise 2. Januar 2006.
[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 (2006).
[8] Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs.

Aktionärsstruktur

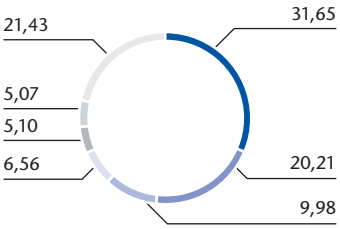
Größte Einzelaktionäre der Fraport AG sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Die Deutsche Lufthansa AG meldete zu ihrem Zwischenbericht der ersten sechs Monate 2006 9,99 % Anteilsbesitz an der Fraport AG. Die Anteile von Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. betrugen 5,11 % am 3. November 2005 beziehungsweise 5,08 % am 6. April 2006 entsprechend den jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Meldungen der Schwellenüberschreitung von 5 %. Am 26. Oktober 2005 hatte der Bund seinen Anteil von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. 11,58 % wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuildings direkt verkauft. 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 Bundesaktien zu übernehmen.

Die verbleibenden Aktien befinden sich im Streubesitz, dem sogenannten Free float. Durch die Platzierung der verbleibenden Anteile des Bundes im März 2007 wird sich dieser Streubesitz entsprechend erhöhen.

Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Hessen sowie die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH unterliegen hinsichtlich der Stimmrechtsausübung und der Übertragung von Aktien den Beschränkungen aus dem zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrag.

Aktionärsstruktur am 31.12.2006*

in %

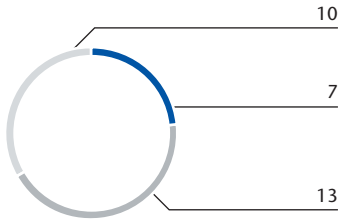


- Land Hessen
- Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- Deutsche Lufthansa AG
- Bundesrepublik Deutschland (Umtauschanleihe)
- Julius Bär Holding AG
- The Capital Group Companies, Inc.
- Streubesitz

* Die relativen Anteile von Bundesrepublik Deutschland, Julius Bär Holding AG und The Capital Group Companies, Inc. wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2006 angepasst und weichen daher von den Angaben zum Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung beziehungsweise Veröffentlichung im Halbjahresbericht der Deutschen Lufthansa ab.

Analystenempfehlungen

zum 31.12.2006



- Kaufen
- Halten
- Verkaufen

Quelle: Bloomberg, 2. Januar 2007.

Angaben gemäß § 289 Abs. 4, § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch

Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von 914.783.470,00 € [16] ist in 91.478.347 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland 6,56 % (2005 6,58 %), des Landes Hessen 31,65 % (2005 31,75 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 % (2005 20,27 %) 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.

Größte Einzelaktionäre der Fraport AG sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, die jeweils mehr als 10 % der Stimmrechte halten.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Die Änderung der Satzung beurteilt sich nach den §§ 133, 179 AktG. Nach § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Abs. 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Abs. 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (zum Beispiel bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Abs. 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Abs. 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss neben der Mehrheit der abgegebenen Stimmen einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG 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 gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2006 wurden aus dem genehmigten Kapital 749.670 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Zum 31. Dezember 2006 verbleibt ein genehmigtes Kapital von 8,8 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Für Details siehe Anhang Seite 67 ff.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. 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 sind ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer 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 2006 6,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2006 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 2,1 Mio € (211.025 Optionen) ausgeübt.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2006 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen im Fall eines Bezugsrechtsausschlusses nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 verwendet werden. In 2006 wurden aufgrund der Ermächtigung keine eigenen Aktien erworben. Mit eigenen Aktien bedient wurden in 2006 insgesamt 4.197 Bezugsrechte.

[16] Stand 31. Dezember 2006.

Bei den Sachverhalten nach §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeversuche dienen.

Dividendenpolitik

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung vorschlagen, eine Dividende von 1,15 € je Aktie zu beschließen (Vorjahr: 0,90 €). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG in Höhe von 248,0 Mio € (HGB) würde die Ausschüttungsquote damit bei 42,4 % liegen, bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss von 228,9 Mio € bei 46,0 %. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 42,6 % beziehungsweise 50,8 %.

Investor Relations bei Fraport

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

Im Jahr 2006 haben wir in zahlreichen Einzelgesprächen, auf 41 Roadshows und vier Konferenzen im In- und Ausland institutionelle Investoren über die aktuelle Geschäftslage und die Zukunftsaussichten unseres Unternehmens informiert. Neben drei Conference Calls zu den Quartalsergebnissen, einem Conference Call zu den Ganzjahresergebnissen sowie der Hauptversammlung war Hauptereignis der Investor Day, der zum vierten Mal stattfand. Zeitgleich mit Analysten und institutionellen Investoren konnten sich auch unsere Privatanleger im Internet über die Themen des Investor Days informieren und auf umfangreiches Informationsmaterial zurückgreifen.

Darüber hinaus haben wir Privatanleger, Kundenberater und Vermögensverwalter im Rahmen von Vorträgen, Führungen und Konferenzen informiert. Auch 2007 planen wir, die intensive Kommunikation mit unseren Privataktionären fortzusetzen.

Über 1.700 Anteilseigner und Aktionärsvertreter folgten der Einladung zur fünften Hauptversammlung in die Jahrhunderthalle in Frankfurt-Höchst. Die Präsenz der Aktionäre bei der Hauptversammlung entsprach 81,8 % des Grundkapitals.

Vorstand und Aufsichtsrat wurden nahezu mit 100 % entlastet. Die Gegenanträge von Aktionären wurden abgelehnt.

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

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

Fraport wurde in diesem Jahr außerdem – als einziges deutsches Unternehmen im Jahr 2006 – in den FTSE4Good-Index aufgenommen und ist damit jetzt in den beiden führenden Nachhaltigkeits-Indizes vertreten.

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

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

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig. Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus einem festen Jahresbruttogehalt und Sachbezügen sowie aus wachstums-, ertrags- und leistungsabhängigen Tantiemen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung zusammen. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten
Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile beispielsweise aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten
Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält jedes Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % seines Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vergleiche Anhang) gewährt.

Pensionszusagen
Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahrs insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des festen Jahresbruttogehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen, unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindexes für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden (zu weiteren Details siehe Anhang).

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen (zu Details siehe Anhang).

Mitarbeiter

Die Fraport AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 11.953 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) beschäftigt, das waren 217 weniger als 2005. Die Zahl der Auszubildenden stieg von 303 auf 309.

Vergütungssystem und betriebliche Altersvorsorge
In der Fraport AG wird der Tarifvertrag öffentlicher Dienst (TVöD) angewandt. Einen leistungsorientierten Vergütungsbestandteil haben wir 2001 mit der Betriebsvereinbarung „Leistung, Erfolg, Anerkennung" (LEA) eingeführt. Ab 2007 soll es eine neue Systematik für die Berechnung der leistungsbezogenen Bezahlung (LBB) geben. Eine weitere Ergebnisbeteiligung der Beschäftigten erfolgt in Form eines Cafeteria-Systems.

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

Personalführung und -entwicklung
Um den Führungsbeitrag im Hinblick auf die Erreichung der Unternehmensziele zu verbessern, ist unsere Führungsphilosophie in fünf Führungsgrundsätzen festgehalten. Sie decken die Aspekte Selbstführung, Mitarbeiterführung und Unternehmensführung ab.

Fraport-Führungsgrundsätze
- *Wir denken ans Ganze!*
- *Wir sind leistungsorientiert!*
- *Wir stehen zum Unternehmen!*
- *Wir sind offen und fair!*
- *Wir bewegen uns!*

Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter ermitteln wir seit 2000 regelmäßig. Mit dem sogenannten Barometer werden acht Dimensionen analog zum Schulnotensystem bewertet. Die Gesamtbewertung betrug in 2006 3,16.

Im Rahmen des „Fraport-College" bieten wir unseren Mitarbeitern ein umfangreiches Angebot, sich zu den Themen Arbeitsschutz, Betriebswirtschaft, EDV, Flughafen Fachwissen, Führung und Verhalten sowie Sprachen fort- und weiterzubilden und sichern auch damit die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens. Die strategische Führungskräfteentwicklung steuern wir über die „Fraport-Academy". Potenzielle Kandidaten werden identifiziert und entsprechend gefordert und gefördert. Außerdem bieten wir ein berufsintegriertes Studium, Mentoringprogramme sowie zwei berufsbegleitende MBA-Programme an (Master of Business Administration), zwischen denen die Kandidaten je nach Fortbildungsschwerpunkt wählen können. Im Geschäftsjahr 2006 haben wir 7,1 Mio € in Weiterbildung investiert. Zusätzlich wurden von und in den Bereichen weitere Mittel für Fort- und Weiterbildung eingesetzt.

Chancengleichheit und Familienförderung
Viele Punkte, die in dem 2006 eingeführten Gleichbehandlungsgesetz formuliert wurden, werden bei Fraport im Alltag unseres Unternehmens schon lange praktiziert. Dies gilt nicht nur für die Integration behinderter Mitarbeiter oder Beschäftigter aus anderen Kulturkreisen, sondern auch für die Chancengleichheit von Frauen und Männern. Der Grundsatz der Chancengleichheit ist bei der Fraport AG in einer Betriebsvereinbarung festgehalten und wird bei allen personalpolitischen Entscheidungen berücksichtigt. Im Jahr 2005 erhielt Fraport einen Sonderpreis im Rahmen des „Forum Frauen in der Wirtschaft" für das Bestreben, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern, den Frauenanteil in Führungsebenen zu erhöhen sowie Vorurteile und Rollenklischees abzubauen. Der Frauenanteil betrug im Geschäftsjahr 2006 in der Fraport AG 19,0 %, der Frauenanteil in Führungsebenen 18,1 %. Die Teilzeitbeschäftigtenquote (ohne Altersteilzeit) lag bei 8,0 %.[17]

Mit dem Fluggi-Land unterstützen wir unsere Mitarbeiter bei der besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Im Betreuungsnotfall wird dem Nachwuchs hier an 365 Tagen im Jahr von 6 bis 22 Uhr ein abwechslungsreiches und kindgerechtes Programm angeboten. In 2006 wurde die Kinder-Arche eröffnet, die Kinderkrippe der Fraport AG und drei weiterer Firmen, die für Kinder im Alter von acht Wochen bis drei Jahren montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr geöffnet hat. Neben professioneller pädagogischer Betreuung erhalten die Kinder eine zweisprachige Erziehung in Deutsch und Englisch.

[17] *Die Quoten beziehen sich auf die Gesamtbeschäftigten der Fraport AG.*

Ein Recht auf faire Chancen haben auch behinderte Menschen. Erstmals seit Bestehen des Unternehmens hat die Fraport AG bei der Beschäftigung schwerbehinderter Menschen zum Jahresende 2005 mit einer Quote von 7,13 Prozent die Marke von sieben Prozent überschritten und damit die Pflichtquote von fünf Prozent deutlich übertroffen.

Ideen- und Wissensmanagement
Wir fördern die Ideen unserer Mitarbeiter um Prozesse zu verbessern und Kosten zu sparen. Unser Ideenmanagement-Team prüft eingereichte Verbesserungsvorschläge, identifiziert neue Projekte und arbeitet eng mit Forschungseinrichtungen zusammen. Viele der durch Ideen generierten neuen Produkte konnten bereits als Gebrauchsmuster oder Patent angemeldet werden. In 2006 konnte aus umgesetzten Mitarbeiterideen ein Potenzial von 0,6 Mio € gehoben werden. Die Beteiligungsquote lag bei 8 % und die ausgezahlten Prämien betrugen in Summe 0,2 Mio €.

Da Wissen zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor geworden ist, wurde in 2006 das „Programm Wissensmanagement“ initiiert. Prozesse, Informationssysteme und Kooperationsformen für Wissensverarbeitung und -weitergabe sollen hier erprobt und eingeführt werden.

Gesundheitsförderung und Arbeitsschutz
Durch hohe Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz wollen wir Werte schaffende Vorteile bringen. Seit 2004 werden die im Rahmen eines Modellprojekts entwickelten und erfolgreich erprobten Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung als Teil der täglichen Verantwortung der Führungskräfte flächendeckend umgesetzt. Dabei sind körperliches, psychisches und soziales Wohlbefinden unsere Leitlinien. Wie diese Prinzipien in der Praxis gelebt werden, überprüfen wir durch eine regelmäßige Gesundheitsbefragung, die neben der Ermittlung von Verbesserungspotenzialen auch als Ausgangspunkt für die Gewährung des AOK-Beitragsbonus dient. So profitierten im Jahr 2006 das Unternehmen sowie die bei der AOK versicherten Beschäftigten durch eine Beitragsermäßigung um 1,2 % beziehungsweise mit jeweils 1,0 Mio €.

Der Krankenstand lag 2006 im Jahresdurchschnitt bei 5,6 % (Vorjahr 5,7 %).

In unserem unternehmerischen Handeln sind wir bestrebt, den Anforderungen und Zielen der Arbeitsschutzgesetzgebung vollständig Rechnung zu tragen. Zu den Aufgaben der Arbeitssicherheit gehören vor allem die Vermeidung von Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie die ergonomische und menschengerechte Gestaltung der Arbeit. Unsere zeitgemäße Prävention folgt dem ganzheitlichen Ansatz, der sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Maßnahmen ebenso einschließt wie den Gesundheitsschutz.

Den erneuten Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2006 betrachten wir als Resultat unserer kontinuierlichen Verbesserungsarbeit. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Unfälle um 12,7 % ab, die unfallbedingten Ausfalltage reduzierten sich um 8,5 %.

Detailliertere Informationen zum Thema „Mitarbeiter“ bietet der „Personal- und Sozialbericht“, der bei Fraport direkt angefordert werden kann und auch auf unserer Homepage (www.fraport.de) zu finden ist.

Nachhaltigkeit

Die Fraport AG orientiert ihr Handeln am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Als ein weltweit führender Airport-Betreiber wollen wir einen wesentlichen Beitrag zur Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse leisten, ohne dass künftige Generationen darin eingeschränkt werden, ihr Leben nach eigenen Präferenzen zu gestalten. Die Vision der Nachhaltigkeit bei Fraport umfasst alle Stakeholder, also Kunden, Region, Beschäftigte und Aktionäre.

