Fraport
Frankfurt Airport
Services Worldwide

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2002

LAGEBERICHT DER FRAPORT AG

1 Highlights
2 GESCHÄFTSSTRATEGIE
2 Unser Kerngeschäft
2 Das Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main
4 Das externe Geschäft
4 WM 2005 – Werte schaffen für morgen
5 GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2002
5 Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs
5 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
7 Entwicklung des Luftverkehrs
8 Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt am Main
11 WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN IN DEN STRATEGISCHEN GESCHÄFTSBEREICHEN UND IN DEN BETEILIGUNGEN
11 Verkehrs- und Terminalmanagement
13 Bodenverkehrsdienste
14 Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
15 Immobilien und Facility Management
16 Beteiligungen
19 UMSATZ- UND ERGEBNISENTWICKLUNG
22 INVESTITIONEN
23 Kapitalflussrechnung
25 Vermögens- und Kapitalstruktur
25 ABHÄNGIGKEITSBERICHT
26 DIE FRAPORT-AKTIE
26 Kursentwicklung
26 Dividende
27 Investor Relations
28 MITARBEITER UND HUMAN RESOURCES MANAGEMENT
29 Umweltschutz und gesellschaftliches Engagement
29 RISIKOMANAGEMENT
29 Risikomanagement-Strukturen
30 Wesentliche Risiken
30 Gesamtwirtschaftliche Risiken
30 Marktrisiken
31 Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau
31 Finanzwirtschaftliche Risiken
31 Rechtliche Risiken
32 Sonstige Risiken und IT-Risiken
32 Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten
33 Gesamtrisikobeurteilung
34 WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG
34 AUSBLICK
36 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
37 BILANZ
38 ANLAGE ZUR BILANZ
40 ANHANG DER FRAPORT AG
71 GLOSSAR

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

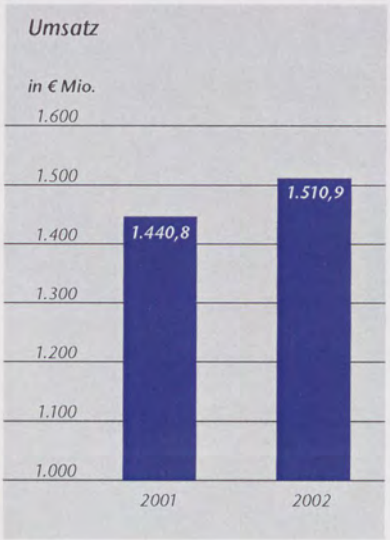
im Geschäftsjahr 2002 haben wir aufgrund der Unsicherheit über die nachhaltige Werthaltigkeit unseres Engagements auf den Philippinen das Flughafen-Terminal in Manila voll abgeschrieben. Mit € 325,9 Mio. prägt die Vollabschreibung den Jahresabschluss 2002. Die angesichts eines Umsatz- und Ergebniszuwachses im Jahr 2002 erfolgreiche Unternehmensleistung ohne den Manila-Effekt wird durch diesen einmaligen Effekt überschattet. Die Fraport AG schließt damit das Geschäftsjahr 2002 mit einem Jahresfehlbetrag von € –130,3 Mio. ab. Nach Auflösung der Kapitalrücklage in gleicher Höhe beläuft sich der Bilanzgewinn auf Null. Dies erlaubt keine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2002.

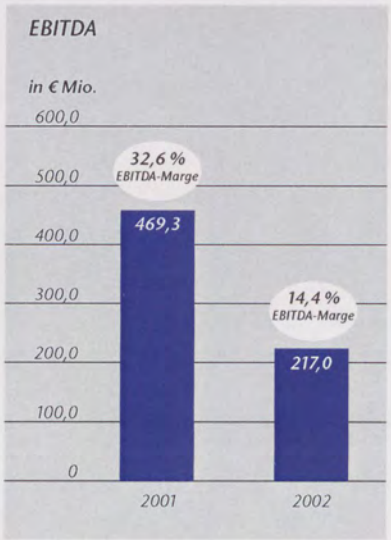
Trotz des Sondersachverhalts Manila und des schwierigen Jahres nach dem 11. September kann die Fraport AG auf ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr verweisen.

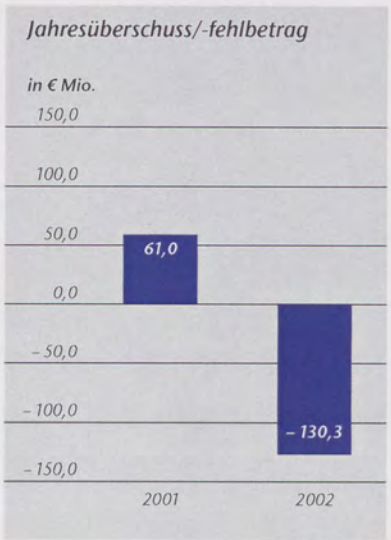
Kennzahlenüberblick in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.510,9	1.440,8	4,9
EBITDA	217,0	469,3	– 53,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 80,6	135,9	– 159,3
Jahresergebnis	– 130,3	61,0	– 313,6
Investitionen	303,6	859,5	– 64,7
Operativer Cash flow	378,0	359,3	5,2
Eigenkapital	1.522,3	1.686,1	– 9,7
Bilanzsumme	3.012,0	3.105,2	– 3,0
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter (ohne Auszubildende)	12.606	12.650	– 0,4

Unsere Highlights im Geschäftsjahr 2002

- Erholung des Luftverkehrsaufkommens – Verkehrszahlen am Standort Frankfurt auf Vorjahresniveau.
- Umsatzanstieg um 4,9% auf € 1.510,9 Mio.
- Erlössteigerung im Retail-Geschäft um 12,1 % auf € 67,6 Mio.
- Ohne die Sonderbelastung Manila wäre ein Jahresüberschuss in Höhe von € 135,6 Mio. erzielt worden.
- Fraport AG übernimmt 100 % der Gesellschafteranteile an der ICTS Europe Holdings B.V.
- Ausbau des Flughafens Frankfurt Main: Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Juni 2002. Fraport AG hält an der für 2006 geplanten Fertigstellung der neuen Landebahn fest.







Geschäftsstrategie

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

Unser Kerngeschäft

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

Das Wachstumspotenzial des Flughafens Frankfurt Main

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

Der geplante Ausbau umfasst die Erweiterung des Start- und Landebahnensystems um eine Landebahn im Nordwesten des Flughafen-Geländes sowie den Bau neuer Terminalanlagen und notwendiger Infrastruktur-

einrichtungen, primär im Süden des Flughafen-Areals. Mit dem Flughafen-Ausbau soll eine Kapazität von ca. 660.000 Flugbewegungen im Jahr bzw. 120 Bewegungen in der Stunde erreicht werden.

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

Derzeit erstellt die Fraport AG die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren, das für den Flughafen-Ausbau erforderlich ist. Die ursprünglich 2002 vorgesehene Antragseinreichung soll wegen der Komplexität des Verfahrens und der angestrebten sorgfältigen Vorbereitung der Unterlagen nun im laufenden Geschäftsjahr erfolgen. Die Fertigstellung der neuen Landebahn ist für das Jahr 2006 vorgesehen. Die Fraport AG geht nach gegenwärtigem Kenntnisstand davon aus, dass die Realisierung des Gesamtprojekts im vorgesehenen Zeitplan möglich sein wird. Im Rahmen dieses Verfahrens beabsichtigt die Fraport AG ein Nachtflugverbot für geplante Flugbewegungen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr zu beantragen.

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

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

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

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

Das externe Geschäft

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

WM 2005 – Werte schaffen für morgen

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

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

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

Über Teilprojekte innerhalb der einzelnen Geschäftsbereiche hinaus, die in den entsprechenden Kapiteln näher erläutert sind, wird das Beteiligungsportfolio mit Blick auf die strategische Konformität und den dauerhaften Wertbeitrag der einzelnen Beteiligungen analysiert sowie gegebenenfalls restrukturiert oder desinvestiert.

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

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

Geschäftsentwicklung 2002

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel im Jahr 2002

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

Quelle: United Nations, Januar 2003.

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

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

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

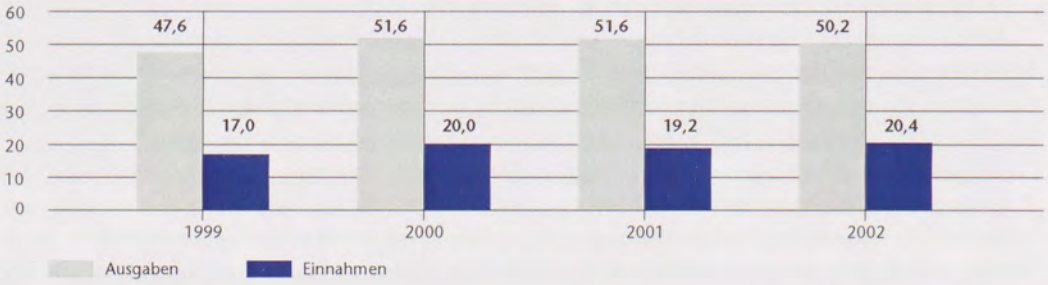
Verwendungsseite des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP)

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

Quelle: Statistisches Bundesamt, Februar 2003.

Deutsche Reiseverkehrsbilanz

in € Mrd.



Quelle: Deutsche Bundesbank, Zahlungsbilanzstatistik, Februar 2003.

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

Entwicklung des Luftverkehrs

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

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

Luftverkehrswachstum im Vergleich (in %) [1]

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

[1] Zahlen im Passagier- und Cargo-Verkehr beziehen sich auf den gewerblichen Verkehr (an + ab + Transit).
[2] ADV-Monatsstatistik Dezember 2001 (Tabelle kumulierte Monatswerte).
[3] ADV-Monatsstatistik Dezember 2002 (Tabelle kumulierte Monatswerte).
[4] ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2001, Genf, 20.3.2002, o. S.
[5] ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2002, Genf, 24.3.2003, o. S.

Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Main

Entgegen dem schwachen Wirtschafts- und Branchentrend konnte sich der Airport Frankfurt mit Verkehrszahlen, die nahezu das Vorjahresniveau erreichten, einmal mehr als krisenfestes Unternehmen behaupten. Als Hub-Flughafen mit einer hohen kontinentalen und interkontinentalen Umsteigerfunktion – mehr als die Hälfte aller Passagiere kommen nach Frankfurt, um hier schnell den Flieger zu wechseln – profitierte er von der Politik der Fluggesellschaften, in Krisenzeiten ihre Kapazitäten vermehrt auf die großen Verkehrsdrehkreuze zu konzentrieren, und schnitt im internationalen und insbesondere im nationalen Branchenvergleich gut ab.

Im Jahr 2002 nutzten 48,5 Mio. Passagiere den Flughafen Frankfurt Main. Damit wurde das Vorjahresniveau mit einem Minus von 0,2 % weit geringer unterschritten, als noch im 1. Halbjahr prognostiziert. Das Frachtaufkommen am nach wie vor größten europäischen Cargo-Flughafen lag mit 1,5 Mio. t sogar um 1,4 % über dem Vorjahr. Die Zahl der Starts und Landungen stieg leicht um 0,4 % auf 458,4 Tsd. Dagegen blieben die für einen Großteil der Start- und Landegrundentgelte maßgeblichen Höchststartgewichte mit 24,9 Mio. t um 2,5 % unter dem Wert des Jahres 2001.

Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main

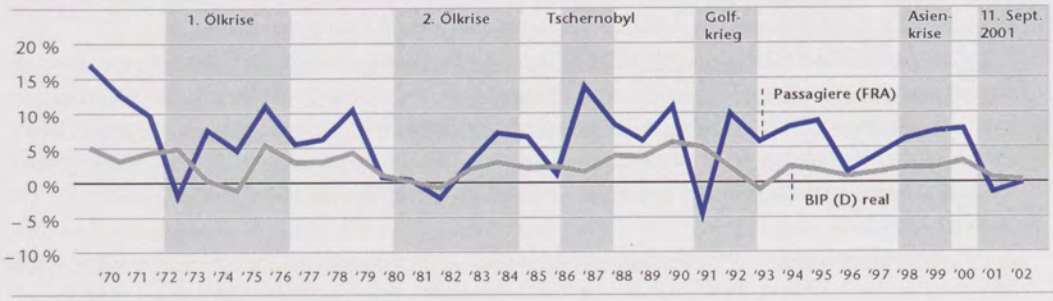
	2002	2001	Veränderung in %[1]
Passagiere (Mio.)	48,5	48,6	– 0,2
Luftfracht (Tsd. t)	1.514,8	1.494,1	1,4
Luftpost (Tsd. t)	141,0	141,1	– 0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.)[2]	458,4	456,5	0,4
Höchststartgewichte (Tsd. t)	24.926,9	25.564,5	– 2,5
Sitzladefaktor (%)	69,8	68,2	

[1] Veränderungsraten basieren auf nicht-gerundeten Zahlen.
[2] Ohne Militärflüge.

Passagierverkehr

Die Folgen der Terroranschläge vom 11. September 2001 und mehr noch das schwache wirtschaftliche Umfeld beeinflussten auch am Frankfurter Flughafen die Entwicklung des Passagieraufkommens nachhaltig. Während Flugängste allgemein an Wirkung verloren, trugen Preissteigerungen für Flug- und Pauschalreisen, die so genannte „Teuro-Debatte" sowie die schwierige wirtschaftliche und politische Lage zu einer Verunsicherung der Verbraucher bei, die sich in einer ausgeprägten Buchungszurückhaltung ausdrückte. Auch eingeschränkte Geschäftsreisebudgets wirkten sich negativ auf die Nachfrage aus.

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



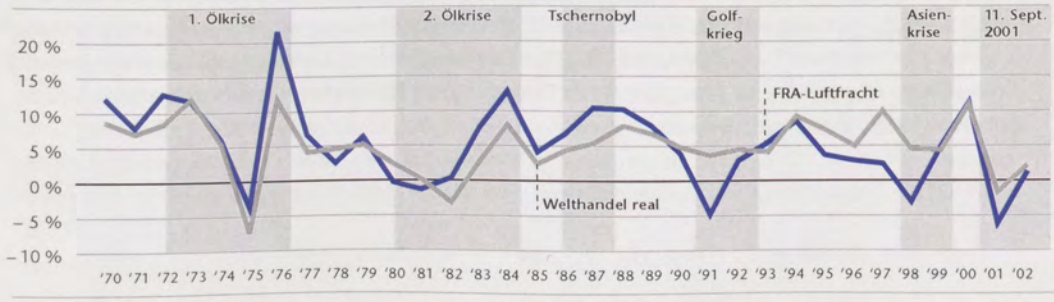
Quelle: BIP (D) real, Statistisches Bundesamt.

Das im Vorjahresvergleich nahezu stabile Passagieraufkommen von 48,5 Mio. wurde im Wesentlichen durch den Interkontinentalverkehr getragen. Der Europaverkehr schloss das Jahr 2002 mit einem geringen Aufkommensminus ab; der Inlandsverkehr musste, bedingt durch die Nachfrageschwäche im Geschäftsreiseverkehr, den höchsten Rückgang hinnehmen. Mit dem im Jahresverlauf fortschreitenden Abbau der Flugängste erholten sich der Nordamerika- und Nahostverkehr zunehmend. Der Fernostverkehr – ohnehin weitgehend unbeeindruckt von den Terroranschlägen - entwickelte sich weiter positiv. Hierzu leisteten vor allem die aufkommensstarken Länder China und Indien ihren Beitrag.

Die Hub-Funktion des Airport Frankfurt war wesentlich für das auch im Krisenjahr 2002 stabile Verkehrsaufkommen. Durch den hohen Anteil internationaler Passagiere, die den Flughafen Frankfurt zum Umsteigen nutzen, wurde das Fluggastaufkommen weniger stark durch die besonders ausgeprägte Konsumzurückhaltung der Bundesbürger belastet als an anderen deutschen Verkehrsflughäfen. Zudem partizipierten wir am erfolgreichen Europageschäft der Lufthansa bzw. Star Alliance, die außerhalb Deutschlands in deutlichem Umfang preissensible Privatreisende hinzugewinnen konnten. Dies erhöhte den Umsteigerverkehr in Frankfurt, dem wichtigsten europäischen Hub der Lufthansa.

Frachtverkehr

Langfristige Veränderungsrate des jährlichen Frachtaufkommens und des Welthandels (real)



Quelle: Welthandel real, WTO.

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

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

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

Luftpostverkehr

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

Flugzeugbewegungen

Mit 458,4 Tsd. Starts und Landungen konnte ein leichtes Plus von 0,4 % im Vergleich zu 2001 erzielt werden, das den Vorjahresrückgang um 0,5 % nahezu kompensieren konnte.

Korrespondierend mit der Passagier- und Frachtentwicklung resultierte der leichte Zuwachs auch hier aus dem Anziehen des Luftverkehrsaufkommens in der zweiten Jahreshälfte. Waren die ersten Monate noch stark durch die Kapazitätsanpassungen der Airlines nach dem 11. September 2001 geprägt, gab es im weiteren Jahresverlauf vor allem auf jenen Strecken wieder Frequenzaufstockungen, die durch die Auswirkungen der Terroranschläge besonders betroffen gewesen waren: Nordatlantik, Nahost und arabische Mittelmeer-Anrainerstaaten.

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

Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen und in den Beteiligungen

Unsere Geschäftstätigkeit ist vier Strategischen Geschäftsbereichen zugeordnet: Verkehrs- und Terminalmanagement (VTM), Bodenverkehrsdienste (BVD), Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (IUK) und Immobilien und Facility Management (IFM). Die Organisationsstruktur blieb in 2002 im Wesentlichen unverändert.

Zu Beginn des Jahres 2003 fand ein erneuter Audit unseres Qualitätsmanagements statt. Das 1995 erstmals zertifizierte System umfasst nunmehr 42 Einzelsysteme mit ca. 18.000 Mitarbeitern in den Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG und in ausgewählten Beteiligungen. Die Zertifizierungsstelle bestätigte die guten Ergebnisse des Qualitätsmanagement-Systems.

Verkehrs- und Terminalmanagement

Der Strategische Geschäftsbereich Verkehrs- und Terminalmanagement umfasst Dienstleistungen rund um den luft- und den landseitigen Flughafen-Betrieb. Zu den „Airside Operations" zählt die Entwicklung und der Betrieb der Flughafen-Infrastruktur einschließlich der Start- und Landebahnsysteme, der Vorfelder und der Gepäckfördereinrichtungen. Das Management aller vom Passagierprozess betroffenen Flächen inklusive des Parkierungsgeschäfts gehört zu den „Landside Operations". Darüber hinaus erbringt VTM Dienstleistungen in den Bereichen Luftsicherheit und Flughafen-Sicherheit (Safety & Security).

Einigung über Flughafen-Entgelte

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 und vor dem Hintergrund einer anhaltend schwachen Konjunktur haben Wettbewerbs- und Kostendruck in der Luftverkehrsbranche stark zugenommen. Deshalb ist eine effektive, partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Airlines für beide Seiten von zentraler Bedeutung. Mit der im April 2002 geschlossenen Rahmenvereinbarung zwischen der Fraport AG und den Fluggesellschaften über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte im Zeitraum 1. Januar 2002 bis 31. Dezember 2006 wurde ein wichtiger Schritt getan. Die Vereinbarung ermöglicht beiden Seiten ein Maximum an Planungssicherheit bei größtmöglicher Flexibilität auf Veränderungen am Markt zu reagieren. Zudem vereinfachen sich die komplexen Genehmigungsverfahren zur Anpassung der Flughafen-Entgelte entscheidend.

Die Regelung sieht eine jährliche Entgelterhöhung zur Deckung des laufenden Flughafen-Betriebs um durchschnittlich 2 % vor. Eine Besonderheit der Vereinbarung liegt in einer Koppelung der Entgelthöhe an die tatsächliche Entwicklung des Luftverkehrs. Zusätzlich zur Rahmenvereinbarung wurde im Oktober 2002 mit dem HMWVL ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen. Dieser regelt die Umsetzung der Entgeltanpassung im Vertragszeitraum und sichert eine vereinfachte Genehmigung der Entgelte.

Der Vereinbarung entsprechend erhöhten sich zum 1. Januar 2003 die Flughafen-Entgelte um durchschnittlich 2 % zuzüglich einer Anhebung um 0,5 % für mit den Airlines vereinbarte Sonderleistungen, wie die integrierte Vorkontrolle und einem Sicherheitszuschlag pro abfliegendem Passagier. Zu den Sonderleistungen zählen auch die derzeit schon anfallenden Aufwendungen zur Vorbereitung der Genehmigung des Flughafen-Ausbaus.