Kunden
Unsere Kunden haben Anspruch auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit unserer Luftverkehrsdienstleistungen. Für den Flughafen Frankfurt wird regelmäßig die Zufriedenheit der Kundengruppen Airlines, Fracht, Passagiere, Retailing untersucht. Das „Kundenbarometer Fraport" dient der Messung der Kundenzufriedenheit sowie zur Ermittlung von Entwicklungen in der Erwartungshaltung und dem Anspruchsniveau der Kunden. Die Untersuchungen werden seit 2000 durchgeführt und ermöglichen so die Erfolgsmessung von Angebotsverbesserungen, aber auch langfristige Entwicklungsvergleiche.

Das verwendete Messsystem ist ein flexibles Instrument, das jederzeit an ein verändertes Leistungsspektrum angepasst werden kann. Die Ergebnisse werden für die wichtigen Kundengruppen erhoben und sind ein Gradmesser, der anzeigt, in welchen Bereichen Maßnahmen erfolgreich umgesetzt wurden beziehungsweise wo Handlungsbedarf besteht. Damit können gezielt weitere Schritte eingeleitet werden, um die Kundenerwartungen noch besser zu erfüllen. Neben dem zielgerichteten Abbau von Schwachstellen wird damit auch die Entwicklung neuer Angebote unterstützt.

Region
Als bedeutender Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor übernimmt Fraport Verantwortung in der Region Rhein-Main zum Beispiel in Form des Umweltschutzes wie auch im Bereich des sozialen Engagements.

Umweltschutz
Der Flughafen hat schon aufgrund seiner Größe und verkehrstechnischen Bedeutung vielfältige Umweltauswirkungen. Daher hat die Fraport AG das Umweltmanagement in die strategische Führung des Unternehmens integriert. Unser Umweltmanagementsystem ist nach EMAS (Europäische Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme) validiert und nach der weltweit geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert.

Wir gehen mit unseren Leistungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Umweltschutz hört für uns nicht am Flughafen-Zaun auf, sondern betrifft die gesamte Region. Für unsere überdurchschnittlichen Anstrengungen auf dem Gebiet Umweltmanagement erhielten wir in 2006 den ersten ACI Europe Best Airports Award durch den Airports Council International.

Mit der von den Umweltgutachtern geprüften „Umwelterklärung" legen wir öffentlich Rechenschaft über unsere bisherigen und geplanten Umweltleistungen ab.

Beim diesjährigen Wettbewerb der Wirtschaftsprüferkammer für die beste Umwelt- und Nachhaltigkeitsberichterstattung in Deutschland hat Fraport den „Deutschen Umwelt-Reporting Award (DURA) 2005" in der Kategorie „Bester Umweltbericht" erhalten.

Passiver Schallschutz
Für den passiven Schallschutz, die Lärmverringerung durch Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, sind insgesamt rund 76 Mio € für rund 17.500 Haushalte in 15 Städten und Gemeinden eingeplant. Im Januar 2005 hat die Fraport AG ihr freiwilliges Immobilienankauf- und -ausgleichs-Programm „Fraport-Casa" gestartet, das insgesamt mehr als 1.200 Gebäude berücksichtigt.

Corporate Citizenship

Fraport engagiert sich unter dem Motto „Aktiv für die Region“ für ein gutes Bildungs-, Kultur- und Sportangebot, soziale Projekte und eine intakte Natur, um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Region zu erhalten.

Insgesamt hat die Fraport AG im Jahr 2006 einen Betrag in Höhe von rund 6,4 Mio € für ihr gesellschaftliches Engagement bereitgestellt. Für Sponsoring in den Bereichen Sport, Kunst und Kultur sowie Gesellschaft wurden davon nahezu 5,7 Mio € aufgewandt. Geld- und Sachspenden beliefen sich auf knapp 0,7 Mio €. In den Umweltfonds, zur Förderung von Umweltprojekten in der Region, floss 2006 ein Betrag von 2,0 Mio €. Mit diesem Fonds wurden seit Gründung 1997 bis zum Jahr 2006 bislang mehr als 440 Einzelprojekte mit 20,5 Mio € unterstützt.

Beschäftigte

Großes Engagement für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein wesentliches Element unserer Unternehmenskultur. Weil wir den Einsatz unserer Beschäftigten anerkennen und systematisch unsere Attraktivität als Arbeitgeber verbessern, schaffen wir es, die Leistungspotenziale von Fraport voll zu entfalten. Mehr zum Thema finden Sie unter „Mitarbeiter“ auf Seite 27 ff.

Aktionäre

Um im Sinne unserer Anteilseigner langfristig profitabel wirtschaften zu können, setzen wir auf Transparenz, einer guten und zukunftsweisenden Corporate Governance und einen für alle Beschäftigten verbindlichen Wertekanon. Näheres zu Corporate Governance finden Sie unter „Corporate Governance“ im Geschäftsbericht des Fraport-Konzerns.

Das Werte-Management der Fraport AG soll alle Mitarbeiter und Geschäftspartner verstärkt für die Sicherstellung integren Geschäftsverhaltens sensibilisieren. Als Prävention werden klar vereinbarte und systematisch mit Leben erfüllte Regeln gesetzt.

Ziel des Risikomanagementsystems des Fraport-Konzerns ist darüber hinaus die mit unserer Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und zu steuern. Primäres Ziel ist der kontrollierte Umgang mit Risiken, da Risiken nur eingegangen werden können, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zu den angestrebten Chancen stehen.

Mehr zum Thema „Aktie und Investor Relations“ finden Sie auf Seite 20 ff.

Weitere Informationen

Ausführliche Informationen haben wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht zusammengestellt. Der Bericht kann bei Fraport direkt angefordert werden und ist auch auf unserer Homepage veröffentlicht. Im Internet sind darüber hinaus weitere Informationen zu Umweltthemen und gesellschaftlichem Engagement abrufbar (www.fraport.de, www.aktivfuerdieregion.fraport.de).

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland 6,56 % (2005 6,58 %), des Landes Hessen 31,65 % (2005 31,75 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 % (2005 20,27 %) 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 ihre Anteile von 18,16 % in zwei Tranchen bei Finanzinvestoren platziert. Die erste Tranche wurde 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 Anteile des Bundes (6,56 %) 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. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten 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 risikopolitische Grundsätze ab:

- Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt beziehungsweise 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

Das Risikomanagement-System der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für das Gesamtunternehmen sind vom Vorstand verabschiedet. Der Vorstand 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 ist verantwortlich für die Durchführung des zentralen Risikomanagements, 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 ad hoc dem RMA-Büro umgehend gemeldet werden. Dadurch ist eine Risikofrüherkennung gewährleistet.

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

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG). Die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungssystems 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 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. Als „wesentlich" gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenspotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung, das heißt, nach 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 verpflichtet die Beteiligungen zu kontinuierlicher Berichterstattung über wesentliche Risiken.

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 von Fraport haben. Nach Berechnungen der DekaBank ist die Weltwirtschaft im Jahr 2006 um 5,2 %[18] gewachsen. Dies hat sich insbesondere auf die Entwicklung des Frachtaufkommens positiv ausgewirkt. Die gute Marktnachfrage im Passagierverkehr kann dagegen durch die Kapazitätsengpässe in Frankfurt nicht vollständig bedient werden. Drastische Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreissteigerungen[19] haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. 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.

[18] DekaBank, Deutsche Girozentrale Frankfurt, Stand Januar 2007.
[19] Datastream, Handelsblattgrafik, 23. Januar 2007.

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. Es besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Dieses Risiko würde sich bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaus der Flughafen-Kapazität weiter erhöhen.

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

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines 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 Marktzutrittsgewährung 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 sogenanntes „Kostenbezogenes Nutzungsentgelt“ eingeführt worden.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist am 14. Dezember 2006 im Bundestag verabschiedet worden. In diesem Zusammenhang besteht das Risiko, dass sich Fraport an entsprechenden Maßnahmen am Standort Frankfurt beteiligen muss.

Im Dezember 2006 wurde mit bauvorbereitenden Maßnahmen für das Airrail Center begonnen. Das Risiko einer sich nachteilig verändernden Nachfragesituation bezüglich der zu bebauenden Fläche des Fernbahnhofs hat sich für Fraport aufgrund der aktuellen Vermietungssituation, zirka 50 % der Fläche sind bereits vermietet, deutlich reduziert.

Die EU hält an der von ihr bereits 2002 angekündigten Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste grundsätzlich fest. Sie hat im Oktober 2006 jedoch erklärt, zunächst einen Bericht zum aktuellen Umsetzungsstand bestehender Liberalisierungsvorgaben in den einzelnen Mitgliedsstaaten einzuholen. Wann der geplante, weitere Liberalisierungsschritt umgesetzt wird, ist nicht absehbar. Auswirkungen auf Geschäftsmodell und wirtschaftliche Entwicklung der Bodenverkehrsdienste sind in einem Umsetzungsfall nicht auszuschließen.

Die Erbringung von Leistungen der Luftsicherheit nach § 5 Luftsicherheitsgesetz erfolgt am Standort Frankfurt im Auftrag des BMI durch Mitarbeiter der Fraport AG, die wiederum teilweise die FIS, Tochter der ICTS Europe, unterbeauftragt hat. Aktuell beanstandet die EU-Kommission bei der Bundesregierung die Direktvergabe dieses Auftrags über Sicherheitsdienste an Fraport ohne vorherige öffentliche Ausschreibung. Es besteht das Risiko, dass Fraport den Auftrag verlieren könnte, mit gegebenenfalls nicht unerheblichen negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für die Fraport AG.

Aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks könnten die zukünftigen Kapitalkosten aus den notwendigen Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Aufgrund neuer Sicherheitsbestimmungen für den internationalen Flugverkehr könnten die Größe des Handgepäcks und insbesondere die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck weiter eingeschränkt werden. Daraus können sich negative Auswirkungen auf unsere Aviation-Umsätze wie auch insbesondere auf unsere Retail-Umsätze ergeben, da diese zu einem großen Teil mit Flugpassagieren erzielt werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau
Mit dem geplanten Bau einer weiteren Landebahn und eines dritten Passagierterminals hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs. Ein Nicht-Ausbau oder weitere Verzögerungen bedeuten, dass sich die Verkehrsströme an Frankfurt vorbei entwickeln. Es ist nicht auszuschließen, 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 erste Stufe der notwendigen Verwaltungsverfahren und des erreichten Stands 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 Ausbauvorhabens 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.

Zur weiteren Reduzierung der Ausbau-Risiken wurde im November 2006 eine Absichtserklärung mit Ticona/Celanese abgeschlossen. Diese sieht vor, dass das Chemieunternehmen gegen Zahlung von 650 Mio € seitens Fraport sein Werk in Kelsterbach bis Mitte 2011 spätestens Ende 2011 schließen, die bestehenden Luftfahrthindernisse beseitigen und bis 2015 das gesamte Areal auf Fraport übertragen wird.

Sollte die von uns bevorzugte Ausbauvariante Landebahn Nordwest nicht realisierbar sein, wäre die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen in Höhe von 343,1 Mio € wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken
Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. 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. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash flow des Unternehmens haben. 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 der Finanzstrategie eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Ende 2004 und in 2006 Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende niedrige Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Das hätte zur Folge, dass Drohverlustrückstellungen zu bilden sind. Im Falle einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dahin gebildeten Drohverlustrückstellungen realisiert.

Nennenswerte Währungskursrisiken bestehen zurzeit nicht.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko tragen wir soweit als möglich durch aktives Debitorenmanagement und die Bildung von Wertberichtigungen 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 Schadenersatz.

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 sind und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

Anfang Januar 2006 fand die mündliche Verhandlung vor dem ICSID-Schiedsgericht in Washington, D.C. zu Fragen der Zuständigkeit des Schiedsgerichts und der Haftung der Republik der Philippinen dem Grunde nach (Gegenstand der ersten Verfahrensstufe) statt. Im Anschluss an die erwartete Entscheidung des Schiedsgerichts zur Zuständigkeit und zur Haftung dem Grunde nach ist gegebenenfalls die zweite Verfahrensstufe zur Bestimmung der Höhe des Schadenersatzanspruchs der Fraport AG durchzuführen. Ausgang und Dauer des Schiedsverfahrens sind offen.

In dem am 21. Dezember 2004 von der philippinischen Regierung gegen die PIATCO eingeleiteten Enteignungsverfahren blieben die Rechtsmittel der Regierung gegen die Entscheidung des philippinischen Supreme Court vom 19. Dezember 2005 erfolglos. In jener Entscheidung hatte der Supreme Court die Anordnung des Enteignungsgerichts zur Auszahlung einer Zahlung auf die Enteignungsentschädigung an die PIATCO im Wesentlichen bestätigt. Gleichwohl bedurfte es noch mehrerer Anordnungen des Enteignungsgerichts, bis die Flughafen-Behörde MIAA nach mehreren weiteren erfolglosen Rechtsmitteln der Regierung und dritter Parteien am 11. September 2006 schließlich eine Zahlung in Höhe von rund PHP 3 Mrd an die PIATCO leistete und das Gericht daraufhin den Besitzeinweisungsbeschluss zu Gunsten der Regierung vom 21. Dezember 2004 wieder in Kraft setzte. Das Enteignungsgericht hat nun das Verfahren zur Feststellung des an PIATCO zu leistenden Entschädigungsbetrags fortzusetzen. Parallel schweben noch mehrere Rechtsmittelverfahren, in welchen diverse Intervenienten unter anderem die Statthaftigkeit des Enteignungsverfahrens insgesamt bestreiten beziehungsweise der PIATCO aus sonstigen Gründen Entschädigungsansprüche abstreiten.

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-$) Schadenersatz und Kosten gegen die Fraport AG. Im September 2006 haben PIATCO und Fraport bei Gericht einen gemeinsamen Antrag eingereicht, die Klage sowie die Widerklage zu beenden, da PIATCO das streitgegenständliche Darlehen weitgehend zurückgezahlt hat. Das Gericht hat zwischenzeitlich das Verfahren daraufhin für beendet erklärt.

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 Schadenersatzklage 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. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie bereits im Vorjahr berichtet, sind auf den Philippinen diverse 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 in Frage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten 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.

Das im letzten Lagebericht erwähnte Ermittlungsverfahren des philippinischen National Bureau of Investigation unter anderem gegen die Fraport AG und diverse natürliche Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ ist Ende 2006 eingestellt worden. Diese Entscheidung des philippinischen Justizministeriums ist noch nicht rechtskräftig.