Mit der aktuellen Entgeltordnung werden die Entgelte für laute Flugzeuge abermals deutlich erhöht. Damit verfolgen wir ein wichtiges Thema unseres Zehn-Punkte-Programms zum Flughafen-Ausbau, die Koppelung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm sowie eine noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen, konsequent weiter.

Bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Kapazität

Zur Stärkung unserer Hub-Kompetenz haben wir auch im Berichtsjahr die Optimierung unserer Geschäftsprozesse rund um den Flugbetrieb und den Passagierprozess vorangetrieben. Ein wichtiges Kriterium für die Leistungsfähigkeit des Frankfurter Flughafens ist die bestmögliche Ausnutzung der Kapazität des bestehenden Start- und Landebahnensystems. Im Sommerflugplan 2002 wurde erstmals mit einem um zwei Flugbewegungen erhöhten Koordinations-Eckwert von 80 Flugbewegungen pro Stunde zwischen 14 und 22 Uhr operiert, eine weitere Eckwerterhöhung streben wir an.

Einen Beitrag zur Kapazitätsoptimierung leisten innovative Landeverfahren, die auch im Berichtsjahr in Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und der Lufthansa weiter entwickelt wurden. Bei dem Verfahren HALS/DTOP (High Approach Landing System/Dual Threshold Operation) wird durch Versetzen der Landeschwelle bzw. in einer weiteren Ausbaustufe mit dem parallelen Betrieb zweier Landeschwellen auf einer Bahn eine effizientere Nutzung der beiden Ost-West-Bahnen möglich. Das Verfahren HALS befindet sich zur Zeit in enger Zusammenarbeit mit der DFS in einer intensiven operativen Erprobung, der so genannte Dual Threshold Betrieb (DTOP) ist in Entwicklung.

Um auch den Verkehr am Boden (Rollverkehr) unter Beibehaltung des hohen Sicherheitsstandards noch effizienter zu gestalten, haben wir ein neues Navigations-System entwickelt, das installiert wurde: das elektronische Rollführungssystem TACSYS/CAPTS (Taxi and Control System/Cooperative Area Precision Tracking System) ermöglicht eine lückenlose Abbildung der Flugzeugbewegungen auf dem Vorfeld.

Eine weitere Komponente von TACSYS stellt das elektronische Fahrzeugnavigationssystem ETNA (Electronic Taxiway Navigation Array) dar. Es ermöglicht die präzise Ortung und Führung sowie eine effiziente Einsatzsteuerung von Fahrzeugen im Rollfeldbereich.

Intermodalität

Beim Vernetzen von Verkehrsträgern war der Flughafen Frankfurt bereits in der Vergangenheit führend. Mit der Eröffnung der Schienen-Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Main/Rhein-Ruhr im August 2002 vergrößert sich dieser Vorsprung noch. Auf der Neubaustrecke verkürzt sich die Fahrzeit von Frankfurt-Hauptbahnhof über das AIRail Terminal nach Köln auf etwa eine Stunde. Das Einzugsgebiet hat sich damit abermals deutlich ausgeweitet: Die bessere Anbindung von Nordrhein-Westfalen sowie des angrenzenden Auslands wird mehr Passagiere zum Frankfurter Airport führen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 halten im AIRail Terminal pro Tag 163 Fernzüge, das sind 70 % mehr als in den Jahren 2001 und 2002.

Bereits seit 2001 besteht im Rahmen des gemeinsam mit der Lufthansa und der Deutschen Bahn entwickelten Pilotprojekts „AIRail Service Stuttgart" die Möglichkeit zum Check-in am Stuttgarter Hauptbahnhof. Ab Mai 2003 sollen auch Passagiere, die vom Kölner Hauptbahnhof anreisen, ihr Gepäck für ihr Flugreiseziel schon dort aufgeben können. Die Lufthansa plant, bei entsprechender Marktakzeptanz ab dem Herbst 2003 schrittweise Flüge auf der Köln-Frankfurt-Relation einzustellen. Die dadurch frei werdenden Slots in Frankfurt könnten dann effizienter für längere Flugstrecken genutzt werden. Die Nutzung anderer Verkehrträger für innerdeutsche Strecken zu fördern, entspricht einem der Ziele unseres Zehn-Punkte-Programms zum Flughafen-Ausbau.

Wachstumsmarkt Retail

Ein strategischer Schwerpunkt lag auch in 2002 auf der Erweiterung unseres Retail-Geschäfts. Der Bereich umfasst neben Dutyfree- bzw. Travel-Value-Shops und Einzelhandelsgeschäften auch Gastronomie, Banken, Autovermietungen, weitere Services sowie Werbung. Trotz des schwachen wirtschaftlichen Umfelds stiegen die Umsatzabgaben aus der Vermietung und Vermarktung dieser kommerziellen Flächen im Verhältnis zu den Passagierzahlen überproportional.

Bis 2007 planen wir eine Erweiterung der gesamten Retail-Flächen auf rund 30.000 Quadratmeter, davon Einzelhandelsflächen ca. 20.000 Quadratmeter. Zum vor allem luftseitig vorgesehenen Flächenzuwachs sollen auch zwei zurzeit noch in der Planung befindliche Bauprojekte beitragen: Mit dem so genannten „Kubus" wird ein neuer Shopping- und Dienstleistungskomplex im Terminal 1 entstehen, für das Terminal 2 planen wir ein zweigeschossiges Retail-Pavillon.

Zur Erschließung wertschaffender Potenziale im Rahmen des Projekts „WM 2005" werden die baulichen Voraussetzungen für einen nachfragegerechten Shop- und Branchenmix im Terminal 1 weiter verbessert.

Höhere Sicherheitsanforderungen

Die Nachfrage nach luftverkehrsspezifischen Sicherheitsdienstleistungen hat durch die Terroranschläge vom 11. September 2001 zusätzliche Bedeutung erfahren. Am Flughafen Frankfurt Main, wo die Fraport AG Dienstleistungen zur Gewährleistung der Luftsicherheit im Auftrag des Bundesinnenministeriums erbringt, wurden die Sicherheitskontrollen über die bereits zuvor hohen Standards hinaus nach den Anschlägen nochmals verstärkt. Eine EU-Verordnung schreibt seit Beginn des laufenden Jahres eine weitere Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen vor: Seit dem 1. Januar 2003 müssen an allen europäischen Flughäfen sämtliche Gepäckstücke vor ihrer Verladung ins Flugzeug durchleuchtet werden. Diese 100-prozentige Gepäckkontrolle erfordert ca. 750 zusätzliche Sicherheitskräfte, die bei unserer Beteiligung Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) tätig sind.

Innovative Technologien im Passagierprozess

Größtmögliche Sicherheit mit der schnellen und komfortablen Überprüfung von Passagieren bei der Grenzkontrolle zu vereinbaren ist das Ziel eines Pilotprojekts, bei dem der Einsatz eines automatisierten, biometriegestützten Kontrollverfahrens erprobt wird. In Zusammenarbeit mit dem Bundesinnenministerium und der Lufthansa wird weltweit erstmalig ein Verfahren getestet, das auf der Nutzung regulärer Ausweisdokumente beruht und ergänzt wird durch eine Authentifizierung anhand der Augeniris. Es soll insbesondere Vielfliegern eine einfache und bequeme Alternative zur manuellen Grenzkontrolle bieten und voraussichtlich bereits im laufenden Geschäftsjahr getestet werden. Die Investition in das System wird vom Bundesinnenministerium getragen. Der Bundesbeauftragte für Datenschutz wird das Verfahren begleiten.

Bodenverkehrsdienste

Am Flughafen Frankfurt Main ist die Fraport AG nahezu Komplettanbieter von allen Bodenverkehrsdienstleistungen rund um das Flugzeug. Die Marktsituation in 2002 war gekennzeichnet von einer kontinuierlichen Erholung des Verkehrsaufkommens in den Bereichen Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck- und Frachtservice und zunehmenden Konkurrenzdruck, der mit der Marktöffnung einhergeht. Aufgrund der hohen Servicekompetenz

konnten die Fraport-Bodenverkehrsdienste ihre Position jedoch auch in einem schwierigen Umfeld weitgehend behaupten: Ihr Marktanteil im wichtigsten Servicebereich, der Flugzeugabfertigung, lag in Frankfurt im Jahr 2002 noch immer bei 92,5 %.

Unsere optimal integrierte Logistik-Kette am Boden leistet einen entscheidenden Beitrag zu der hohen Pünktlichkeitsquote, die den Airport Frankfurt auch in 2002 auszeichnete: Sie erreichte mit 77,9 % den höchsten Wert seit fünf Jahren. Wegen der zügigen und zuverlässigen Abfertigung am Boden konnten „importierte" Verspätungen in Frankfurt sogar kompensiert werden: Während nur 77,2 % aller Flugzeuge pünktlich in Frankfurt landeten, belief sich die Vergleichszahl bei den Starts auf 78,6 %. Laut einer Studie der Association of European Airlines, die sich auf den innereuropäischen Verkehr bezieht, wurden im Bereich der Bodenverkehrsdienste 98 % der Flüge pünktlich abgefertigt. Damit nimmt Frankfurt abermals eine Spitzenposition unter den großen Luftverkehrsdrehscheiben ein.

Auf den steigenden Wettbewerbs- und Kostendruck reagierte der Geschäftsbereich mit konsequentem Kostenmanagement. Größere Effizienz und mehr Flexibilität bei der Anpassung des Produktspektrums an die Kundenbedürfnisse waren das Ziel einer Umstrukturierung der internen Organisation: Die Bereiche Passagier-, Rampen- und Gepäckservices wurden zu einer Einheit zusammengefasst. Durch den Wegfall von Schnittstellen kann BVD den Anforderungen nach maßgeschneiderten Dienstleistungspaketen zu attraktiven Preisen noch besser gerecht werden.

Im Rahmen des Projekts „WM 2005" identifizierten wir bei den Bodenverkehrsdiensten als dem personalintensivsten Fraport-Geschäftsbereich die Verbesserung der Personaldisposition sowie größere Flexibilität des Personaleinsatzes als wesentliche Ansatzpunkte zur Wertsteigerung. So ist beispielsweise eine Maßnahme geplant, die den Einsatz einer neuen Software zur Personaldisposition vorsieht, bei der durch eine Online-Verbindung zwischen Ladeteams und Zentrale der Personaleinsatz beim Be- und Entladen der Flugzeuge besser koordiniert, Wegezeiten reduziert und Dispositionsausgleiche bereichsübergreifend geplant werden können.

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

Als Full-Service-Dienstleister im Bereich IT und Telekommunikation betreibt, plant und entwickelt IUK IT-Systeme und -Anwendungen für Flughäfen und dort ansässige Unternehmen, die einen reibungslosen Flughafen-Betrieb in einem hochtechnologischen Umfeld ermöglichen.

Zur Sicherstellung und Steigerung der Qualität des IT-Betriebs wurden in 2002 drei wesentliche Prozesse entsprechend dem internationalen Standard „ITIL" (Information Technology Infrastructure Library) reorganisiert. Weitere werden im laufenden Jahr folgen.

Zu den wichtigsten unternehmensinternen Projekten im Berichtsjahr zählt die fristgerecht zum 1. Juli 2002 erfolgte Einführung der betriebswirtschaftlichen Software SAP R/3. Dies führte zu einer Verbesserung der administrativen Geschäftsprozesse. SAP R/3 ermöglicht eine einheitliche betriebswirtschaftliche Steuerung und unterstützt die weitere Verschlankung von komplexen Verwaltungsabläufen.

Im März 2002 schlossen wir mit der Lufthansa einen Kooperationsvertrag über die Einführung eines gemeinsamen digitalen Bündelfunksystems. Damit wird das Bodenpersonal beider Unternehmen auf dem gesamten Flughafen-Gelände lückenlos erreichbar sein und noch effektiver zusammenarbeiten können.

Das Spektrum der IUK-Dienstleistungen umfasst auch Services, die Flugreisenden den Aufenthalt am Airport Frankfurt so angenehm wie möglich gestalten sollen. Ein bislang an deutschen Flughäfen einmaliges Angebot starteten wir im Januar 2002 mit FRA TV (Frankfurt Airport Television): In 135 Gate-Räumen wird ein Programm gezeigt, das die Live-Nachrichten des Senders n-tv sowie Original-News von CNN International übernimmt und mit Fraport-eigenen Beiträgen ergänzt wird. Darüber hinaus wurde Infrastruktur aufgebaut, die unseren Passagieren mit Laptops seit Jahresbeginn 2003 das kabellose Surfen im Internet ermöglicht.

Immobilien und Facility Management

Der Frankfurter Flughafen ist inzwischen mehr als ein internationales Luftverkehrsdrehkreuz – er hat sich auch zu einem vitalen Wirtschaftsstandort entwickelt. Dementsprechend groß ist der Bedarf an Büroflächen – mit weiterhin steigender Nachfrage. Der Strategische Geschäftsbereich Immobilien und Facility Management steuert die Ansiedlung und Nutzung von Eigen- und Fremdimmobilien am Standort und verantwortet die Planung und Entwicklung der Flughafen-Immobilien. Darüber hinaus betreut der Bereich alle Fraport-eigenen Gebäude, Flächen und Techniksysteme, sichert deren wirtschaftliche Substanz- und Werterhaltung und garantiert die hohe Verfügbarkeit der für den 24-Stunden-Betrieb des Flughafens notwendigen technischen Anlagen.

Im November 2002 wurde mit einer offiziellen Auftaktveranstaltung der Startschuss für eines der größten Immobilienprojekte Europas gegeben: Die Überbauung der so genannten „Platte" über dem ICE-Fernbahnhof. Bis zum Frühjahr 2006 wird auf der über 600 Meter langen Fläche das „AIRRAIL center frankfurt" errichtet – ein Gebäudekomplex mit neun Stockwerken, rund 73.000 Quadratmeter Büro- und ca. 3.500 Quadratmeter Einzelhandels- und Gastronomieflächen. Daneben wird es ein Hotel der Spitzenklasse beherbergen. Das Investorenkonsortium aus IVG Immobilien AG, Tercon Immobilien Projektentwicklungs-GmbH, Bilfinger Berger Projektentwicklung GmbH und Adler Real Estate AG plant, im Frühjahr 2003 mit den Hochbauarbeiten auf dem Dach des ICE-Bahnhofs zu beginnen. Als Grundstückseigner ist die Fraport AG über Erbbauzinsen und Umsatzabgaben am Erfolg des Unternehmens finanziell beteiligt.

Verstärkt fokussiert IFM den Aufgabenbereich strategisches Gebäudemanagement für Dritte. Derzeit verwaltet der Geschäftsbereich unter anderem die Bürogebäude FAC 1 und FAC 2 (Frankfurt Airport Center) für deren Eigentümer. Ziel ist es, den Bereich der Objektverwaltung für Dritte am Standort Frankfurt auszuweiten.

Rege Nachfrage erfuhren auch Gebäude- und Grundstücksflächen im Frachtbereich CargoCity Süd. Insgesamt haben 211 Firmen im Süden des Flughafen-Geländes ihren Sitz. Damit sind über 90 % der vermarktbaren Flächen in der CargoCity Süd – die erst 1996 in Betrieb genommen wurde – vergeben. Ein großer Erfolg, wurde doch dieser Vermarktungsstand erst für das Jahr 2008 erwartet.

Die Unternehmen der gesamten CargoCity, einer „Stadt" mit zwei Stadtteilen – Nord und Süd – profitieren von den optimal verzahnten Logistik-Strukturen am Frachtstandort Frankfurt. Modern ausgestattete Einrichtungen für den Umschlag sensibler Waren, wie zum Beispiel verderblicher Güter oder Expressfracht, ergänzen das Produktportfolio.

Effizientes Ground Handling, hohe Drehkreuzqualität, exzellente intermodale Transportverbindungen, ausgeprägte Kundenorientierung und die modernen Anlagen der CargoCity Frankfurt waren für zahlreiche Unternehmen Anlass, auch in 2002 Investitionen zu tätigen.

Beteiligungen

Die Fraport AG hält in unterschiedlicher Höhe über 50 Beteiligungen im In- und Ausland. Die im Folgenden beschriebenen Flughafen-Beteiligungen, BOT-Projekte (Build, Operate, Transfer), sonstigen Gesellschaften und Kooperationen sind von besonderer strategischer Bedeutung und beeinflussen maßgeblich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Bezüglich der Einzelheiten zu dem Engagement in Manila sei auf das Kapitel „Risikomanagement – Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten" verwiesen.

Beteiligungen an Flughäfen und BOT-Projekte

Die Fraport AG hält Anteile an den Gesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (Flughafen Frankfurt-Hahn), Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (Flughafen Hannover-Langenhagen) und Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH (Flughafen Saarbrücken).

Am Flughafen Frankfurt-Hahn halten wir 73,07 % der Anteile. Der ehemalige Stützpunkt der US-Air Force im Hunsrück bietet die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebs im Fracht- und Passagierverkehr. Wegen seiner günstigen Entgeltstruktur bietet er den schnell wachsenden „Low-Cost/No-Frills"-Airlines gute Bedingungen. Die irische Fluggesellschaft Ryanair hat im Februar 2002 in Frankfurt-Hahn ihre zweite kontinentaleuropäische Basis eingerichtet. Inzwischen fliegt sie von dort aus – zum Teil mehrmals täglich – in 15 europäische Städte. Die Zahl der abgefertigten Passagiere lag mit 1,4 Mio. Fluggästen um 228 % über dem Vorjahr.

Die Fraport AG hat die in den letzten Jahren zu beobachtende Entwicklung zu einem Niedrigpreissegment frühzeitig erkannt und durch die Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn entsprechende infrastrukturelle Rahmenbedingungen geschaffen. Der Airport im Hunsrück ist einer der bedeutendsten deutschen Standorte für die „Low-Cost/No-Frills"-Airlines.

Bezogen auf das Frachtaufkommen ist der Flughafen Frankfurt-Hahn bereits heute der sechstgrößte Airport Deutschlands. Das Frachtaufkommen in 2002 betrug 22,4 Tsd. t und war damit um 12,7 % niedriger als in 2001, weil ein Großkunde weggefallen ist. Als neuer Kunde konnte in 2002 die russische Airline Aeroflot gewonnen werden, die Frankfurt-Hahn als westeuropäisches Drehkreuz für ihre Frachterflotte nutzt. Um zukünftig auch Langstreckenflüge mit voller Zuladung, etwa nach Fernost oder Nordamerika, zu ermöglichen, soll die bestehende Start- und Landebahn verlängert werden. Das eingeleitete Raumordnungsverfahren wurde jüngst abgeschlossen, näheres hierzu im Kapitel „Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag".

Der Umsatz der Gesellschaft wuchs um 47,9 % auf € 14,9 Mio. Allerdings lag der Verlust unter anderem aufgrund der im Zuge des Verkehrsmengenwachstums erhöhten Sach- und Personalaufwendungen sowie einmaligen Aufwendungen für Schallschutzrückstellungen mit € – 20,0 Mio. über dem Vorjahresverlust.

Am Flughafen Hannover-Langenhagen halten wir 20 %. Als Heimatbasis der Hapag-Lloyd AG zählt er im Ferienflugverkehr zu den wichtigsten deutschen Flughäfen. Die Verkehrsentwicklung war wegen der Wirtschaftslage in 2002 ähnlich wie an vielen anderen deutschen Verkehrsflughäfen ohne Hub-Funktion rückläufig: Die Passagierzahlen gingen um 7,9 % auf 4,8 Mio. zurück, die beförderte Fracht sank um 8,3 % auf 13,1 Tsd. t. Umsatz und Ergebnis lagen ebenfalls unter dem Vorjahresniveau.

Der Flughafen Saarbrücken, an dessen Betreibergesellschaft wir mehrheitlich 51,0 % halten, wickelt vor allem Passagierverkehr ab. Der Airport ist mit 461,3 Tsd. Passagieren der kleinste in unserem Portfolio. Die Passagierzahlen sanken um 3,9 % gegenüber dem Vorjahr, der Flughafen befindet sich derzeit in einer Regenerationsphase nach den Ereignissen des 11. September 2001. Im Jahr 2002 wurden wie im Vorjahr Umsatzerlöse in Höhe von € 9,2 Mio. erzielt; mit € 43 Tsd. lag das wieder positive Ergebnis über dem des Vorjahresverlust in Höhe von € – 57 Tsd.