Wie bereits im letzten Lagebericht berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, zwei Organmitglieder und zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,5 Mio €) erhoben. Einem entsprechenden Arrestantrag in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen wurde stattgegeben. Wegen desselben Sachverhalts haben die jeweiligen Kläger auch Strafantrag gestellt, worauf drei entsprechende Strafverfahren eingeleitet wurden. In einem dieser drei Verfahren hat das Gericht die Anklage bereits verworfen. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt diverse zivilrechtliche Streitigkeiten mit unterschiedlichen Parteien vor deutschen und philippinischen Gerichten.

Weitere rechtliche Risiken

In einem Rechtsstreit zwischen der neuen Eigentümergesellschaft der Teilerbbaurechte des Sheraton-Gebäudes am Frankfurter Flughafen und dem bisherigen Gesellschafter, der die Rechte verkauft hat, könnte die Fraport AG zu Schadenersatz 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. Der Rechtsstreit wurde mit Zustimmung beider Parteien im März 2006 abgeschlossen. Im August 2004 klagte die DB Station & Service AG zusätzlich auf Zahlung von etwa 52 Mio € zuzüglich Zinsen. Über den Streitgegenstand finden derzeit Vergleichsverhandlungen unter Einbeziehungen von Sachverständigen statt, die im Ergebnis zu einer Zahlung seitens Fraport führen könnten.

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 Mitte September 2007 befristet. Die Eröffnung des zweiten internationalen Terminals im April 2005 führte bei der Betreibergesellschaft des Terminals 1, an der Fraport beteiligt ist, im ersten Halbjahr 2006 zu einem erheblichen Passagierrückgang. Seit Mai 2006 erfolgt eine verbesserte Zuteilung der Passagiere auf die beiden Terminals. Es besteht allerdings unverändert das Risiko, dass erneut 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 Schadenersatzansprüche.

Bei der EU-Kommission ist Beschwerde eingegangen, in der vorgetragen wird, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit staatliche Beihilfen erhalten hätte und diese möglicherweise an die irische Luftfahrtgesellschaft Ryanair gewährt hat. Die EU-Kommission hat im September 2006 ein Auskunftsverlangen an die Bundesregierung gerichtet, um dieser Frage nachzugehen. Die Bundesregierung hat das Auskunftsersuchen durch Mitteilung im Dezember 2006 beantwortet. Die Deutsche Lufthansa AG hat im November 2006 beim Landgericht Bad Kreuznach Klage gegen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH eingereicht. Mit der Klage wird die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgefordert, angeblich an Ryanair gewährte Beihilfen zurückzufordern.

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. Schadenersatzansprüche 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 abgefangen, soweit möglich und sinnvoll.

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 der Fraport AG 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

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen
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 beziehungsweise der Entwicklung von Non-Aviation-Geschäften andererseits.

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 mehr als 120 koordinierte Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden. Gutachten belegen, dass rund 100.000 zusätzliche direkte und indirekte Arbeitsplätze durch den Ausbau entstehen, davon 80 % in der Region. Mit einem Volumen von inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) über 4 Mrd € ist das Projekt das größte privat finanzierte Investitionsvorhaben in Deutschland.

Wir werden insbesondere am Wachstum des stark expandierenden asiatischen Markts teilhaben. Asien ist gegenwärtig nicht nur für den Flughafen Frankfurt der mit Abstand am stärksten wachsende Markt. Nach Auffassung der ACI (Airports Council International) wird dieser Trend mit den weltweit höchsten Zuwachsraten über 2020 hinaus fortbestehen. Asien wird sich dann zum aufkommensstärksten Luftverkehrsmarkt entwickelt haben. Mit der dynamischen Wirtschaftsentwicklung dieser Region geht ein unaufhaltsamer Anstieg des Wohlstands einher. Im Einklang mit dem hohen und weiter wachsenden Anteil an der Weltbevölkerung führt das überproportionale Wirtschaftswachstum zu einem ständig steigenden Marktpotenzial für den Flughafen Frankfurt.

Unternehmensstrategische Chancen
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.

Der Vorstand hat im August 2006 beschlossen, das Immobiliengeschäft als weiteres Kerngeschäftsfeld auszubauen. Ziel ist eine effektivere Bewirtschaftung der Immobilien im Bestand, die Entwicklung von zusätzlichen Immobilienprojekten und insgesamt eine Stärkung der Standortattraktivität des Flughafens Frankfurt. Ein Fokus liegt im Aufbau eines professionellen Asset Managements zur Verbesserung von Betriebs-, Nutzungs- und Vermarktungskonzepten. Fraport verspricht sich hiervon einen zusätzlichen Ergebnisbeitrag durch Kosten- und Erlösoptimierung. Auch der Aufbau der kaufmännischen Projektentwicklung soll zusätzliche Erlöse durch die Realisierung von marktfähigen Immobilienprojekten innerhalb und außerhalb des Flughafen-Geländes generieren.

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 werden so entstehen, die den Fluggästen eine noch größere Auswahl an attraktiven Produkten bieten.

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

Sonstige Chancen

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 Schadenersatzanspruch 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.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben keine wesentlichen Ereignisse stattgefunden.

Prognosebericht

Flughafen-Ausbau

Das Verfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist weitere Schritte vorangekommen. Die Erörterung der Einwendungen gegen den Flughafen-Ausbau wurde Ende März 2006 abgeschlossen. Aus der Erörterung ergab sich erwartungsgemäß die Notwendigkeit einer Reihe von Anpassungen und Ergänzungen in den Antragsunterlagen. Die derzeitige Aktualisierung des Planfeststellungsantrags ist Ergebnis der Nachforderungen durch die Planfeststellungsbehörde. Kernstück war die Aktualisierung der Luftverkehrsprognose mit dem Planungshorizont 2020 und der darauf aufbauenden Auswirkungsprognosen. Die neue Prognose belegt unverändert die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Ausbaus mit der Landebahn Nordwest. Bei etwas flacherer Entwicklung der Wachstumskurve werden für das Jahr 2020 88,6 Mio Passagiere (inklusive Transit) und 3,16 Mio t Fracht und Post prognostiziert und ein Bedarf von 701.000 Jahresflugbewegungen ermittelt. Eine ergänzende Auslegung der aktualisierten Unterlagen wird im Frühjahr 2007 erfolgen. Mit der Inbetriebnahme der Landebahn rechnen wir nach derzeitigem Kenntnisstand im Jahr 2011.

Die weiterführenden Planungen sind terminlich so ausgerichtet, dass unmittelbar mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses auf dem Flughafen-Gelände selbst bereits mit Baumaßnahmen begonnen werden kann und außerhalb des Flughafen-Geländes nach Abschluss der Eilverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof.

Parallel zum Planfeststellungsverfahren wurde die Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP), eine bedeutende raumordnerische Voraussetzung für den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen-Ausbau, am 12. September 2006 von der Landesregierung festgestellt. Die noch erforderliche Zustimmung des Hessischen Landtags wird vor der Sommerpause 2007 erwartet. Wesentliches Ziel der Änderung ist die Neufassung der raumordnerischen Festlegungen zur Erweiterung des Flughafens mit der Ausweisung der Fläche für die Errichtung einer neuen Landebahn im Nordwesten als Vorranggebiet.

Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH haben Ende November 2006 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet mit dem Ziel, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011 zu beenden und die Grundstücke am Standort Kelsterbach nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen an Fraport zu übertragen, die für die Landebahn benötigten Grundstücke bereits umgehend nach Abschluss der endgültigen Verträge. Etwaige erforderliche Sanierungen wird Ticona/Celanese durchführen. Mit Abschluss der endgültigen Vereinbarungen wird Ticona/Celanese ihre Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens zurücknehmen. Damit würde ein wesentliches Hemmnis für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beseitigt werden.

Fraport AG wird als Gegenleistung einen Betrag von 650 Mio € an Ticona/Celanese zahlen. Ein Teilbetrag von 20 Mio € wurde bereits in 2006 endgültig gezahlt, damit Ticona/Celanese unverzüglich mit der Planung der Verlagerung des Werks beginnt. Der restliche Betrag soll in mehreren Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Die Mitarbeiter von Ticona, die im Rahmen einer Betriebsverlagerung nicht übernommen werden, sollen von einer durch Fraport zu gründenden Beschäftigungsgesellschaft übernommen werden, an der auch das Land Hessen beteiligt werden soll. Ziel ist die Übernahme dieser Beschäftigten in die Fraport-Gruppe. Es ist vorgesehen, die endgültigen Verträge auf Basis der Absichtserklärung im ersten Quartal 2007 zu verhandeln.

Ein Beschluss der Hauptversammlung am 30. Mai 2007 über die endgültigen Verträge unter Vorlage eines bindenden Angebots der Ticona/Celanese ist unter Berücksichtigung der Business Judgement Rule angesichts des deutlichen wirtschaftlichen und strategischen Vorteils nicht erforderlich und somit nicht vorgesehen.

FRA-Nord

Die Baumaßnahmen, mit denen die bestehenden Terminals sowohl für den A380 als auch für die steigenden Sicherheitsanforderungen und Produktanforderungen unserer Kunden ertüchtigt werden, sind zur besseren Steuerung in dem Projekt „FRA-Nord“ zusammengefasst. Hierbei wird auch die Optimierung der Retail-Bereiche und der Terminalkapazitäten angestrebt. Die Planungen für die notwendigen Maßnahmen in den bestehenden Fluggastanlagen wurden im vergangenen Jahr weiter detailliert.

Der Neubau der erweiterten Halle C schreitet planmäßig voran.

Am 12. Juni 2006 wurde der CD-Riegel, die Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 2, wegen Umbaus offiziell außer Betrieb genommen. Hier entstehen drei neue Gebäudepositionen für die neue Generation der Großraumflugzeuge sowie vier neue Bus-Gates. Weiter sind hier auch neue Retail-Flächen geplant. Die Fertigstellung der ersten Bauphase ist bereits Ende 2007 geplant, der zweite Bauabschnitt soll Mitte 2008 in Betrieb genommen werden.

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

In Teilstücken von jeweils 15 Metern und in insgesamt fünf Bauabschnitten wird die südliche der beiden Parallelbahnen am Frankfurter Flughafen nachts erneuert. Seit Beginn der Arbeiten in 2005 wurden insgesamt zirka 2.500 m Bahnlänge grunderneuert, davon zirka 1.900 m im Jahr 2006. Die restlichen 1.500 m werden im Jahr 2007 in zwei Bauabschnitten saniert.

Mit der Neugestaltung der beiden zentralen Marktplätze in Terminal 1, Shopping Avenue und Shopping Boulevard, wurde das Retail-Angebot in Frankfurt im Geschäftsjahr 2006 weiter ergänzt und vergrößert. Neue Shopkonzepte und neue Marken bieten ein außergewöhnliches Shopping-Erlebnis.

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

Auch im Jahr 2007 ist es unser Ziel, weitere Retail-Flächen zu schaffen. Mit der Überbauung der Gebäudelücke zwischen den Bereichen A und B sowie der Erweiterung der Abflughalle C wird zusätzliche Fläche für ein erweitertes Retail-Angebot entstehen. Auch in Terminal 2 wird im Jahr 2007 mehr Platz für Airport-Shopping geschaffen.

Immobilien

Der Vorstand der Fraport AG hat beschlossen, das Immobiliengeschäft zu einem weiteren Kernbereich auszubauen.

Strategisch wichtige Immobilienprojekte wurden erfolgreich auf den Weg gebracht, unter anderem wird Anfang 2007 mit der Überbauung des Fernbahnhofs (Airrail) begonnen, das Behördenzentrum mit rund 4.000 m^2 Nutzfläche konnte nach nur sechs Monaten Bauzeit fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

Die neue, vom Vorstand in 2006 verabschiedete Immobilienstrategie umfasst im Wesentlichen drei Schritte: eine verbesserte Bewirtschaftung bestehender Flächen, Realisierung neuer Flächennutzungskonzepte im Rahmen der Immobilien-Projektentwicklung und schließlich eine Steigerung der unternehmerischen Flexibilität durch die Steuerung des Immobilienvermögens nach einem Portfolio-Ansatz.

Im Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der für die Immobilienentwicklung und -vermarktung der Fraport AG verantwortlich ist, werden alle Funktionen zusammengezogen, die eine effektive Bewirtschaftung des Immobilienbestands und dessen weitere Entwicklung ermöglichen. Dazu zählen die Immobilien-Masterplanung auf Basis des bestehenden Generalausbauplans, die kaufmännische Projektentwicklung und das Objektmanagement. Ziel der Neustrukturierung ist die Schaffung einer internen Einheit, die wie eine unabhängige Immobiliengesellschaft wirtschaftet.

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 selektiv an Verkaufsprozessen beteiligen, bei der die Kompetenzen des Flughafen-Betreibers einen Wettbewerbsvorteil darstellen. Dabei werden insbesondere Projekte verfolgt, die im Rahmen des aktuellen Portfolios zu Wachstum führen wie zum Beispiel ein möglicher weiterer Anteilskauf in Lima oder die Neuausschreibung Antalya und die starkes Potenzial für Verkehrswachstum und Profitabilitätssteigerung bieten. Hier sind insbesondere Ost- und Südosteuropa, China und Indien zu nennen, vereinzelt auch Flughäfen in Süd- und Mittelamerika.

Geschäftsaussichten für 2007 und 2008

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 2007 nicht entscheidend gebremst. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken [20] prognostizieren für die Weltwirtschaft einen gegenüber dem Vorjahr moderateren realen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von 4 bis 4,5 %. Wachstumsmotor sind dabei erneut die asiatischen Schwellenländer (knapp 8 %), Lateinamerika (zirka 4 %) sowie erneut Mittel und Osteuropa (rund 5 %). Die Aussichten für die großen Industrienationen USA (zirka 2,5 %), Japan (zirka 2 %) aber auch für die EU-Länder (zirka 2,3 %) fallen moderater aus. Gleiches gilt für die deutsche Volkswirtschaft, die mit 1 bis 2,3 % schwächer zulegen sollte als im Vorjahr. Auch im Jahr 2008 wird sich nach Expertenmeinung der positive Konjunkturzyklus der Weltwirtschaft (knapp 4,3 bis 4,6 %) – sogar wieder leicht verbessert – fortsetzen. Der Welthandel [21], bis dato Impulsgeber der deutschen Export- und auch Gesamtwirtschaft, dürfte mit 7,5 bis 8,0 % seine Wachstumsdynamik beibehalten. In Verbindung mit den guten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den strukturellen nationalen Verbesserungen erhellen sich die deutschen Konjunkturaussichten für 2008 wieder.