Der Betrieb des internationalen Terminals im türkischen Antalya verlief im Jahr 2002 sehr erfolgreich. An der Betreibergesellschaft Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği Anomim Şirketi (Flughafen Antalya) besitzt die Fraport AG 50 % der Gesellschafteranteile und zusätzlich 30 % der Dividendenrechte. Dank der positiven Entwicklung des Tourismus an der türkischen Mittelmeerküste stieg das Passagieraufkommen um 12,3 % auf 9,8 Mio. Der Umsatz hat sich dementsprechend positiv um 13,9 % auf € 79,7 Mio. entwickelt, das Ergebnis liegt mit € 44,9 Mio. um 14,2 % höher als in 2001.

Die Fraport AG hält eine Beteiligung in Höhe von 42,75 % an der Lima Airport Partners S.R.L. (LAP), Peru. Der peruanische Staat hat der LAP eine 30-jährige Konzession zum Betrieb des Flughafens Jorge Chavez in Lima

eingeräumt, die eine Verlängerungsoption über weitere zehn Jahre einschließt. 4,3 Mio. Passagiere nutzten den Airport, das sind 4,2 % mehr als in 2001. Die Menge beförderter Luftfracht stieg um 26,1 % auf 136,7 Tsd. t. Nach der Betriebsaufnahme durch die LAP im Februar 2001 konnten im Berichtsjahr Umsatz- und Ergebnissteigerungen verbucht werden: Der Brutto-Umsatz stieg von € 46,0 Mio. auf € 67,5 Mio., während das Ergebnis mit € 6,1 Mio. deutlich über dem Vorjahreswert von € – 0,2 Mio. lag.

In den kommenden Jahren sollen die Terminalanlagen erweitert werden. Die Hauptstadt des Andenstaates wird dann über einen der modernsten Flughäfen Südamerikas verfügen. Die Verhandlungen zur Finanzierung der Investitionen laufen zurzeit, näheres hierzu im Kapitel „Risikomanagement".

Beteiligungen im Bereich Bodenverkehrsdienste

Trotz des Rückgangs des Touristikverkehrs nach Spanien konnte der Qualitätsanbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen Ineuropa Handling U.T.E. (spanische Arbeitsgemeinschaft), an dessen sechs Arbeitsgemeinschaften wir jeweils mit 20 % beteiligt sind, auch in 2002 wieder einen erfreulichen Verlauf des Geschäfts berichten.

Am Flughafen der österreichischen Hauptstadt Wien erbringt unsere 100-prozentige Tochter VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (VAS) Services im Bereich der Bodenverkehrsdienste. Wir konnten mehrere Kunden neu gewinnen und so den Umsatz von € 4,5 Mio. auf € 6,9 Mio. deutlich steigern. Kostenreduzierungen führten dazu, dass der Jahresfehlbetrag in 2002 mit € 1,0 Mio. deutlich geringer als noch im Jahr 2001 ausfiel. Die Wettbewerbsposition der VAS wird mit einem differenzierten und auf Kundenwünsche zugeschnittene Paket in den nächsten Jahren ausgebaut werden.

Das Unternehmen Portway-Handling de Portugal, S.A. (Portway-Handling), an dem wir mit 40 % beteiligt sind, startete seine Aktivitäten an den bedeutendsten Airports des Landes – Lissabon, Porto und Faro – im Juli 2000. Die Gesellschaft konnte ihre Umsätze erhöhen. Das Geschäftsergebnis blieb aufgrund der Anlaufkosten auch in 2002 negativ, konnte jedoch deutlich verbessert werden.

Beteiligungen im Bereich Sicherheitsdienstleistungen

Bereits vor dem 11. September 2001 haben wir damit begonnen, uns stärker im Markt für Sicherheitsdienstleistungen zu engagieren. Zu Beginn des Jahres 2002 haben wir die verbleibenden 55 % der Geschäftsanteile an der ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS Europe) erworben, zusätzlich zu den 45 % der Gesellschafteranteile, die wir bereits indirekt über die CIVAS GmbH hielten. ICTS Europe und CIVAS GmbH wurden im Jahr 2002 fusioniert. Die ICTS-Gruppe mit ca. 7.000 Mitarbeitern hat angesichts der zunehmenden Bedeutung der Luftsicherheit große Wachstumschancen in Europa. Die fusionierte Gesellschaft erwirtschaftete Umsatzerlöse in Höhe von € 192,8 Mio. und erzielte ein Konzern-Ergebnis von € 5,9 Mio.

Sonstige Beteiligungen und Kooperationen

Gemeinsam mit unserem Allianz-Partner Schiphol Group und lokalen Partnern haben wir auf dem Flughafen Hong Kong Chek Lap Kok ein neues Logistikzentrum errichtet. Die beiden Allianzpartner sind zu jeweils 50 % an der Pantares Tradeport Asia Ltd. beteiligt, die ihrerseits 37,5 % der Anteile an der 2001 gegründeten Projektgesellschaft Tradeport Hong Kong Ltd. hält. Die Betriebskonzession hat eine Laufzeit von 25 Jahren. Hong Kong ist eine der weltweit größten Drehscheiben für den Luftfrachtverkehr. Mit dem Standort sichern wir uns eine strategisch günstige Ausgangsposition für die Vermarktung von Logistik-Dienstleistungen im Wachstumsmarkt Asien. Das Zentrum wurde im März 2003 eröffnet.

Ende des Jahres 2002 unterzeichneten wir ein Kooperationsabkommen mit der Shanghai Airport Group. Mit der Kooperation wird kein finanzielles Engagement verbunden sein, vielmehr können wir über den vorgesehenen Austausch von Fachkräften Kenntnisse über einen der dynamischsten Märkte weltweit gewinnen. Die chinesischen Partner profitieren von unserem über Jahrzehnte angesammelten Know-how für den Betrieb einer interkontinentalen Luftverkehrs-Drehscheibe.

Fraports Expertise hinsichtlich airportspezifischer IT-Lösungen wird von verschiedenen Töchtern in Deutschland sowie durch die US-amerikanische Beteiligung Air-Transport IT Services, Inc. (AirIT) vermarktet. An der amerikanischen Gesellschaft halten wir 100 %. Die Gesellschaft übernahm Mitte 2002 das seit zehn Jahren im Bereich administrativer Anwendungsentwicklung tätige US-amerikanische Unternehmen Decision Support Technologies, Inc. (DST). Damit ist sie Full Service Provider für operative und administrative Software-Lösungen. Ein wichtiger Erfolg war die Auftragserteilung zur Ausrüstung aller 13 Flughäfen des Bundesstaates Hawaii mit administrativen Software-Lösungen aus dem eigenen Produktportfolio. Zuletzt wurde ein großer Auftrag zur Ausstattung aller Flughafen-Terminals in Miami mit operativer IT-Infrastruktur gewonnen. In Deutschland hat die AirIT Systems Hannover GmbH, ein Jointventure mit dem Flughafen Hannover-Langenhagen, ihr erstes Geschäftsjahr erfolgreich abgeschlossen. Insbesondere konnte sie ihr Geschäft mit Dritten ausweiten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2002 haben wir aufgrund der Unsicherheit über die nachhaltige Werthaltigkeit unseres Engagements auf den Philippinen das Flughafen-Terminal in Manila voll abgeschrieben. Mit € 325,9 Mio. prägt die Vollabschreibung den Jahresabschluss 2002. Die angesichts eines Umsatz- und Ergebniszuwachses erfolgreiche Unternehmensleistung im Jahr 2002 ohne die Sonderbelastung Manila wird durch diesen einmaligen Effekt überschattet. Die Fraport AG schließt damit das Geschäftsjahr 2002 mit einem Jahresfehlbetrag von € – 130,3 Mio. ab. Nach Auflösung der Kapitalrücklage in dieser Höhe beläuft sich der Bilanzgewinn auf Null. Dies erlaubt keine Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2002.

Trotz des Sondersachverhalts Manila und des schwierigen Jahres nach dem 11. September kann die Fraport AG auf ein erfolgreiches Wirtschaftsjahr verweisen. Die Umsatzerlöse konnten im Geschäftsjahr 2002 auf € 1.510,9 Mio. gesteigert werden. Im Vergleich zum Vorjahr war das ein Zuwachs um 4,9 %.

Umsatz und Ergebnis

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Umsatz	1.510,9	1.440,8	4,9
EBITDA	217,0	469,3	– 53,8
EBIT	– 61,1	195,1	– 131,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 80,6	135,9	– 159,3
Jahresfehlbetrag/-überschuss	– 130,3	61,0	– 313,6

Ergebnisauswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt

in € Mio.	2002	2002 – Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt
EBITDA	217,0	461,8
EBIT	– 61,1	264,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 80,6	245,3
Jahresfehlbetrag/-überschuss	– 130,3	135,6

Rentabilitätskennzahlen

in %	2002	2001
Umsatzrendite	– 5,6	9,0
EBITDA-Marge	14,4	32,6
EBIT-Marge	– 4,0	13,5
ROCE-Kapitalrendite	– 3,4	7,7[1]

[1] Für das Jahr 2001 wurde eine ROCE-Kapitalrendite von 7,6 % veröffentlicht. Die hier ausgewiesene Neuberechnung differiert hinsichtlich der Berücksichtigung der ausgeschütteten Dividende.

Wichtigste Erlösquelle mit einem Umsatzanteil von 68,5 % waren die **Verkehrsentgelte,** die sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammensetzen. Im Vorjahresvergleich stiegen sie um 3,9 % auf € 1.035,1 Mio. Bei einem stagnierenden Verkehrsaufkommen lagen die Gründe hierfür in der zum 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Erhöhung von durchschnittlich 3,2 % für Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sowie Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdiensteinrichtungen und insbesondere dem vermehrten Militärverkehr. Diese beiden Effekte zeigten sich vor allem im Anstieg der Flughafen-Entgelte um 13,2 % auf € 468,8 Mio. Die Infrastrukturentgelte lagen mit € 161,9 Mio. nur um 3,1 % über dem Vorjahr, die Bodenverkehrsdienstentgelte fielen wegen der rückläufigen Höchststartgewichte, an die ein großer Teil dieser Erlöse gekoppelt ist, sowie leichter Marktanteilsverluste um 4,9 % auf € 404,4 Mio.

Deutliche Umsatzsteigerungen in Höhe von 12,1 % auf € 67,6 Mio. erzielten wir auch mit unserem Retail-Geschäft, das mit den Konzessionsabgaben der Einzelhandels- und Dutyfree- bzw. Travel-Value-Geschäfte einen Teilbereich der **Umsatzabgaben** abbildet. Insgesamt stiegen letztere um 5,8 % auf € 140,6 Mio.

Die seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 nochmals ausgeweiteten Sicherheitsmaßnahmen führten zu einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse aus **Sicherheitsleistungen** – im Einzelnen Leistungen für Fluggast-, Gepäck- und Frachtkontrollen –, die die Fraport AG auf Grundlage des Luftverkehrsgesetzes im Auftrag des Bundesinnenministeriums erbringt. Mit € 67,3 Mio. lagen sie um 45,4 % über den entsprechenden Erlösen des Vorjahres.

Da schon in 2001 eine weitgehende Vollvermietung der vorhandenen Flächen gegeben war, blieben die **Mieterlöse** mit € 137,7 Mio. im Vorjahresvergleich nahezu unverändert.

Ebenfalls stabil entwickelten sich die **Parkierungserlöse.** Sie beliefen sich wie in 2001 auf € 48,2 Mio. Dies spiegelt zum einen das stagnierende Passagieraufkommen wider und ist zum anderen Resultat der im Berichtsjahr nochmals verbesserten Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn.

Die Vermarktung von Energie wird am Flughafen Frankfurt Main zum größten Teil durch unsere Tochtergesellschaft Energy Air GmbH betrieben. Die Umsätze aus den bei der Fraport AG verbleibenden **Versorgungsleistungen** beliefen sich in 2002 auf € 25,3 Mio. Der Zuwachs um 35,3 % ging vor allem auf eine verbesserte Zuordnung von Erlösen aus der Bereitstellung von Kommunikationseinrichtungen zurück, die im Vorjahr noch unter den sonstigen Umsatzerlösen verbucht worden waren.

Dies war die wesentliche Ursache für den Rückgang der sonstigen Umsatzerlöse um 5,8 % auf € 56,7 Mio. Neben Leistungen verschiedener Fraport-Abteilungen, dem Treibstoffverkauf an Betriebsangehörige und Erlösen aus Consulting-Projekten wurden im Berichtsjahr erstmals die Erlöse aus dem Kantinenbetrieb, der von den Tochterunternehmen Airport Cater Service GmbH (ACS) erbracht wird, in dieser Position ausgewiesen. Die entsprechenden Aufwendungen sind im sonstigen betrieblichen Aufwand enthalten.

Entwicklung Umsatzerlöse

in € Mio.	2002	2001	Veränderung in %
Verkehrsentgelte	1.035,1	996,4	3,9
davon Flughafen-Entgelte	468,8	414,0	13,2
Bodenverkehrsdienstentgelte	404,4	425,3	–4,9
Infrastrukturentgelte	161,9	157,1	3,1
Umsatzabgaben	140,6	132,9	5,8
Sicherheitsleistungen	67,3	46,3	45,4
Mieten	137,7	138,1	–0,3
Parkierung	48,2	48,2	0,0
Versorgungsleistungen	25,3	18,7	35,3
Sonstige Umsatzerlöse	56,7	60,2	–5,8
Umsatzerlöse	**1.510,9**	**1.440,8**	**4,9**

Die **anderen aktivierten Eigenleistungen** aus Ingenieurs-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Beschäftigten gingen um 6,2 % auf € 16,7 Mio. zurück, vor allem weil die Einführung von SAP R/3, für die in 2001 ganzjährig Eigenleistungen erbracht worden waren, zum 1. Juli 2002 erfolgreich abgeschlossen wurde.

Die **Gesamtleistung** in Höhe von € 1.575,5 Mio. stieg mit einem Plus von 2,3 % schwächer als der Umsatz, ausschlaggebend hierfür waren die gegenüber dem Vorjahr um 41,5 % niedrigeren **sonstigen betrieblichen Erträge.** In 2001 war die Auflösung einer Umweltrückstellung und einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für Rechtsstreit sowie die Rückerstattung bereits verauslagter Kosten in Höhe von insgesamt € 45,2 Mio. enthalten.

Der Sachaufwand, der Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhaltet, erhöhte sich deutlich um 48,9 % auf insgesamt € 713,6 Mio. Der **Materialaufwand** in Höhe von € 265,4 Mio. lag um 0,7 % unter dem Vorjahr, dagegen stiegen die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 111,3 % auf € 448,2 Mio. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Wertberichtigungen auf Forderungen im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement in Höhe von € 244,8 Mio. enthalten. Zudem wurde die Aufwandsposition durch den erstmaligen Ausweis der Aufwendungen für den Kantinenbetrieb belastet, der im Auftrag der Fraport AG durch die ACS betrieben wird.

Der **Personalaufwand** lag mit € 634,2 Mio. um 4,0 % über dem Vorjahr. Der Anstieg ist vor allem durch die vermehrte Inanspruchnahme von Vorruhestands- und Altersteilzeitregelungen sowie die seit September 2001 wirksame, 2,4-prozentige BAT-Tariferhöhung begründet. Die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse ging von 42,3 % im Vorjahr auf 42,0 % zurück.

Die erhöhten sonstigen betrieblichen Aufwendungen infolge der Wertberichtigungen auf Forderungen im Rahmen des Manila-Engagements ließen das **EBITDA** im Vorjahresvergleich deutlich um 53,8 % auf € 217,0 Mio. sinken, die EBITDA-Marge bezogen auf die Umsatzerlöse fiel auf 14,4 %. Bereinigt um die Vollabschreibung Manila hätte das EBITDA € 461,8 Mio. erreicht und die EBITDA-Marge hätte bei 30,6 % gelegen.

Der Rückgang der **Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen** um 8,6 % auf € 164,1 Mio. ist im Wesentlichen bedingt durch die im Zuge von Umbaumaßnahmen verlängerte Nutzungsdauer des Terminal 1.

Das **Finanzergebnis** sank gegenüber 2001 um 6,0 % auf € – 144,2 Mio.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf unser Engagement auf den Philippinen in Höhe von € 81,1 Mio. bestimmen im Wesentlichen die **Abschreibungen auf Finanzanlagen.** Zusätzlich sind planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 15,1 Mio. im Wesentlichen auf die befristeten Terminalmanagementverträge in

Kapitalflussrechnung

in € Mio.	2002	2001	Veränderung
Jahresfehlbetrag (i.Vj. Jahresüberschuss)	– 130,3	61,0	– 191,3
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	279,9	273,0	6,9
Abnahme der langfristigen Rückstellungen	– 2,7	– 7,3	4,6
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	197,0	14,1	182,9
Cash Earnings nach DVFA/SG	**343,9**	**340,8**	**3,1**
Zunahme (i. Vj. Abnahme) der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	33,1	– 9,1	42,2
Netto-Buchgewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	– 1,1	– 6,8	5,7
Zunahme (i.Vj. Abnahme) des Umlaufvermögens zuzüglich der Rechnungsabgrenzungsposten	– 23,1	6,6	– 29,7
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Finanzierungstätigkeit zugeordnet sind	25,2	27,8	– 2,6
Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit	**378,0**	**359,3**	**18,7**
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	1,3	17,0	– 15,7
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	– 163,0	– 178,9	15,9
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	528,7	40,1	488,6
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	– 109,4	– 680,6	571,2
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	– 18,5	– 84,1	65,6
Auszahlungen für den Erwerb eigener Anteile (netto)	– 2,1	– 0,3	– 1,8
Cash flow aus Investitionstätigkeit	**237,0**	**– 886,8**	**1.123,8**
Einzahlungen aus Börsengang	0	903,9	– 903,9
Auszahlungen für Börsengang	0	– 41,2	41,2
Gesellschaftereinlage	2,5	44,4	– 41,9
Ausschüttung Dividende Vorjahr	– 36,0	– 76,7	40,7
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	7,1	40,4	– 33,3
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten	– 51,7	– 374,3	322,6
Abnahme langfristiger finanzinduzierter Passiva	– 2,0	– 1,0	– 1,0
Cash flow aus Finanzierungstätigkeit	**– 80,1**	**495,5**	**– 575,6**
Wechselkursbedingte und sonstige Wertänderungen des Finanzmittelfonds	– 0,1	0,0	– 0,1
Veränderung des Finanzmittelfonds	**534,8**	**– 32,0**	**566,8**

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Vergleich zum 31. Dezember 2001 um 3,0 % auf € 3.012,0 Mio. verringert.

Die Vermögensstruktur der Fraport AG ist nach wie vor langfristig geprägt, obwohl sich das Anlagevermögen um 19,5 % auf € 2.229,9 Mio. vermindert hat. Im Wesentlichen ist dies auf die Umschichtung der Emissionserlöse in das Umlaufvermögen zurückzuführen. Nach dem Börsengang 2001 wurde ein Teil der Emissionserlöse in Höhe von € 525,0 Mio. in einen Spezialfonds investiert, der wegen der schlechten Entwicklung des Wertpapiermarkts im Herbst 2002 vollständig veräußert wurde. Der nominelle Kapitalerhalt der Anlage konnte trotz der Turbulenzen am Kapitalmarkt sichergestellt werden. Die Mittel wurden bis auf weiteres in kurzfristigen Termingeldern angelegt und erhöhten die liquiden Mittel auf € 537,3 Mio. Das Umlaufvermögen verzeichnete damit einen Anstieg um 154,4 % auf € 745,2 Mio.

Das Eigenkapital verringerte sich um 9,7 % auf € 1.522,3 Mio. Für die Dividende des Jahres 2001 flossen am 27. Juni 2002 € 36,0 Mio. ab, ein Betrag von € 25,0 Mio. wurde in die anderen Gewinnrücklagen eingelegt. Der Jahresfehlbetrag 2002 in Höhe von € – 130,3 Mio. wurde durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen.

Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 50,5 % leicht unter dem Wert von 53,1 % im Vorjahr. Das Eigenkapital deckt 68,6 % des Anlagevermögens (nach Abzug der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen).