Neben den Rohstoffpreisen, den Wechselkursschwankungen 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.

Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr
Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zum 1. Januar 2007 wird auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Frankfurt aufgrund seiner Verkehrsstruktur voraussichtlich keine wesentliche Auswirkung haben. Obwohl die Diskussion über eine eventuelle Besteuerung des Flugbenzins (Kerosin) noch immer andauert, wird eine solche für die Jahre 2007 und 2008 weiterhin eher als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Der Bundestag hat Ende 2006 das neue Fluglärmgesetz verabschiedet. Mit dem Inkrafttreten wird für das Jahr 2007 gerechnet. Die Auswirkungen auf die Fraport AG sind derzeitig noch nicht konkret zu benennen.

[20] DekaBank, 31. Januar 2007; Deutsche Bank, 9. Februar 2007; OECD, November 2006; DIHK, 15. Februar 2007.
[21] OECD, Stand November 2006; DekaBank, Stand Dezember 2006.

Obwohl die Europäische Kommission Ende 2006 eine weitere Liberalisierung im Bereich der Bodenverkehrsdienste zunächst zurückgestellt hat, wird das Thema mittelfristig weiter diskutiert werden. Da die weitere Entwicklung noch nicht absehbar ist, können die Auswirkungen derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

Anfang 2007 hat die Europäische Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im europäischen Luftverkehr veröffentlicht. Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich dieses mittelfristig auf die Entgelte auswirken kann.

Die Trennung der ankommenden und abfliegenden Passagiere aus „Schengen"- und „Non-Schengen"-Staaten wird am Flughafen Frankfurt sukzessive umgesetzt und voraussichtlich bis Ende 2008 vollständig abgeschlossen. Die neuen Vorschriften über die Mitnahme von Flüssigkeiten im Handgepäck von Flugreisenden wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Inwieweit es innerhalb des Jahres 2007 noch zu weiteren Regelungen in Bezug auf das Handgepäck kommen wird, wird im Moment innerhalb der Europäischen Kommission noch abgestimmt.

Im Dezember 2005 wurde vom EU-Parlament eine Verordnung verabschiedet, welche die Rechte von Passagieren mit eingeschränkter Mobilität stärkt. Nach einer zweijährigen Übergangsfrist liegt die Verantwortung für die Betreuung dieser Fluggäste künftig ausschließlich bei den Flughafen-Betreibern. Mit welchen Auswirkungen aufgrund von erforderlichen baulichen Maßnahmen sowie zusätzlichem Personaleinsatz zu rechnen ist, wird derzeit konkret geprüft.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die IATA[22] geht von einem Anstieg der Passagierzahlen im internationalen Linienverkehr von 4,9 % in 2007 und 4,7 % in 2008 aus. Für Europa werden Werte von 4,5 % beziehungsweise 4,4 % erwartet, für Deutschland jeweils 3,7 %. Die Erwartungen für die Luftfracht liegen weltweit leicht höher. ICAO[23] erwartet für den gesamten Welt-Linienflugverkehr (internationaler plus Inlandsverkehr bezogen auf Passagierkilometer) mit 6,1 % in 2006, 5,8 % für 2007 sowie 5,6 % für 2008 eine kaum nachlassende Wachstumsdynamik. In der ACI-Prognose[24] wird ein weltweites Passagieraufkommen von 5,7 % für 2007 und 5,0 % für 2008 erwartet, Europa leicht darunter liegend (5,4 % und 4,6 %). Die Luftfracht soll sich mit 6,4 % und 6,1 % weltweit, beziehungsweise 6,6 % und 5,6 % in Europa noch besser entwickeln.

Wir erwarten für den Flughafen Frankfurt in 2007 erneut einen nur moderaten Anstieg des Passagieraufkommens (über 1 %), die Luftfracht sollte angesichts der anhaltend guten Rahmenbedingungen für den globalen Güteraustausch deutlich zulegen (zirka 4 %). Der Interkontinentalverkehr aber auch Osteuropa bleiben dabei in Frankfurt ein wesentlicher Wachstumsmotor.

Strategische Geschäftsbereiche 2007

Im Strategischen Geschäftsbereich **Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit (FBA)** wird die Verkehrssteigerung in Frankfurt die durch Produktivitätssteigerungen bedingten Umsatzrückgänge im Sicherheitsgeschäft voraussichtlich nicht kompensieren können. Aufgrund der damit einhergehenden Einsparungen beim Personalbedarf wird das Ergebnis voraussichtlich nur knapp unter Vorjahresniveau liegen.

Im Bereich **Handels- und Vermietungsmanagement (HVM)** sollte sich der Ausbau des Retail-Geschäfts insbesondere durch zusätzliche Retail-Flächen weiterhin positiv auswirken. Aufgrund von Gebäudeabrissen erwarten wir einen weiteren Rückgang der Mietumsätze. Negativ auf die Gesamtleistung wirken sich geringere interne Erträge aus. Insgesamt wird das Ergebnis voraussichtlich unter dem Vorjahr liegen.

Im Strategischen Geschäftsbereich **Bodenverkehrsdienste (BVD)** stehen den verkehrsbedingt erwarteten Mehrerlösen Preisnachlässe aufgrund bestehender Verträge sowie steigendem Marktdruck gegenüber. Insgesamt erwarten wir ein Ergebnis unter dem Vorjahr, das sich dennoch auf einem hohen Niveau bewegen sollte.

Die wesentlichen **Beteiligungen** der Fraport AG sollten sich 2007 erneut positiv entwickeln.

[22] Quelle: International Air Transport Association, Oktober 2006.
[23] Quelle: International Civil Aviation Organisation, Stand August 2006.
[24] Quelle: Airports Council International, Februar 2007.

Umsatz, EBITDA und Jahresüberschuss 2007

Die **Umsatz**entwicklung ist insgesamt von den bereits aufgezeigten Entwicklungen geprägt. Mehrerlöse aus Verkehr, Retailing und Versorgungsleistungen können die Negativeffekte aus Preiszugeständnissen und strukturellen Veränderungen im Sicherheitsgeschäft nicht komplett kompensieren.

Den **Personalaufwand** sollten wir insgesamt stabil halten können, während der **Sachaufwand** aufgrund des strikten Kostenmanagements deutlich unter dem Vorjahr liegen sollte. Im Rahmen des Projekts „Focus Competition" werden positive Effekte in der Größenordnung von etwa 25 Mio € bis zum Jahr 2010 erwartet. Die Realisierung der Einsparpotenziale hat in den konkreten Umsetzungsprojekten begonnen. Bei dem in 2005 angestoßene Projekt „Wir machen Fraport fit" befinden sich die betriebsintern vereinbarten personalpolitischen Maßnahmen in der Umsetzung. Hieraus werden positive Effekte in der Größenordnung von etwa 50 Mio € bis zum Jahr 2010 – im Vergleich zur Basis 2005 – erwartet.

Insgesamt erwarten wir ein **EBITDA**, das unter dem Vorjahrsniveau liegen sollte. Durch voraussichtlich anwachsende **Abschreibungen** aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen sollte das **EBIT** relativ stärker fallen. Dieser Effekt wird beim **Jahresüberschuss** zusätzlich durch die positiven Einmaleffekte im Geschäftsjahr 2006 verstärkt.

Vorschau 2008

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

Im Strategischen Geschäftsbereich **Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau und Sicherheit** erwarten wir eine Fortsetzung der Trends des Jahres 2007 im Umsatzbereich in abgeschwächter Form, wobei die Flughafen-Entgelte neu festgesetzt werden müssen.

Im Strategischen Geschäftsbereich **Handels- und Vermietungsmanagement** gehen wir von einem stabilen EBITDA aus.

Im Bereich **Bodenverkehrsdienste** sollte der Umsatz im Bereich der Infrastrukturentgelte mit dem Verkehr wachsen und im Bereich der Bodenverkehrsdienste stabil bleiben.

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, Reduzierung oder Verkauf bestehender Beteiligungen ergeben.

Investitionen

Die geplanten Investitionen im Jahr 2007 werden bestimmt durch einen unverändert hohen Modernisierungsbedarf der bestehenden Terminalanlagen und der Flugbetriebsflächen. Dies beinhaltet im Schwerpunkt die A380-Modifizierung der Abfertigungseinrichtungen und Flugbetriebsflächen, die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Terminalanlagen, die Erweiterungen im Bereich C und die Anpassungen aufgrund der EU-Sicherheitsverordnungen.

Die erwartete Genehmigung des Kapazitätsausbaus voraussichtlich Ende 2007 wird dann eine deutliche Steigerung der Investitionen aufgrund von vorbereitenden Arbeiten in Form von Abriss- und Verdrängungsmaßnahmen auslösen.

Die Absichtserklärung (Letter of Intent) zwischen Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH von November 2006 sieht auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge vor, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach zu beenden und die Grundstücke nach Beseitigung aller Werkseinrichtungen und etwaiger erforderlicher Sanierungen an Fraport zu übertragen. Fraport wird als Gegenleistung einen Betrag von 650,0 Mio € an Ticona/Celanese zahlen. Für 2008 ist eine Zahlung von 200,0 Mio € vorgesehen.

Das Gesamtinvestitionsvolumen für den Bau einer neuen Landebahn sowie von Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen ist – inklusive der Zahlungen an Ticona und inflationsbereinigt (bezogen auf das Preisniveau des Jahres 2000) – mit über 4 Mrd € bis zum Jahr

2020 angesetzt. Von 2000 bis Ende 2006 haben wir im Zuge der Vorbereitungen davon bereits 405,7 Mio € investiert, von denen 62,6 Mio € aufwandswirksam erfasst wurden.

Die Höhe der Investitionen für Neuakquisitionen und Kapitalerhöhungen bestehender Tochterunternehmen ist zurzeit noch nicht abschätzbar. Die Finanzinvestitionen könnten in den Jahren 2007 und 2008 in Abhängigkeit von erfolgreichen Akquisitionsprojekten ansteigen.

Vermögens- und Finanzsituation
Fraport wird auch 2007 und 2008 über eine äußerst stabile Bilanz verfügen. Durch die geplanten Investitionstätigkeiten am Frankfurter Flughafen werden sich dahingehend Veränderungen der Bilanzstruktur ergeben, dass sich der Finanzierungsbedarf über die Kreditseite erhöhen und somit das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital besser ausgleichen sollte. Das Eigenkapital wird sich weiterhin durch die positiven Jahresergebnisse verbessern. Insgesamt sollte sich in den kommenden Jahren die Bilanzsumme aufgrund dieser Entwicklung erhöhen.

Während sich die langfristigen Vermögenswerte im Wesentlichen bei den immateriellen Vermögenswerten und dem Sachanlagevermögen in Verbindung mit der geplanten Investitionstätigkeit erhöhen, erwarten wir bei den kurzfristigen Vermögenswerten eine stabile Entwicklung.

Auch langfristig soll die angestrebte Bilanzstruktur die relevanten Liquiditäts-Voraussetzungen eines Investment-Grade-Status erfüllen.

Neben der Gewinnthesaurierung sind weitere Eigenkapitalerhöhungen nur durch die Ausgabe neuer Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungs- und Aktienoptionsprogramms geplant. Zur Finanzierung der geplanten Investitionen in 2007 und 2008 stehen ausreichend Mittel zur Verfügung.

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

in Mio €	Anhang	2005	2006
Umsatzerlöse	(5)	1.673,3	1.681,3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	20,4	20,4
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	33,2	79,2
Gesamtleistung		**1.726,9**	**1.780,9**
Materialaufwand	(8)	–397,7	–440,1
Personalaufwand	(9)	–653,6	–641,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	–175,1	–192,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	–190,0	–247,7
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		**310,5**	**259,9**
Erträge aus Beteiligungen	(12)	43,9	43,4
Zinsergebnis	(13)	–1,5	31,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	–13,4	–25,8
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	–21,2	17,0
Finanzergebnis		**7,8**	**66,1**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**318,3**	**326,0**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	–121,4	–78,0
Sonstige Steuern[1]	(17)	–4,3	0,0
Jahresüberschuss	**(18)**	**192,6**	**248,0**
EBITDA		**485,6**	**452,1**

[1] *In 2006 sind sonstige Steuern mit 4,0 Mio € unter sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst.*

Bilanz

zum 31. Dezember 2006

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2005	31.12.2006
A. Anlagevermögen		**2.617,7**	**2.872,9**
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(19)	45,0	35,8
II. Sachanlagen	(20)	2.025,3	2.222,3
III. Finanzanlagen	(21)	547,4	614,8
B. Umlaufvermögen		**698,4**	**749,0**
I. Vorräte	(22)	8,1	7,7
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(23)	116,3	111,5
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(24)	57,2	84,8
IV. Wertpapiere	(25)	2,6	2,5
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(26)	514,2	542,5
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(27)	**33,3**	**37,5**
		3.349,4	**3.659,4**

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2005	31.12.2006
A. Eigenkapital	(28)	**1.871,0**	**2.046,2**
I. Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital 6,3 Mio € (Vorjahr 8,3 Mio €))		911,9	914,7
II. Kapitalrücklage		572,3	578,7
III. Gewinnrücklagen		304,7	447,6
IV. Bilanzgewinn		82,1	105,2
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(29)	**19,3**	**24,0**
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(30)	**8,4**	**8,4**
D. Rückstellungen	(31)	**562,5**	**546,4**
E. Verbindlichkeiten		**818,6**	**970,1**
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	586,3	681,2
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	122,4	182,1
3. Andere Verbindlichkeiten	(34)	109,9	106,8
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(35)	**69,6**	**64,3**
		3.349,4	**3.659,4**