Das Fremdkapital (inkl. Sonderposten und passive Rechnungsabgrenzungsposten) betrug zum Bilanzstichtag € 1.489,7 Mio. und hatte damit einen Anteil von 49,5 % an der Bilanzsumme. Im Vergleich zum Bilanzstichtag des Vorjahres sanken die Bankschulden in 2002 um € 70,0 Mio. auf € 810,6 Mio. Dagegen erhöhten sich die Rückstellungen wegen der Garantie-Verpflichtung gegenüber Kreditinstituten aus dem Manila-Projekt.

Die Netto-Finanzschulden (Bankschulden abzüglich liquide Mittel) lagen zum Jahresende bei € 273,3 Mio. im Vergleich zu € 871,7 Mio. im Vorjahr. Das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital (Gearing) entwickelte sich nach der Auflösung des Spezialfonds positiv von 52,8 % auf 18,0 %. Die als Termingeld angelegten Mittel bilden in den nächsten Jahren unter anderem die Grundlage für die Finanzierung des Ausbaus.

Abhängigkeitsbericht

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

Die Fraport-Aktie

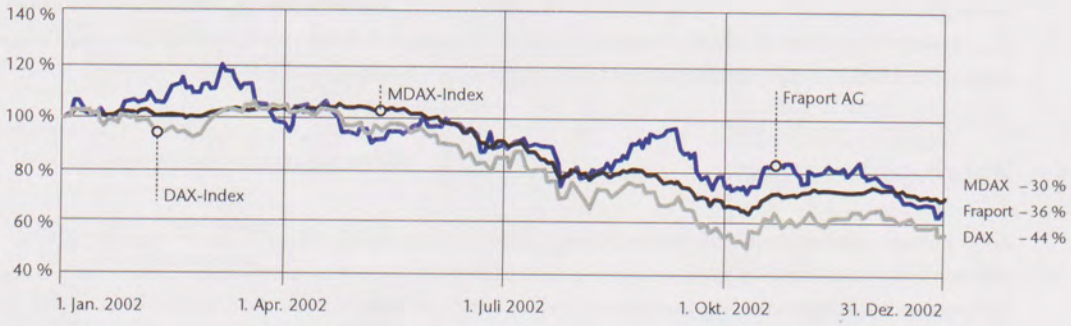
Kursentwicklung

2002 war weltweit das dritte Verlustjahr in Folge für die wichtigsten Aktienmärkte. Der Deutsche Aktienindex (DAX), der die 30 größten deutschen Aktienwerte repräsentiert, verlor im Jahresverlauf 44 %, nachdem er bereits in den Jahren 2000 und 2001 um 8 % bzw. 20 % gesunken war. Der MDAX, der in 2002 die 70 größten Werte unterhalb des DAX umfasste, gab um 30 % nach. Zur Fortsetzung der Baisse trugen im Jahr 2002 das schwache Wachstum der Weltwirtschaft, die Gefahr einer militärischen Auseinandersetzung im Irak und die US-amerikanischen Bilanzierungsskandale bei.

Im Sog der Märkte tendierte auch die Fraport-Aktie schwächer und markierte das Jahrestief am 27. Dezember 2002 bei € 16,54. Ihren Höchstkurs erreichte die Aktie am 6. März mit € 32,00, und sie schloss das Jahr mit € 17,00 ab. Im Jahresverlauf verlor die Aktie 36 %. Ihre Performance war damit um acht Prozentpunkte besser als die des DAX und sechs Prozentpunkte schlechter als die des MDAX. Der Börsenwert betrug am 31. Dezember 2002 € 1,53 Mrd. Durchschnittlich wurden 2002 täglich 67.432 Aktien gehandelt.

Der Kurs der Fraport-Aktie leidet unter negativen Meldungen der Fluggesellschaften, obwohl deren Marktbedingungen nicht oder nicht in vollem Umfang auf Fraport zutreffen. So erholte sich der Airport Frankfurt schnell von den Ereignissen des 11. September 2001, da die Fluggesellschaften ihren Verkehr aus Effizienzgründen auf internationale Luftverkehrsdrehscheiben konzentrierten. Zudem generieren wir einen Teil des Geschäfts in Bereichen, die nicht vom Verkehrsaufkommen abhängig sind, beispielsweise im Immobilienmanagement.

Die Indexlandschaft der Deutschen Börse hat sich seit März 2003 verändert. Die Fraport-Aktie gehört jedoch weiterhin dem nunmehr 50 Werte umfassenden MDAX an.



Dividende

Am 27. Juni 2002 wurde eine Dividende für das Geschäftsjahr 2001 von € 0,40 je Aktie ausgeschüttet. Für das abgelaufene Geschäftsjahr entfällt wegen nicht ausreichender Gewinnrücklagen die Dividendenausschüttung.

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

WKN: 577330		2002	2001
Grundkapital	(in € Mio.)	902,1	901,1
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	(je Aktie, in €)	10,00	10,00
Anzahl Aktien im Umlauf [1]	(in Mio. Stück)	90,1	90,1
Marktkapitalisierung [2]	(in € Mio.)	1.531	2.387
Aktienumsatz (durchschnittlicher Tagesumsatz)	(Stück)	67.432	200.499
Jahresendkurs	(in €)	17,00	26,50
Höchstkurs [3]	(in €)	32,00	34,80
Tiefstkurs [4]	(in €)	16,54	20,10
Ergebnis je Aktie [2]	(in €)	–1,45	0,68
Kurs-Gewinn-Verhältnis [2, 5]		–	39,0
Dividende je Aktie	(in €)	–	0,40
Dividendensumme	(in € Mio.)	–	36,0
Dividendenrendite [5]	(in %)	–	1,5

[1] Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.
[2] Bezogen auf die Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.
[3] Schlusskurs am 11. Juni 2001 bzw. 6. März 2002.
[4] Schlusskurs am 3. Oktober 2001 bzw. 27. Dezember 2002.
[5] Bezogen auf den Jahresendkurs.

Investor Relations

Es ist unser Bestreben, mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz für den Kapitalmarkt zu schaffen.

Ein zentraler Aspekt der Investor Relations-Arbeit ist die Kommunikation mit Privatanlegern, Finanzanalysten und institutionellen Investoren. Auch nach dem Börsengang im Juni 2001 setzte sich der intensive Dialog fort. Der Vorstand präsentierte das Unternehmen auf der Hauptversammlung, zwei Analystentreffen, mehreren Telefonkonferenzen, Börsenveranstaltungen, in regelmäßigen Einzelgesprächen mit Investoren und in einer Vielzahl von Roadshows. Telefonkonferenzen und Präsentationen wurden live im Internet übertragen, sodass die aktuellen Informationen allen Aktionärskreisen zugänglich waren.

Mitarbeiter und Human Resources Management

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Fraport AG 12.606 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende). Gegenüber 2001 reduzierte sich die Beschäftigtenzahl damit geringfügig um 0,4 %. Dagegen erhöhte sich die Zahl der Auszubildenden um 3,7 % bzw. zwölf Personen auf durchschnittlich 280.

Es ist auch der Leistung und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verdanken, dass sich die Fraport AG auch im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2002 gut am Markt behaupten konnte. Dem trägt das Unternehmen mit einem hohen Maß an sozialer Verantwortung Rechnung. Die Anpassungen im Personalbereich an die Nachfragesituation wurden unter Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen und im Konsens mit der Arbeitnehmervertretung vorangebracht. So konnten wir die Beschäftigten im Unternehmen halten, die wir bei wachsendem Verkehrsaufkommen dringend benötigen.

Mit Abschluss einer Betriebsvereinbarung zum Projekt „WM 2005" ist ein grundsätzlicher Konsens darüber erreicht worden, wie die für den Wandel notwendigen Maßnahmen auch in Zukunft realisiert werden können.

Das im Jahr 2001 eingeführte und in 2002 ebenfalls umgesetzte leistungs- und erfolgsabhängige Bezahlungssystem LEA beinhaltet eine leistungs- und eine erfolgsbezogene Komponente. Der leistungsbezogene Bestandteil entspricht einer individuellen Prämie, die sich je nach Tarifgruppenzugehörigkeit anhand mehrerer Kriterien, wie Anwesenheit, Produktivitätssteigerung und zum Teil auch der Erreichung individueller Zielvereinbarungen, bemisst. Mit dem zweiten, erfolgsbezogenen Element knüpft die Fraport AG an das mit dem Börsengang gestartete Mitarbeiterbeteiligungsprogramm an und unterstützt den Aktienerwerb finanziell.

Konzernübergreifende Personalentwicklung

Die Förderung der Qualifikation und Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter ist fester Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie. Die Fraport AG bietet eine umfangreiche Auswahl an Seminaren und Kursen zur beruflichen Weiterbildung über die Institute Fraport Academy und Fraport College. Weitergeführt wurde auch das Q-Card-Programm: Es räumt jedem Beschäftigten ein Guthaben von € 600 jährlich ein, das für die Teilnahme am Q-Card-Seminarangebot in der Freizeit genutzt werden kann.

Ein besonderer Schwerpunkt lag im Jahr 2002 auf der Qualifikation unserer Führungskräfte. Mit „KIM" (Konzernweites integriertes Managemententwicklungsprogramm zur Internationalisierung) startete die Fraport AG ein einjähriges Programm, in dem Mitarbeiter der Fach- und Führungsebene für internationale Managementaufgaben oder eine Tätigkeit in einem unserer Tochterunternehmen vorbereitet werden. Außerdem wurde ein Projekt zur „Strategischen Führungskräfteentwicklung im Konzern" aufgelegt. Das 2002 entwickelte Konzept schreibt Leitlinien zu Qualifikation, unternehmensübergreifenden Führungsprozessen und einer einheitlichen Führungskultur im Konzern fest. Mit der Umsetzung des aufgestellten Maßnahmenplans ist im Januar 2003 begonnen worden.

Gate

Gesundheit und Wohlbefinden der Fraport-Mitarbeiter sowie die wirtschaftlich notwendige Reduktion von Fehlzeiten – das sind die gleichwertigen Ziele der im Berichtsjahr gestarteten Initiative „Gate – Gesund und anwesend – das Tor zum Erfolg". Die Einführung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements soll Beschäftigten wie Unternehmen gleichermaßen zugute kommen. In einer Betriebsvereinbarung legten Betriebsrat und Vorstand der Fraport AG ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur gesundheitsfördernden Gestaltung von Arbeit, Organisation und Verhalten am Arbeitsplatz fest. Dazu gehören Gesundheitsfördergespräche mit Mitarbeitern ebenso wie Aufklärungskampagnen und die Wiedereröffnung bzw. erweiterte Nutzung der betriebseigenen Sporthalle. Darüber hinaus hat die Fraport AG zahlreiche Angebote geschaffen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Vereinbarung von beruflichen und privaten Lebensbereichen unterstützen.