Entwicklung des Anlagevermögens

zum 31. Dezember 2006

in Mio €	BRUTTOWERTE Anschaffungs- oder Herstellungskosten Stand am 1.1.2006	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2006
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	97,7	3,1	5,3	1,1	96,6
	97,7	**3,1**	**5,3**	**1,1**	**96,6**
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.241,3	146,5	96,5	31,8	3.323,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.512,3	44,6	107,1	29,1	1.478,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	277,3	28,0	29,3	4,7	280,7
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	439,6	222,0	22,6	– 66,7	572,3
	5.470,5	**441,1**	**255,5**	**– 1,1**	**5.655,0**
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	353,6	32,6	2,5	0,0	383,7
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9,1	0,1	1,5	0,0	7,7
Beteiligungen	183,3	6,2	10,0	0,0	179,5
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	79,4	5,5	12,2	0,0	72,7
Wertpapiere des Anlagevermögens	60,9	48,5	0,0	0,0	109,4
Sonstige Ausleihungen	172,9	20,4	1,6	0,0	191,7
	859,2	**113,3**	**27,8**	**0,0**	**944,7**
Gesamt	**6.427,4**	**557,5**	**288,6**	**0,0**	**6.696,3**

	BRUTTOWERTE						NETTOWERTE	
			Wertberichtigungen					
Stand am 1.1.2006	Zugänge	Abgänge	Umbu-chungen	Zuschrei-bungen	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2006
52,7	12,8	4,7	0,0	0,0	60,8	45,0	35,8
52,7	**12,8**	**4,7**	**0,0**	**0,0**	**60,8**	**45,0**	**35,8**
1.874,5	114,6	62,6	0,0	0,0	1.926,5	1.366,8	1.396,6
1.347,8	38,9	100,3	0,0	0,0	1.286,4	164,5	192,5
222,9	25,9	29,0	0,0	0,0	219,8	54,4	60,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	439,6	572,3
3.445,2	**179,4**	**191,9**	**0,0**	**0,0**	**3.432,7**	**2.025,3**	**2.222,3**
114,7	19,4	2,5	0,0	0,0	131,6	238,9	252,1
5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	3,7	2,3
122,5	6,0	3,4	0,0	0,0	125,1	60,8	54,4
65,6	0,0	1,5	0,0	0,0	64,1	13,8	8,6
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,9	109,4
3,6	0,4	0,0	0,0	0,3	3,7	169,3	188,0
311,8	**25,8**	**7,4**	**0,0**	**0,3**	**329,9**	**547,4**	**614,8**
3.809,7	**218,0**	**204,0**	**0,0**	**0,3**	**3.823,4**	**2.617,7**	**2.872,9**

Anhang zum Jahresabschluss 2006

(I) ALLGEMEINE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2006 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 2006.

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

Absichtserklärung Fraport und Ticona/Celanese

Fraport AG und Celanese AG/Ticona GmbH haben am 29. November 2006 eine Absichtserklärung unterzeichnet, mit dem Ziel, auf Basis noch zu verhandelnder endgültiger Verträge, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis Mitte des Jahres 2011, spätestens Ende 2011 zu beenden, anschließend die Luftfahrthindernisse zu beseitigen und bis 2015 das gesamte Areal zu übertragen. Die für die neue Landebahn benötigten Grundstücke sollen bereits nach Abschluss der endgültigen Verträge übertragen werden. Die Fraport AG wird als Gegenleistung einen Betrag von insgesamt 650 Mio € an die Celanese AG/Ticona GmbH zahlen. Im laufenden Geschäftsjahr wurde vereinbarungsgemäß ein Teilbetrag von 20 Mio € an Ticona/Celanese gezahlt und als geleistete Anzahlung im Sachanlagevermögen aktiviert. Der restliche Betrag soll in unterschiedlichen Tranchen zwischen 2008 und 2011 gezahlt werden.

Nach Übertragung der Grundstücke wird der Grundstückswert aktiviert, der verbleibende Teil erhöht die Herstellungskosten der neuen Landebahn und wird nach betriebsbereiter Übergabe planmäßig abgeschrieben.

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Am 17. Januar 2006 wurden unsere Kapitalanteile an der Portway-Handling de Portugal S.A. (Portway) zum Restbuchwert in Höhe von 2,7 Mio € veräußert.

Im März 2006 erfolgte eine Erhöhung des nicht haftenden Kapitals bei der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG um 4,5 Mio €, an der die Fraport AG als Kommanditist zu 100 % beteiligt ist.

Am 19. Mai 2006 wurde zusammen mit einem Konsortium die Delhi International Airport Private Ltd. gegründet, an der die Fraport AG mit 10 % beteiligt ist. Der Kapitalanteil beträgt nominal 3,8 Mio €. Die Fraport AG übernimmt für die Delhi International Airport Private Ltd. den Betrieb des Flughafens in Delhi.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens in Delhi wurde am 27. April 2006 die Gesellschaft Fraport Airport Operations India Private Ltd. gegründet. Die Fraport AG hat 99 % und die Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH 1 % der Kapitalanteile von nominal 1,8 Tsd € übernommen. Die Gesellschaft ist zurzeit inaktiv.

Am 19. Mai 2006 hat die Fraport AG ihren 50-Prozent-Anteil an der Unternehmensgruppe S. A. TCR International N.V. (TCR) verkauft. Der Veräußerungspreis betrug 15,0 Mio €. Bei dem Abgang aus dem Finanzanlagevermögen ist ein Gewinn in Höhe von 11,1 Mio € entstanden.

Die Gesellschaft Fraport Sicherheit Projekt GmbH wurde am 26. Juli 2006 als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fraport AG mit einer Stammeinlage von 25,0 Tsd € gegründet. Gegenstand der Gesellschaft ist die Erbringung von Sicherheitsdienstleistungen.

Die Liquidation und Löschung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft Proceed Air Aviation Services GmbH wurde am 7. August 2006, die Löschung der 100-prozentigen Tochter Deutsche Aero Consult GmbH am 13. Dezember 2006 in das Handelsregister eingetragen.

Nachdem die Fraport AG von der bulgarischen Regierung den Zuschlag für die Modernisierung, den Ausbau und den Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas erhalten hat, wurde am 11. August 2006 zusammen mit dem bulgarischen Unternehmen „BM Star" EOOD die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD gegründet. Die Fraport AG hat als Konsortialführer 60 % der Kapitalanteile von insgesamt 2,4 Mio € an der Gesellschaft übernommen.

Am 8. November 2006 wurde unsere Tochtergesellschaft Fraport Ground Services USA Inc., an der wir zu 100 % beteiligt waren, liquidiert und gelöscht.

In 2006 wurde die Erhöhung der Kapitalrücklage um 25,6 Mio € bei unserer Tochtergesellschaft Fraport Malta Ltd. beschlossen und durchgeführt. Zweck der Gesellschaft ist die finanzielle Ausstattung von Beteiligungen.

Am 8. Dezember 2004 hat die Fraport AG mit der Adler Real Estate GmbH einen bedingten Kaufvertrag über ihren Kommanditanteil an der Airrail Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (Airrail) (nominal 5 Mio €) sowie über ihr Darlehen (nominal 3,8 Mio €) gegenüber der Airrail abgeschlossen. Nachdem die im Kaufvertrag vereinbarten Bedingungen eingetreten sind, wurde der Kaufpreis in Höhe von 4 Mio € am 29. Dezember 2006 bezahlt. Der Kaufpreis wurde im Verhältnis der Nominalanteile auf die Beteiligung (2,3 Mio €) und die Ausleihung (1,7 Mio €) aufgeteilt.

Des Weiteren wurde der Airrail im Geschäftsjahr ein Darlehen in Höhe von 3,8 Mio € gewährt.

(3) Währungsumrechnung

Aktiv- und Passivposten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalls 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.

Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern zur Anpassung an die internationale Praxis unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst. In 2006 betragen die sonstigen Steuern 4,0 Mio € (Vorjahr 4,3 Mio €).

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.

Im Rahmen der Übernahme der US-Air Base werden grundsätzlich die anteiligen Anschaffungskosten der interimistisch genutzten Anlagen auf Basis eines Ertragswertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,0 % p.a. ermittelt.

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 13,0 % gekürzten Vollkostensatz des Mitarbeiters angesetzt.

Die Abschreibungen werden linear beziehungsweise degressiv vorgenommen. Für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens wurde durch das Gesetz zur steuerlichen Förderung von Wachstum und Beschäftigung vom 26. April 2006 die degressive Abschreibung auf das Dreifache der linearen Abschreibung, maximal 30 %, angehoben. Diese Regelung gilt für Wirtschaftsgüter, die zwischen dem 1. Januar 2006 und dem 31. Dezember 2007 angeschafft oder hergestellt werden. Die Gesellschaft hat für Zugänge ab dem 1. Januar 2006 von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Basis für die Abschreibungen 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 auch handelsrechtlich in Anspruch genommene, erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 8,5 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 ratierlich und ertragswirksam aufgelöst.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Soweit erforderlich, werden Abschreibungen vorgenommen. Planmäßige Abschreibungen werden auf die befristete Beteiligung aus dem BOT-Projekt in Lima vorgenommen. Die Abschreibungsdauer beträgt insgesamt 30 Jahre. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, 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.

Gewinnanteile aus Personenhandelsgesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

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.

Die erstmalig im Geschäftsjahr aktivierten Ansprüche aus Körperschaftsteuerguthaben (siehe auch Tz. 16) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände wurde 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 Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene sind gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS, (hier IAS 19) unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,4 % p. a. (Vorjahr 4,0 % 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. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % 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 die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet.

Die Rückstellungen für sonstige Pensionszusagen, im Wesentlichen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter, sind mit dem steuerlichen Teilwert gemäß § 6a EStG unter Zugrundelegung eines Rechnungszinsfußes von 6,0 % p. a. (Vorjahr 6,0 % p. a.) und unter Verwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck versicherungsmathematisch berechnet worden.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbesteuer und ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

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 %). In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden 156 potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen.

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 beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich werden Bewertungseinheiten gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft 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 Marktwertveränderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden von einem Finanzdienstleister durch Anwendung von Bewertungsmodellen ermittelt. Dabei werden marktgerechte Bewertungsparameter verwendet.

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	2006
Flughafen-Entgelte	**525,6**	**540,1**
davon Passagierentgelte	328,0	347,8
davon Lande- und Startentgelte	139,4	113,4
davon Abstellentgelte	43,9	45,2
davon Sicherheitsentgelte	14,3	33,7
Bodenverkehrsdienstentgelte	**371,1**	**356,2**
Infrastrukturentgelte	**192,3**	**192,5**
Sicherheitsdienstleistungen	**141,1**	**137,4**
Umsatzerlöse Real Estate	**172,1**	**166,1**
Umsatzerlöse Retail	**110,8**	**125,6**
Parkierung	**55,2**	**57,9**
Sonstige Umsatzerlöse	**105,1**	**105,5**
Gesamt	**1.673,3**	**1.681,3**

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

(6) Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2005	2006
Andere aktivierte Eigenleistungen	20,4	20,4

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 und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur enthalten.

(7) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2005	2006
Auflösungen von Rückstellungen	3,7	32,2
Buchgewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	0,2	11,2
Währungsgewinne	9,0	7,3
Zahlungseingang auf Manila-Projekt (anteilig)	0,0	6,1
Ausbuchung Verbindlichkeiten	0,0	5,5
Erstattungen durch Dritte	3,4	2,3
Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4,1	1,9
Erträge aus Schadenersatzleistungen	2,8	1,9
Sonstige	10,0	10,8
Gesamt	**33,2**	**79,2**

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere eine Rückstellung, die aufgrund des neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrags im Vorjahr gebildet wurde sowie weitere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich.

Aus dem Verkauf der 50-prozentigen Beteiligung S.A. TCR International N.V. wurden Buchgewinne in Höhe von 11,1 Mio € erzielt.

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

Im September 2006 hat die Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) einen Betrag von 29,0 Mio US-$ und im Dezember einen weiteren Betrag von 2,0 Mio US-$ zur Begleichung von Zinsforderungen und zur Rückzahlung von Darlehen an die Fraport überwiesen (insgesamt 24,1 Mio €). In früheren Jahren wurden die Ausleihungen und Zinsforderungen gegenüber dieser Gesellschaft wertberichtigt. Entsprechend der in früheren Jahren erfolgten Aufteilungen der Aufwendungen auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und das Finanzergebnis wurden die Erträge anteilig in den sonstigen betrieblichen Erträgen (6,1 Mio €) und im Finanzergebnis (18,0 Mio €) vereinnahmt (siehe auch Tz. 15).

In Vorjahren im Zusammenhang mit Mängelrügen eingebuchte Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden nach Klärung der Sachverhalte im laufenden Geschäftsjahr ausgebucht.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 58,3 Mio € (Vorjahr 11,4 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen (32,2 Mio €), Buchgewinnen aus Anlagenabgängen (13,1 Mio €), dem Zahlungseingang auf das Manila-Projekt (6,1 Mio €) sowie aus der Ausbuchung von Verbindlichkeiten (5,5 Mio €).

(8) Materialaufwand

in Mio €	2005	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	– 50,1	– 55,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	– 347,6	– 384,5
Instandhaltung	– 41,4	– 47,0
Versorgungsleistungen	– 69,0	– 66,8
Sonstige Fremdleistungen (davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	– 237,2 (– 33,3)	– 270,7 (– 31,6)
Gesamt	**– 397,7**	**– 440,1**

Im Geschäftsjahr stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen im Wesentlichen aufgrund des vermehrten Fremdpersonaleinsatzes unserer Enkelgesellschaften FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) zur Durchführung der Sicherheitsleistungen sowie der APS Airport Personal Service GmbH (APS). In 2006 betragen die von der FIS an die Fraport AG erbrachten Fremdleistungen 96,5 Mio € gegenüber 75,2 Mio € in 2005. Die von der APS erbrachten Leistungen betragen 29,0 Mio € gegenüber 15,6 Mio € im Vorjahr.

Weiterhin stiegen die Aufwendungen für bezogene Leistungen aufgrund der Inanspruchnahme von Dienstleistungen der gedas operational services GmbH & Co. KG. Das Unternehmen betreibt seit 1. Juli 2005 im Rahmen einer Dienstleistungsvereinbarung das Rechenzentrum, den Service Desk und das Netzwerk der Fraport AG.

Diesen Mehraufwendungen stehen geringere Personalaufwendungen unter anderem aus der Optimierung des Personal-Mix zwischen Mitarbeitern der Fraport AG und Fremdpersonal aus Fraport-Töchtern gegenüber.

Die Aufwandsanteile aus Investitionen betreffen im Wesentlichen nicht aktivierungsfähige Leistungen für das Terminal 1 sowie bestehender Flugbetriebsflächen, die im Rahmen der Investitionsvorhaben durchgeführt werden.

9) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2005	2006
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	–518,3	–511,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–135,3	–129,6
(davon für Altersversorgung)	(–35,5)	(–31,1)
Gesamt	**–653,6**	**–641,0**

Der Personalaufwand liegt insbesondere durch die Reduzierung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 268 Stammbeschäftigte unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	2005	2006
Stammbeschäftigte	11.475	11.206
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	695	747
Gesamt	**12.170**	**11.953**

(10) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2005	2006
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	–8,8	–12,8
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	–106,1	–114,6
Technische Anlagen und Maschinen	–43,1	–38,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	–17,1	–25,9
Gesamt	**–175,1**	**–192,2**

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 182,5 Mio € (Vorjahr 165,1 Mio €) sowie außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 9,7 Mio € (Vorjahr 10,0 Mio €) vorgenommen.

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen insbesondere aufgrund der erhöhten Investitionstätigkeit sowie der Anpassung von Nutzungsdauern an die beabsichtigten Abbruchtermine infolge umfangreicher Umbauarbeiten in den Terminals. Die außerplanmäßigen Abschreibungen ergaben sich aus voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen diverser Gebäude und einem Radarsystem zur Vorfeldkontrolle.

(11) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2005	2006
Aufwendungen aus Wertpapierleihen	– 10,8	– 41,3
Mieten und Leasingaufwendungen	– 25,0	– 27,7
Versicherungen	– 20,8	– 19,8
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	– 26,8	– 19,4
Werbekosten	– 14,7	– 16,6
Aufwand Betriebsrestaurants	– 15,8	– 16,4
Buchverluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	– 5,7	– 17,8
Umweltschutz	– 6,0	– 10,0
Währungskursverluste (davon realisiert)	– 8,0 (– 7,7)	– 9,0 (– 8,7)
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	– 5,5	– 5,6
Sonstige Steuern	0,0	– 4,0
Wertberichtigung auf Forderungen	– 5,4	– 1,6
Sonstiges	– 45,5	– 58,5
Gesamt	**– 190,0**	**– 247,7**

Den aus unterjährig abgeschlossenen Wertpapierleihen entstandenen Aufwendungen in Höhe von 41,3 Mio € stehen Dividendenzahlungen in Höhe von 41,6 Mio € gegenüber (siehe auch Tz. 13).

Der Beratungs-, Rechts-, und Prüfungsaufwand reduziert sich im Geschäftsjahr aufgrund geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt.

Die Erhöhung der Buchverluste ergibt sich im Wesentlichen aus der Zunahme von Abbrüchen und Verschrottungen im Zusammenhang mit den umfangreichen Um- und Ausbaumaßnahmen sowie aus der Ausbuchung nicht weiter verwertbarer Planungsleistungen.

Die Aufwendungen für Umweltschutz resultieren im Wesentlichen aus der Zuführung zur Rückstellung für Umweltmaßnahmen, die zur Beseitigung von Umweltbelastungen um 7,9 Mio € erhöht wurde. Weiterhin wurden 2,0 Mio € für im Geschäftsjahr gegebene Zusagen zur Förderung von externen Umweltprojekten zurückgestellt.

Seit 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (Vorjahreswert 4,3 Mio €). Ein wesentlicher Anteil der sonstigen Steuern entfällt mit 3,7 Mio € auf Grundsteuern.

Der Posten Sonstiges beinhaltet Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 18,9 Mio € (Vorjahr 6,5 Mio €). Die periodenfremden Aufwendungen ergeben sich insbesondere aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen (17,8 Mio €).

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer in Höhe von 2,0 Mio € setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2005	2006
Abschlussprüfung	0,8	0,8
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	0,2	0,2
Sonstige Leistungen	0,2	1,0

Von den sonstigen Leistungen betreffen 0,3 Mio € PwC USA für Arbeiten im Zusammenhang mit dem Schiedsgerichtsverfahren Manila, die über Deutschland koordiniert werden.

(12) Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2005	2006
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği Anonim Şirketi	24,3	16,1
ICTS Europe Holdings B.V.	8,0	10,0
Ineuropa Handling-Gesellschaften (UTEs)	6,3	6,8
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	0,0	3,2
Übrige	5,3	7,3
Gesamt (davon aus verbundenen Unternehmen 34,1 Mio €; Vorjahr 11,6 Mio €)	**43,9**	**43,4**

(13) Zinsergebnis

in Mio €	2005	2006
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen 0,1 Mio €; Vorjahr 0,1 Mio €)	29,4	64,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon an verbundene Unternehmen – 1,2 Mio €; Vorjahr – 0,5 Mio €)	– 30,9	– 32,5
Gesamt	**– 1,5**	**31,5**

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Dividendenzahlungen aus Wertpapierleihen und Termingeldanlagen. Den Dividendenzahlungen aus Wertpapierleihen in Höhe von 41,6 Mio € stehen korrespondierende Aufwendungen in Höhe von 41,3 Mio € in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber (siehe auch Tz. 11).

Zusammensetzung Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

in Mio €	2005	2006
Langfristige Verbindlichkeiten	– 25,8	– 25,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	– 0,6	– 3,0
Übrige	– 4,5	– 4,0
Gesamt	**– 30,9**	**– 32,5**

(14) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2005	2006
Planmäßige Abschreibungen	– 11,5	– 0,5
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği Anonim Şirketi	– 11,0	0,0
Lima Airport Partners S.R.L.	– 0,5	– 0,5
Außerplanmäßige Abschreibungen	– 1,9	– 25,3
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği Anonim Şirketi	0,0	– 17,2
Pantares Tradeport Asia Ltd.	0,0	– 5,5
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH	0,0	– 2,2
Hessischer Flugplatz Egelsbach	– 1,3	– 0,4
Fraport Ground Services USA, Inc.	– 0,6	0,0
Gesamt	**– 13,4**	**– 25,8**

Planmäßige Abschreibungen werden auf die befristete Beteiligung aus dem BOT-Projekt in 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. Die im Geschäftsjahr durchgeführte Bewertung für Antalya ergab einen Abwertungsbedarf in Höhe von 14,0 Mio €. Aufgrund der Ausschüttungen der Gesellschaft aus den außerordentlichen Rücklagen und mit Hinblick auf die begrenzte Laufzeit der Konzession zum Betrieb des Flughafens wurde darüber hinaus eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 3,2 Mio € vorgenommen.

(15) Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2005	2006
Zahlungseingang auf Manila-Projekt (anteilig)	0,0	18,0
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen 0,5 Mio €; Vorjahr 0,4 Mio €)	4,6	7,0
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	– 9,6	8,0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	– 16,3	– 16,1
Gesamt	**– 21,2**	**17,0**

Bis zum Jahresende sind bei der Fraport AG Zahlungen zur Begleichung von Zinsforderungen und zur Rückzahlung von Darlehen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt in Höhe von rund 24,1 Mio € eingegangen. Entsprechend der in früheren Jahren erfolgten Aufteilung der Wertberichtigungen auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und das Finanzergebnis, wurden die Erträge anteilig in den sonstigen betrieblichen Erträgen (6,1 Mio €) und im Finanzergebnis (18,0 Mio €) vereinnahmt (siehe auch Tz. 7).

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betreffen Zinszahlungen aus den im Rahmen des Asset-Managements getätigten Geldanlagen.

Die Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 8,0 Mio € betreffen Buchgewinne, die sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Forward-Swaps aufgrund des zum Bilanzstichtag gestiegenen Zinsniveaus ergeben haben. Die Buchgewinne resultieren aus der Verminderung der im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellung in Höhe von 13,9 Mio € auf 5,9 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Forward-Swaps wurden abgeschlossen, um das im Zeitpunkt des Abschlusses niedrige Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Erst im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs werden die bis dann aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 39).

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

(16) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2005	2006
Körperschaftsteuerguthaben	0,0	32,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	– 121,4	– 110,2
Gesamt	**– 121,4**	**– 78,0**

Körperschaftsteuerguthaben

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG)“ ist am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 Abs. 4 – 7 KstG in Kraft getreten.

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n. F. ist das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Fraport AG hat nach § 37 Abs. 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entsteht grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgt erstmalig im Jahr 2008 und ist jeweils am 30. September eines jeden Jahres auszuzahlen. Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2006 rund 40,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs in Höhe von rund 32,2 Mio € wird unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen (siehe auch Tz. 24).

(17) Sonstige Steuern

in Mio €	2005	2006
Sonstige Steuern	– 4,3	0,0

Seit 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfasst. In 2006 betragen die sonstigen Steuern 4,0 Mio €.

(18) Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2005	2006
Jahresüberschuss	192,6	248,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	110,5	142,8
Bilanzgewinn (zur Ausschüttung vorgesehen)	82,1	105,2

Erläuterungen zur Bilanz

(19) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 4,2 Mio € betreffen insbesondere eine Vielzahl kleinere Individual- und Standardsoftware-Anwendungen zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die im Anlagegitter (Anlage zur Bilanz) ausgewiesenen Abgänge der Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten Abschreibungen, in Höhe von 0,6 Mio € betreffen im Wesentlichen unterschiedliche Software-Systeme.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 12,8 Mio € setzen sich aus planmäßigen (9,4 Mio €) und außerplanmäßigen Abschreibungen (3,4 Mio €) zusammen (siehe auch Tz. 10).

(20) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 441,1 Mio €. Diese betreffen im Wesentlichen Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen einschließlich deren brandschutztechnischen Ertüchtigung und zum Ausbau des Flughafens. Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Wirtschaftsguts erstmals in 2006 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischen Ausstattung, die Anschaffung von Abfertigungsgeräten zum Betrieb des Flughafens, die Fertigstellung der ersten drei Bauabschnitte zur Komplettsanierung der Start-/Landebahn Süd, die Erweiterung von Vorfeldflächen sowie den Bau verschiedener Gebäude und Platzanlagen.

Die Abgänge resultieren im Wesentlichen aus Abbrüchen und Verschrottungen von Anlagen, die im Rahmen von Erweiterungs-, Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen ersetzt oder verdrängt wurden. Darüber hinaus ergaben sich weitere Abgänge aus Immobilienverkäufen an die Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, aus Korrekturen von Eingangsrechnungen sowie aus Gutschriften und Stornierungen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 1,8 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 17,3 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 11).

Die Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 179,4 Mio € setzen sich aus planmäßigen (173,1 Mio €) und außerplanmäßigen Abschreibungen (6,3 Mio €) zusammen (siehe auch Tz. 10).

(21) Finanzanlagen

Die Zugänge von **Anteilen an verbundenen Unternehmen** in Höhe von 32,6 Mio € resultieren insbesondere aus der Erhöhung der Kapitalrücklage der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 25,6 Mio € und der Fraport Immobilienservice- und -entwicklungs GmbH & Co. KG in Höhe von 4,5 Mio € sowie der Gründung der Fraport Twin Star Airport Management AD in Höhe von 2,4 Mio €.

Die Zugänge der **sonstigen Ausleihungen** in Höhe von 20,4 Mio € und **Wertpapiere des Anlagevermögens** in Höhe von 48,5 Mio € betreffen im Wesentlichen im Rahmen des Asset-Managements getätigte Geldanlagen.

Die Zugänge der **Beteiligungen** in Höhe von 6,2 Mio € resultieren mit 3,8 Mio € aus unserer 10-prozentigen Beteiligung an der Delhi International Airport Private Ltd. sowie mit 2,3 Mio € aus unserem Kommanditanteil an der Airrail Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG.

Des Weiteren wurden Gesellschaftsdarlehen an die Airrail Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG in Höhe von 5,5 Mio € gegeben.

Insgesamt wurden Bruttoabgänge aus dem Finanzanlagevermögen in Höhe von 27,8 Mio € erfasst. Davon betreffen 14,4 Mio € den Verkauf unserer Beteiligung S.A. TCR International N. V. einschließlich der an die TCR gewährten Darlehen sowie 6,1 Mio € den Verkauf der Portway-Handling de Portugal S.A.

In den Finanzanlagen sind Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert über dem beizulegenden Zeitwert liegt:

in Mio €	Buchwert 31.12.2005	Buchwert 31.12.2006	Marktwert 31.12.2006
Sonstige Ausleihungen	160,0	180,0	175,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	20,0	20,0	19,7

Aufgrund der garantierten vollständigen Rückzahlung des angelegten Kapitals wird nicht von einer dauerhaften Wertminderung ausgegangen. Daher wurde gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 keine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Die angegebenen Marktwerte wurden aufgrund fehlender Börsennotierung von einem Finanzdienstleister durch Anwendung von Bewertungsmodellen ermittelt. Dabei wurden marktgerechte Bewertungsparameter verwendet.

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 14.

(22) Vorräte

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,8	7,7
Geleistete Anzahlungen	0,3	0,0
Gesamt	**8,1**	**7,7**

(23) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	116,3	111,5

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

Infolge eines verbesserten Debitorenmanagements haben sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduziert. Weiterhin war der Vorjahreswert durch Einmaleffekte erhöht. Ausfallrisiken sind durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

(24) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006	Restlaufzeit < 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit > 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1,1	4,3	4,3	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2,0	1,6	1,6	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	54,1	78,9	31,5	18,9	28,5
davon Körperschaftsteuerguthaben	(0,0)	(32,2)		(14,3)	(17,9)
davon Rückdeckungsversicherung	(10,0)	(10,6)			(10,6)
davon Altlasten Land Hessen	(9,7)	(7,2)	(2,6)	(4,6)	
davon im Rahmen Schallschutz	(19,5)	(1,5)	(1,5)		
Gesamt	**57,2**	**84,8**	**37,4**	**18,9**	**28,5**

Der wesentlichste Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen betrifft das im Geschäftsjahr aktivierte Körperschaftsteuerguthaben (siehe auch Tz. 16).

Im Vorjahr 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 10,6 Mio € (Vorjahr 10,0 Mio €) angesetzt.

Ein weiterer 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.

(25) Wertpapiere

Kurzfristige Wertpapieranlagen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Eigene Anteile	2,6	2,5

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	31.12.2006
Kurzfristige Termingelder	509,8	533,4
Sonstige	4,4	9,1
Gesamt	**514,2**	**542,5**

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 (siehe auch Tz. 21).

(27) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Baukostenzuschüsse	26,3	30,4
Sonstige	7,0	7,1
Gesamt	**33,3**	**37,5**

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

			Gewinnrücklagen				
in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinn-rücklagen	Bilanz-gewinn	Gesamt
Stand 1.1.2006	**911,9**	**572,3**	**36,5**	**2,6**	**265,6**	**82,1**	**1.871,0**
Dividendenzahlung						– 82,0	– 82,0
Kapitalerhöhung	2,8	6,4					9,2
Veränderung eigener Anteile				– 0,1	0,1		0,0
Jahresüberschuss						248,0	248,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					142,9	– 142,9	0,0
Stand 31.12.2006	**914,7**	**578,7**	**36,5**	**2,5**	**408,6**	**105,2**	**2.046,2**

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2006 insgesamt um 2.859.920 €.

Davon betreffen 749.670,00 € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Stock-Options aus dem MSOP 2001 im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 2.110.250,00 € geschaffen. Die Voraussetzungen für die Ausübung der Bezugsrechte für die 4. Tranche wurden im Geschäftsjahr 2006 erstmals erfüllt.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital aus 91.478.347 auf den Inhaber lautende 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		
	Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2006	**91.192.355**	**91.078.430**	**113.925**	**1.139.250**	**0,125**
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung (24. Mai 2006)	**74.967**	74.967			
Management-Stock-Options-Programm (MSOP):					
Kapitalerhöhungen 2006	**211.025**	211.025			
Vorstandsvergütung:					
Aktienweitergabe an Vorstände		4.197	– 4.197	– 41.970	0,005
Stand 31.12.2006	**91.478.347**	**91.368.619**	**109.728**	**1.097.280**	**0,120**

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden am 24. Mai 2006 zu einem Preis von € 58,69 an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum aktuellen Wert von 65,94 € verrechnet.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtrats um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden 749.670 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2005 (2005/1)	950.000	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiteraktienprogramm	– 74.967	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31. Dezember 2006	**875.033**	**10,0**

Zum 31. Dezember 2006 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von 8,8 Mio €, das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. 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 2006 6,3 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2006 wurden von den bereits gewährten Bezugsrechten 2,1 Mio € (211.025 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 machen, 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 1.287.750 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 3.650.143,23 € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (48,69 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 74.967) und aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 2.759.588,25 € (1. Tranche: 21,55 €/3. Tranche: 8,69 €/4. Tranche 13,10 € je Aktie) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (insgesamt 211.025).

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich im laufenden Geschäftsjahr um 4.197 ausgegebene eigene Aktien zur Abschlussvergütung der Vorstände in Höhe von 0,1 Mio € (bewertet mit 22,35 € je Aktie) vermindert.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,15 € je Aktie (Vorjahr 0,90 € 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	31.12.2006
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	19,3	24,0

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	31.12.2006
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	31.12.2006
Rückstellungen für Pensionen	27,6	26,7
Steuerrückstellungen	173,1	172,4
Sonstige Rückstellungen	361,8	347,3
Gesamt	**562,5**	**546,4**

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2006	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2006
Pensionsverpflichtungen	25,0	– 1,1	– 0,8	–	23,1
Sonstige Pensionszusagen	2,6	– 0,1	–	1,1	3,6
Gesamt	**27,6**	**– 1,2**	**– 0,8**	**1,1**	**26,7**

Die Pensionsverpflichtungen enthalten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene.

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen. Die Zuführung im laufenden Geschäftsjahr resultiert überwiegend aus erhöhten Einzahlungen der arbeitnehmerfinanzierten Altersversorgung.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – (ATV-K)) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten 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 2007 steigen wird. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch künftig Beitragserhöhungen erfolgen werden. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 422,6 Mio €.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 172,4 Mio € wurden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2006	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2006
Personal	129,3	– 38,0	– 3,1	53,0	141,2
Passiver Schallschutz	54,9	– 9,6	–	2,8	48,1
Umwelt	34,2	– 8,4	–	9,9	35,7
Übrige	143,4	– 44,3	– 37,2	60,4	122,3
Gesamt	**361,8**	**– 100,3**	**– 40,3**	**126,1**	**347,3**

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

Die Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens 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 5,9 Mio € (Vorjahr 13,9 Mio €) enthalten (siehe auch Tz. 15) sowie eine Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio € (Vorjahr 11,9 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 übergingen, 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 anteilig Kosten erstattet.

(32) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006	Restlaufzeit < 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit > 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	586,3	681,2	106,6	254,0	320,6

(33) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006	Restlaufzeit < 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	122,4	182,1	162,6	19,5	0,0

Die Steigerung der Verbindlichkeiten resultieren im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verpflichtungen aus dem Baubereich.

(34) Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006	Restlaufzeit < 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit > 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,0	0,3	0,3	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	85,9	72,6	68,8	3,8	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6,2	9,4	9,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	17,8	24,5	17,3	7,2	–
davon aus Steuern	(1,7)	(6,2)	(6,2)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,4)	(0,1)	(0,1)	–	–
Gesamt	**109,9**	**106,8**	**95,8**	**11,0**	**0,0**

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten mit 51,4 Mio € „Cash-Pool"-Verbindlichkeiten (Vorjahr 47,7 Mio).

(35) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Mietvorauszahlungen	22,2	19,8
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	19,5	17,4
Infrastrukturbeiträge CargoCity Süd	18,3	17,7
Sonstige	9,6	9,4
Gesamt	**69,6**	**64,3**

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.

(III) ERGÄNZENDE ANGABEN

(36) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2006 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 3,3 Mio € und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von 125,8 Mio €. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 109,2 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 30,3 Mio € (40,0 Mio US-$), für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 14,4 Mio € (19,0 Mio US-$) besteht.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und Betrieb des Flughafens in Delhi in Höhe von 51,5 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre neu gegründete Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von € 13,5 Mio.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2005	31.12.2006
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	35,7	185,8
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahrs	3,9	13,2
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	4,7	38,6
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	27,1	134,0
Bestellobligo für Investitionen	340,7	500,6
davon Investitionen im Zusammenhang mit Grundstücken	(86,1)	(80,0)
davon Baukosten zur Verlagerung der US-Air Base	(36,1)	(18,4)
Sonstiges	45,6	27,3
Gesamt	**422,0**	**713,7**
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	**(0,0)**	**(146,5)**

Die Berechnung der Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen wurde unter Berücksichtigung der nach Einzelverträgen vereinbarten Grundmietzeit ermittelt. Der Anstieg resultiert aus neuen Mietverhältnissen für zwei Gebäude auf dem Flughafen-Gelände.

Der Posten Sonstiges enthält eine finanzielle Verpflichtung aus einer Eigenkapitalgarantie in Höhe von 25,4 Mio € (1.482 Mio INR) zur Restrukturierung und Modernisierung des Flughafens in Delhi.

(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 beziehungsweise 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 4. Tranche mit Ablauf der Sperrfrist zum 16. April 2006 und Überschreitung der Ausübungshöhe in Höhe von 26,57 € erstmals erfüllt. Die Voraussetzungen für die 1. Tranche und die 3. Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 211.025 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. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

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 2006 216.400 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 28.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2006 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabe-zeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Aus-übungs-zeitraum	Aus-übungs-hürde in €	Aus-übungs-preis in €	Beizul. Zeitwert[2] in €
MSOP 2001:						
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,55	5,95
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64	4,22
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69	5,82
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10	6,20
MSOP 2005:						
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91[1]	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00[1]	19,27

[1] Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.
[2] Zum Ausgabezeitpunkt.

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten:

	Gesamt	Vorstand	Mitglieder der Geschäfts-führung verbundener Unternehmen	Führungs-kräfte der Fraport AG
Ausgegebene Bezugsrechte				
Stand 1.1.2006	419.775	132.000	45.500	242.275
Ausgegeben in 2006	216.400	50.000	37.650	128.750
Ausgeübt in 2006	– 211.025	– 82.000	– 20.000	– 109.025
Verfallen in 2006	– 17.500	0	– 2.500	– 15.000
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2006	**407.650**	**100.000**	**60.650**	**247.000**

(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 58,42 %. Daraus entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland 6,56 %, das Land Hessen 31,65 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,21 %.

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

Die Deutsche Lufthansa AG, Julius Bär Holding AG sowie die Capital Research and Management Company haben uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft jeweils die Schwelle von 5 % überschritten hat.

Der Stimmrechtsanteil der Deutsche Lufthansa AG beträgt 9,98 %, der Stimmrechtsanteil der Julius Bär Holding AG beträgt 5,10 %. Der Capital Research and Management Company sind 5,07 % der Stimmrechte zuzuordnen.

(39) Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen 31.12.2005	Nominalvolumen 31.12.2006	Marktwerte 31.12.2005	Marktwerte 31.12.2006	Drohverlustrückstellung 31.12.2005	Drohverlustrückstellung 31.12.2006
Zinsswaps	292,7	320,2	–16,9	–4,3	–13,9	–5,9
CMS-Floors	50,0	50,0	4,2	2,6	0,0	0,0
Zinscaps (Berechtigter)	102,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zinscaps (Verpflichteter)	102,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Zum Abschlussstichtag bestehen 17 Zinsswaps und zwei CMS-Floors, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden, um das derzeit niedrige Zinsniveau für bestehende und geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Ferner wurde eine Option zu einem Zinsswap verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

Neun 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 5,9 Mio € gebildet. Die Differenz zum entsprechenden Vorjahreswert in Höhe von 13,9 Mio € wird in den Gewinnen und Verlusten aus Zinssicherungsgeschäften ausgewiesen (siehe auch Tz. 15).

Zwei Zinscaps aus dem Jahr 1996 wurden im Jahr 2001 durch zwei weitere Zinscaps (Gegengeschäfte) glattgestellt, da ein ursprünglich erwarteter Finanzbedarf entfallen war. Mit Abschluss der Gegengeschäfte neutralisieren sich diese derivativen Instrumente in ihrer Wirkung in vollem Umfang. Die Zinscaps sind mit Wirkung vom 20. März 2006 ausgelaufen.

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

Am 15. Dezember 2006 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung 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

Vergütungsbericht

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen ist der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- festes Jahresbruttogehalt und Sachbezüge
- wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über den oben genannten Zeitraum ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Erfolgsabhängige Komponenten

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Umsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen Fixgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans (MSOP, vergleiche die Ausführungen in Tz. 37) gewährt.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des festen Jahresbruttogehalts (für den Fall der Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf Wunsch der Fraport AG 100 % des Fixgehalts) überschreitet. Mit Wirkung zum 1. Januar eines jeden Jahres können die Ruhegehälter nach billigem Ermessen, unter Berücksichtigung der Belange des ehemaligen Vorstandsmitglieds und der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft angepasst werden. Die Anpassungsverpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Anpassung nicht geringer ist als der Anstieg des Preisindexes für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte in Deutschland.

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandsmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Die Höhe der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage beträgt bei Herrn Dr. Bender 90 % und bei Herrn Prof. Schölch 93,33 % ihres festen Jahresbruttogehalts. Zum 31. Dezember 2006 beträgt der prozentuale Anspruch auf Ruhegehalt 75 % der oben angegebenen prozentualen Bemessungsgrundlage.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2006 einen prozentualen Anspruch von 34,5 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2006 beträgt 45 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, das heißt, 80,43 % des festen Jahresbruttogehalts. Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte und Herrn Mai mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmte sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate). Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden Sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Bender für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2006 angerechnet.

Vergütung des Vorstands 2006

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

in Tsd €	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2006	Tantieme Rückstellungsveränderung	Insgesamt
Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender	350,0	62,2	473,0	– 10,4	874,8
Prof. Manfred Schölch, stellv. Vorsitzender	300,0	39,0	405,0	– 8,8	735,2
Herbert Mai	218,8	29,4	296,0	– 9,1	535,1
Dr. Stefan Schulte	300,0	21,1	405,0	– 9,9	716,2
	1.168,8	151,7	1.579,0	– 38,2	2.861,3
Prof. Barbara Jakubeit bis 31. Oktober 2005		*3,3		– 85,3	– 82,0
Insgesamt	**1.168,8**	**155,0**	**1.579,0**	**– 123,5**	**2.779,3**

** Sachbezug aus 2005.*

Die Tantiemezahlungen enthalten die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2006 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2006. Minderbeträge aus der Auflösung der für das Geschäftsjahr 2005 gebildeten Rückstellung, die nicht zur Auszahlung kamen, sind in der Veränderung der Rückstellung erfasst. Über die endgültige Höhe der Tantieme 2006 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2007.

Die dem Vorstand darüber hinaus gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder:

	MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück	MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück	Bestand Gesamt Stück
Dr. Wilhelm Bender, Vorsitzender	20.000	20.000	40.000
Herbert Mai	15.000	15.000	30.000
Dr. Stefan Schulte	15.000	15.000	30.000
Insgesamt	**50.000**	**50.000**	**100.000**

Stock-Options-Programme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2006 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Stock-Options, die zum Stichtag noch im Bestand sind. 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 Optionswerts:

Dr. Wilhelm Bender 184,4 Tsd €, Prof. Manfred Schölch 18,7 Tsd €, Herbert Mai 138,3 Tsd € und Dr. Stefan Schulte 138,3 Tsd €.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder entstanden Aufwendungen in Höhe von 16,5 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 23.109,8 Tsd €. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen sind insgesamt 14.561,1 Tsd € zurückgestellt. Die laufenden Pensionen betrugen in 2006 1.099,6 Tsd €.

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2006 getätigten Transaktionen von Aktien, Optionen der Fraport AG, wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats 2006

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 (siehe auch Tz. 43).

(42) Vorstand

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender **Dr. Wilhelm Bender**	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 16. März 2006) Mitglied im Aufsichtsrat: – Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ab 17. März 2006) – Lufthansa CityLine GmbH – NOVA Allgemeine Versicherung AG/SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG – ThyssenKrupp Services AG – FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region
Stellvertretender Vorsitzender *Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten* **Prof. Manfred Schölch**	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Stellvertretender Vorsitzender im Aufsichtsrat: – Deutsche VerkehrsBank AG Mitglied im Aufsichtsrat: – Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30. Januar 2006) – ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (bis 7. Februar 2006)
Vorstand Arbeitsdirektor **Herbert Mai**	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Fraport Cargo Services GmbH (FCS) Mitglied im Aufsichtsrat: – FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH – Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (ab 7. Februar 2006) Mitglied im Gesellschafterausschuss: – MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG
Vorstand Finanzen und Bau **Dr. Stefan Schulte**	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 Mitglied im Kontrollgremium von Wirtschaftsunternehmen: – Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. (Vice-Chairman des Board of Directors)

(43) Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender **Karlheinz Weimar** Hessischer Finanzminister (Bezüge 2006: 38.150 €)	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – Flughafen Kassel GmbH Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat: – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale Mitglied im Verwaltungsrat: – Investitionsbank Hessen AG 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
Stellvertretender Vorsitzender **Gerold Schaub** Stellvertretender Landesbezirksleiter ver.di Hessen (Bezüge 2006: 35.050 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: – Lufthansa Systems Group GmbH
Dr. Manfred Bischoff Chairman of the Board EADS N. V. (Bezüge 2006: 21.950 €)	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG Mitglied im Aufsichtsrat und Boards: – DaimlerChrysler AG – Voith AG – SMS GmbH – Royal KPN N. V. – Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited – Unicredit S. p. a.
Jörg-Uwe Hahn Fraktionsvorsitzender der FDP im Hessischen Landtag Mitglied des Landtags (Bezüge 2006: 33.450 €)	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 2006: 31.850 €)	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – ISF Internationale Schule Frankfurt-Rhein-Main Geschäftsführungs GmbH Mitglied des Aufsichtsrats: – Nestlé Deutschland AG – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH – TechnologieStiftung Hessen GmbH – Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH Vorsitzender des Beirats: – Hebel Projektbau GmbH & Co. KG – Viessmann Werke GmbH & Co. KG Mitglied im Beirat: – Corpus Immobiliengruppe GmbH & Co. KG – IVG Immobilien AG – Eintracht Frankfurt Fußball AG Mitglied im Rundfunkrat: – Hessischer Rundfunk
Jörg Hennerkes Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ab 31. Mai 2006) (Bezüge 2006: 12.625 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: – Deutsche Bahn AG (ab 1. Februar 2006) – DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (ab 1. März 2006)
Helmut Hofmann Betriebsratsmitglied (Bezüge 2006: 26.350 €)	

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a. D.
Mitglied des Landtags
(Bezüge 2006: 24.350 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– MANIA Technologie AG
– ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
– FunkTicket AG
Mitglied im Aufsichsrat:
– IQB Career Services AG

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
(ab 31. Mai 2006)
(Bezüge 2006: 10.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
– Lufthansa Cargo AG
Mitglied des Aufsichtsrats:
– BMW AG
– Münchener Rückversicherungs Gesellschaft
– Eurowings Luftverkehrs AG
– Lufthansa Service Holding AG
– Lufthansa Technik AG
– Thomas Cook AG
Mitglied im Verwaltungsrat:
– Swiss International Air Lines AG
Mitglied des Board of Directors:
– HEICO Corporation, Miami, Florida

Zafer Memisoglu
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 24.750 €)

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

Ralf Nagel
Staatssekretär a. D.
(bis 27. März 2006)
(Bezüge 2006: 5.090 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
– Deutsche Bahn AG (bis 31. Januar 2006)
– Vorsitzender des Beirats der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 5. Juli 2006)

Adelheid Riedel-Ciesla
Gewerkschaftsvertreterin ver.di
(ab 9. März 2006)
(Bezüge 2006: 20.425 €)

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2006: 23.950 €)

Harald Rose
Gewerkschaftsvertreter ver.di
(Bezüge 2006: 23.950 €)

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

Petra Rossbrey
Leiterin Airport Facility Management, Fraport
(Bezüge 2006: 24.750 €)

Dr. h. c. Petra Roth
Oberbürgermeisterin
(Bezüge 2006: 23.550 €)

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
– The Forsythe Company gGmbH
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
– Nassauische Sparkasse
Mitglied im Beirat:
– E.ON Ruhrgas AG
– THÜGA AG

Werner Schmidt Betriebsratsmitglied (Bezüge 2006: 24.350 €)	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: – Riedwerke Kreis Groß-Gerau
Dr. Jürgen Siewert Ministerialdirigent (bis 31. Mai 2006) (Bezüge 2006: 10.215 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: – T-Systems Enterprise Services GmbH – T-Systems Business Services GmbH – Duisburger Hafen AG – DB Fernverkehr AG
Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender (Bezüge 2006: 25.150 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: – Airmail Center Frankfurt GmbH
Christian Strenger (Bezüge 2006: 23.950 €)	Vorsitzender des Aufsichtsrats: – The Germany Funds (USA) Mitglied im Aufsichtsrat: – DWS Investment GmbH
Achim Vandreike Bürgermeister a. D. (Bezüge 2006: 24.750 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: – ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 30. Juni 2006) – Messe Frankfurt GmbH (bis 30. Juni 2006) – Frankfurter Aufbau AG (bis 30. Juni 2006) – Eintracht Frankfurt Fußball AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – Bäderbetriebe Frankfurt GmbH (bis 30. Juni 2006) – Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH (bis 30. Juni 2006) – Stadion GmbH (bis 30. Juni 2006) – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (bis 30. Juni 2006) – Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (bis 30. Juni 2006) – Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30. Juni 2006)
Peter Wichtel Betriebsratsvorsitzender (Bezüge 2006: 31.850 €)	Mitglied im Vorstand: – Unfallkasse Hessen Mitglied im Aufsichtsrat: – gedas operational services GmbH & Co. KG

Frankfurt am Main, den 2. März 2007

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 Geschäftsjahres [2] in Tsd €
ACR Gulf Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	– 108	– 106 [3]
AFRIPORT S.A., Luxemburg/Luxemburg	10,0	100	– [4]
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	227	– 296 [5]
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	2.972	925
AirIT Airport IT Services Hahn AG, Lautzenhausen	100,0	737	0,2
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	2.057	351
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	534	482
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 [6]
Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main	51,0	– 8	– 459 [7]
AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Oberhaching	33,33	4.256	– 2.968 [8]
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware/USA	100,0	– 1.616	– 351 [3] [9]
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,0	55.231	15.323
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	1.620	1.070
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	2.581	2.067
Asia Security Management, Bangkok/Thailand	(30,5)	465	– 176
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	(100,0)	– 19	0 [3]
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	(100,0)	– 40	0 [3]
Compañía de Economia Mixta de Valor y Seguridad CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	–	– [5]
Consultants on Targeted Security Netherlands B.V., Amsterdam/Niederlande	(100,0)	– 22	– 33 [3]
CESG – Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.S., Paris/Frankreich	(100,0)	489	187 [3] [10]
CESG Protection SARL, Paris/Frankreich	(100,0)	19	– 2 [3] [10]
Decision Support Technologies Inc., Florida/USA	(100,0)	– 1.616	– 351 [3] [9]
Diag-Nose SAS, Paris/Frankreich	(100,0)	598	551 [3]
Diag-Nose Israel Ltd., Lod/Israel	(100,0)	12	– 14 [3]
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi/Indien	10,0	–	– [4]
Emerald Airport Services Europe S.A., Brüssel/Belgien	(100,0)	45	4 [3]
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.248	1.196
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt	25,0	44	– 8
FIS Deutschland Flug- und Industriesicherheit Service GmbH, Kelsterbach	(100,0)	24	– 1 [3]
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH, Kelsterbach	(100,0)	15.505	10.380 [3]
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	122	– 10 [5]
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	65,0	72.650	– 16.067 [6]
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	144.309	8.328 [3] [11]
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken	51,0	696	– 215
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	– 9.116	– 59 [12] [13]
Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore/Indien	100,0	–	– [5]
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	14.383	5.148

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital[1] in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres[2] in Tsd €
Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	484	182
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	11.525	2.936 [14]
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,0)	26.153	537 [15]
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	(0,07) 99,93	26.153	537 [15]
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	21	– 4 [14]
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	21	– 3 [14]
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	2.712	– 3.061 [5] [12]
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	228	217
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	3.576	– 949 [14] [16]
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	15	– 3
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	1.708 [14] [16]
Fraport Sicherheit Projekt GmbH, Frankfurt am Main	100,0	25	– [4] [5]
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,0	– 230	– 4.251
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	168	93
gedas operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	1.289	1.042 [6]
General Offshore Ltd., London/Großbritannien	(33,0)	578	527 [3] [17]
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	(30,0) 40,0	2.489	1.464
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	25,0	280	11
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	(65,0)	26	– 49 [6]
ICTS (UK) Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	4.869	708 [3]
ICTS Belgium SPRL, Brüssel/Belgien	(100,0)	465	98 [3]
ICTS Albania SH.P.K., Tirana/Albanien	(100,0)	212	141 [3]
ICTS Denmark ApS, Kopenhagen/Dänemark	(100,0)	44	27 [3]
ICTS Europe Holdings B.V., Amsterdam/Niederlande	100,0	47.581	13.009 [3]
ICTS France S.A, Paris/Frankreich	(100,0)	– 944	– 1.277 [3] [10]
ICTS General Services S.L., Madrid, Spain	(100,0)	382	230 [3] [18]
ICTS Greece Ltd., Athen/Griechenland	(100,0)	460	349 [3] [19]
ICTS Hellas HBS Services Joint Venture, Athen/Griechenland	(100,0)	– 40	1 [3] [20]
ICTS Hellas S.A., Athen/Griechenland	(100,0)	– 14	– 141 [3] [20]
ICTS Hispania S.A., Madrid/Spanien	(100,0)	806	– 644 [3] [18]
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	(100,0)	2.709	499 [3]
ICTS Netherlands Airport Services VOF, Amsterdam/Niederlande	(50,0)	1.688	1.038 [3]
ICTS Norway A/S, Gardermoen/Norwegen	(100,0)	29	25 [3]
ICTS Security Consultants Ltd., Zürich/Schweiz	(100,0)	1.111	586 [3]
ICTS Sweden AB., Stockholm/Schweden	(100,0)	261	8 [3]
ICTSP Portugal Consultadoria de Aviacao Commercial, S.A., Lissabon/Portugal	(100,0)	601	300 [3]

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital[1)] in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres[2)] in Tsd €
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., [21)] Madrid/Spanien	20,0	11.306	11.096 [8)]
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E., [21)] Madrid/Spanien	20,0	3.181	2.881 [8)]
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., [21)] Madrid/Spanien	20,0	7.755	6.433 [8)]
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., [21)] Madrid/Spanien	20,0	27.773	27.172 [8)]
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E., [21)] Madrid/Spanien	20,0	1.438	1.258 [8)]
Ineuropa Handling, U.T.E., [21)] Santa Cruz/Spanien	20,0	6.015	3.611 [8)]
International Aviation Security (UK) Limited, London/Großbritannien	(100,0)	– 118	0 [3)]
International Aviation Security, Lda, Lissabon/Portugal	(95,0)	1	0 [3)]
JV ICTS 3D, Athen/Griechenland	(60,0)	– 1.354	186 [3) 19)]
JV ICTS 3D Wackenhut, Athen/Griechenland	(55,0)	7	565 [3) 19)]
Kaiak Ltd., Swansea/Großbritannien	(20,0)	89	20 [3) 5) 8) 17)]
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	42,75	50.884	4.506
LIS GmbH, Sicherheitsberatung für Luftfahrt und Industrieanlagen, Ebenfurth/Österreich	(100,0)	– 168	– 242 [3)]
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	3.083	2.571
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	1.812	680
MUSC Hellas Ltd., Athen/Griechenland	(51,0)	16	– 4 [3) 17)]
MUSC Krogius Ltd., Tallin/Estland	(50,0)	49	13 [3) 17)]
New Age Aviation Security US Inc., Virginia/USA	(75,0)	– 894	– 563 [3) 22)]
New Age Security Solutions International Inc., Virginia/USA	(49,0)	0	0
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	11.113	2.351
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,0	2.397	– 687
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	998	265 [8)]
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.317	619 [8)]
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)]
Security Partners Ltd., Moskau/Russland	(100,0)	21	44 [3)]
Security Partners Ozel Guvenlik, Koruma, Egitim ve Danismanlik Hizmetleri A.Ş., Antalya/Türkei	(100,0)	692	668 [3)]
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Schanghai/China	50,0	209	6
Terminal for Kids gGmbH, Kelsterbach	(50,0)	38	13
Underwater Security Consultants Nigeria Ltd., Rivers State/Nigeria	(96,0)	10	– [3) 5) 17)]
Underwater Security Consultants UK Ltd., London/Großbritannien	(50,1)	– 1.406	– 1.287 [3) 17)]
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	31	0

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital[1] in Tsd €	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres[2] in Tsd €
Wellington Offshore Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	82	– [3) 5) 17)]
Yacht Secure Ltd., London/Großbritannien	(30,0)	– 7	11 [3) 17)]
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	32,5	62	34

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

[1)] *Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.*

[2)] *Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.*

[3)] *Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).*

[4)] *Neu erworbene/gegründete Gesellschaft; Jahresabschluss liegt noch nicht vor.*

[5)] *Gesellschaft inaktiv.*

[6)] *Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.*

[7)] *Jahresabschluss 2004.*

[8)] *Jahresabschluss 2005.*

[9)] *Konsolidierter Abschluss Air-Transport IT Services, Inc. und Decision Support Technologies, Inc.*

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

[11)] *Konzern-Abschluss Flughafen Hannover-Langenhagen.*

[12)] *Gesellschaft befindet sich in Liquidation.*

[13)] *Jahresabschluss 2001.*

[14)] *Konsolidierter Abschluss der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Fraport Objekte 162 163 GmbH, Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG.*

[15)] *Konsolidierter Abschluss Fraport Malta Ltd. und Fraport Malta Business Services Ltd.*

[16)] *Ergebnis vor Verwendungsvertrag.*

[17)] *Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS Teilkonzern-Abschlusses: Underwater Security Consultants UK Ltd., General Offshore 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.*

[18)] *Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Hispania S.A. und ICTS General Services S.L.*

[19)] *Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Greece Ltd., JV ICTS 3D Wackenhut und JV ICTS 3D.*

[20)] *Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS Teilkonzern-Abschlusses: ICTS Hellas S.A. und ICTS Hellas HBS Service Joint Venture.*

[21)] *Unbeschränkte persönliche Haftung.*

[22)] *Konsolidierter Abschluss innerhalb des ICTS Teilkonzern-Abschlusses: New Age Aviation Security US Inc. Und New Age Security Solutions International Inc.*

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 2006 bis 31. Dezember 2006 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 2. März 2007

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).
(4/07/0,1)