Umweltschutz und gesellschaftliches Engagement

Die Fraport AG ist sich ihrer besonderen Umweltverantwortung als Flughafen-Betreiberin bewusst. Umweltschutz, eine kontinuierliche Verbesserung des betrieblichen Umweltmanagements sowie Eigenverantwortung und Transparenz sind feste Bestandteile unserer Unternehmensphilosophie. Zu diesem Zweck wurde am Standort Frankfurt ein nach der EG-Öko-Auditverordnung 761/2001 (EMAS) ausgerichtetes Umweltmanagement aufgebaut. Im Jahr 2002 wurde es erneut von einem externen Gutachter überprüft und bestätigt.

Entsprechend der Inhalte von EMAS erfüllt das Fraport-Umweltmanagementsystem nun auch die Anforderungen der weltweit gültigen Norm ISO 14001. Zur Information der Öffentlichkeit über den betrieblichen Umweltschutz wurde eine umfangreiche Umwelterklärung erstellt. Sie enthält detaillierte Erläuterungen zu wesentlichen Umweltauswirkungen und -leistungen des Airports sowie eine Aufstellung der umweltbezogenen Ziele. Aktuelle Informationen zu Umweltaspekten sind auch auf der Fraport-Homepage zu finden, zum Beispiel der im Jahr 2002 erstmals herausgegebene Fluglärmreport.

Darüber hinaus unterstützt die Fraport AG über einen Umweltfonds Natur- und Umweltschutzmaßnahmen sowie Projekte in den Bereichen Umwelt-Pädagogik und -Forschung. Seit Gründung des Fonds 1997 förderten wir etwa 200 ökologische Projekte mit einem Betrag von bisher ca. € 13 Mio.

Risikomanagement

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

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

Risikomanagement-Strukturen

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

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

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

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

Wesentliche Risiken

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Von den Folgen der kriegerischen Auseinandersetzung im Irak sind wir unmittelbar durch Streckenstillegungen und Flugstreichungen betroffen. Unsere Möglichkeiten, dem Risiko eines Nachfragerückgangs entgegenzuwirken, sind limitiert. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz kann der Flughafen Frankfurt jedoch davon profitieren, dass gerade in Krisenzeiten die Airlines ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Wir sind zuversichtlich, dass die Auswirkungen der Krise, wie in der Vergangenheit, nach relativ kurzer Zeit ausgeglichen werden können, wie zum Beispiel nach dem Golfkrieg 1990/1991 oder nach den Terroranschlägen des 11. September 2001.

Marktrisiken

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

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

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

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

Risiken in Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

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

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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

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

Rechtliche Risiken

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

Sonstige Risiken und IT-Risiken

Unser Geschäftsbetrieb kann durch Ereignisse, wie beispielsweise Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken und erstreckt sich auch auf die Mehrheitsbeteiligungen, die in den Fraport-Policen mitversichert sind. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben. Auch Schadensersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG sind gedeckt. Der Fraport AG wurde nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten von den Versicherern die Deckungszusage für Haftpflichtansprüche Dritter infolge von Krieg und Terror gekündigt. Bis Ende 2002 verfügten wir über eine Deckungszusage des Bundes für Drittschäden mit kriegerischem oder terroristischem Hintergrund. Ab Januar 2003 wird dieses Risiko wieder über die private Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von US-$ 1 Mrd. gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police mitversichert sind. In der Sachversicherung bestand bis Ende 2002 Versicherungsschutz für Schäden aus terroristischen Handlungen. Ab 2003 hat die Fraport AG auch hierfür eine Deckung in Höhe von € 1,5 Mrd. abgeschlossen.

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

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

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

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

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

Manila-Engagements berücksichtigt. Damit haben wir den derzeit erkennbaren Risiken des Manila-Engagements im Jahresabschluss Rechnung getragen.

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

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

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

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

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

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

Gesamtrisikobeurteilung

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

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

Ausblick

Ausbau

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

Geschäftsaussichten für 2003

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

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

Um den Verkehrsrückgängen nach Ausbruch des Irak-Krieges zu begegnen, haben wir ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen definiert. Dabei steht die Überprüfung von Investitionen und Sachkosten im Vordergrund. Mitte März 2003 wurde mit dem Betriebsrat eine Vereinbarung geschlossen, sodass eine flexible Anpassung des Personaleinsatzes ermöglicht wird. Zu dem dreistufig aufgebauten Maßnahmenpaket gehört beispielsweise der Abbau von Überstunden und Zeitguthaben, der reduzierte Einsatz von Fremdpersonal und

Aushilfen, ein Einstellungsstopp und insbesondere mehr Flexibilität bei der Arbeitszeitgestaltung. Wenn die Verkehrszahlen stark unter dem Sollwert liegen sollten, sind nach dem vorgesehenen Regelungsmechanismus letzte Mittel zum Beispiel das Verschieben, Reduzieren oder vorübergehende Aussetzen von Sozialleistungen wie etwa der betrieblichen Treueprämie.

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

Flughafen-Ausbau in Berlin-Schönefeld

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

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

in € Mio.	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(5)	**1.510,9**	**1.440,8**
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	– 0,1	0,2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	16,7	17,8
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	48,0	82,0
Gesamtleistung		**1.575,5**	**1.540,8**
Materialaufwand	(9)	– 265,4	– 267,3
Personalaufwand	(10)	– 634,2	– 609,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	– 164,1	– 179,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	– 448,2	– 212,1
Betriebliches Ergebnis		**63,6**	**272,0**
Erträge aus Beteiligungen	(13)	9,2	37,4
Zinsergebnis	(14)	– 25,1	– 65,4
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	– 114,0	– 94,6
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	– 14,3	– 13,5
Finanzergebnis		**– 144,2**	**– 136,1**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		**– 80,6**	**135,9**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	– 45,0	– 68,8
Sonstige Steuern	(18)	– 4,7	– 6,1
Jahresfehlbetrag (im Vorjahr Jahresüberschuss)	(19)	**– 130,3**	**61,0**
EBITDA		**217,0**	**469,3**
EBIT		**– 61,1**	**195,1**

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

Aktiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
A. Anlagevermögen		**2.229,9**	**2.771,3**
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(20)	37,6	16,3
II. Sachanlagen	(21)	1.848,9	1.889,1
III. Finanzanlagen	(22)	343,4	865,9
B. Umlaufvermögen		**745,2**	**292,9**
I. Vorräte	(23)	8,4	7,2
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(24)	143,1	117,2
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(25)	54,0	159,3
IV. Wertpapiere	(26)	2,4	0,3
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	(27)	537,3	8,9
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(28)	**36,9**	**41,0**
		3.012,0	**3.105,2**

Passiva in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
A. Eigenkapital	(29)	**1.522,3**	**1.686,1**
I. Gezeichnetes Kapital		902,1	901,1
Bedingtes Kapital € 13,9 Mio.			
II. Kapitalrücklage		558,4	687,2
III. Gewinnrücklagen		61,8	61,8
IV. Bilanzgewinn		0,0	36,0
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	**10,7**	**6,9**
C. Rückstellungen	(31)	**398,3**	**271,4**
D. Verbindlichkeiten		**1.015,7**	**1.072,0**
I. Verbindlichkeiten gegen Kreditinstituten	(32)	810,6	880,6
II. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	76,6	78,7
III. Andere Verbindlichkeiten	(34)	128,5	112,7
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(35)	**65,0**	**68,8**
		3.012,0	**3.105,2**

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2002

	BRUTTOWERTE					
	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in € Mio.	Stand am 01.01.2002	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2002	Stand am 01.01.2002
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Software	**53,9**	**18,9**	**0,8**	**9,3**	**81,3**	**37,6**
	53,9	**18,9**	**0,8**	**9,3**	**81,3**	**37,6**
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	3.042,6	43,3	15,3	6,4	3.077,0	1.496,0
Technische Anlagen und Maschinen	1.502,8	22,7	8,2	6,9	1.524,2	1.287,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	278,3	16,3	14,9	0,9	280,6	232,7
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	81,2	61,8	3,0	–23,5	116,5	0,0
Gesamt	**4.904,9**	**144,1**	**41,4**	**–9,3**	**4.998,3**	**3.015,8**
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	64,4	114,6	13,3	35,7	201,4	17,2
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	38,6	13,2	1,1	–32,1	18,6	1,1
Beteiligungen	264,1	2,6	0,0	–0,1	266,6	54,6
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	92,5	10,2	0,0	–25,3	77,4	69,5
Wertpapiere des Anlagevermögens	525,0	0,0	525,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Ausleihungen	25,4	0,0	1,8	–7,0	16,6	1,7
	1.010,0	**140,6**	**541,2**	**–28,8**	**580,6**	**144,1**
Gesamt	**5.968,8**	**303,6**	**583,4**	**–28,8**	**5.660,2**	**3.197,5**

	BRUTTOWERTE					NETTOWERTE	
	Wertberichtigungen						
	Zugänge	Abgänge	Um-buchungen	Zu-schreibungen	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001
	6,9	0,8	0,0	0,0	43,7	37,6	16,3
	6,9	0,8	0,0	0,0	43,7	37,6	16,3
	86,9	1,2	0,0	0,0	1.581,7	1.495,3	1.546,6
	51,5	7,5	0,0	0,0	1.331,1	193,1	215,7
	18,8	14,9	0,0	0,0	236,6	44,0	45,6
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	116,5	81,2
	157,2	23,6	0,0	0,0	3.149,4	1.848,9	1.889,1
	0,8	0,0	0,1	0,0	18,1	183,3	47,2
	4,0	1,1	3,4	0,0	7,4	11,2	37,5
	91,9	0,0	–0,1	0,0	146,4	120,2	209,5
	19,3	0,0	–25,0	0,0	63,8	13,6	23,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	525,0
	0,0	0,0	0,0	0,2	1,5	15,1	23,7
	116,0	1,1	–21,6	0,2	237,2	343,4	865,9
	280,1	25,5	–21,6	0,2	3.430,3	2.229,9	2.771,3

Fraport AG – Frankfurt Airport Services Worldwide

Anhang zum Jahresabschluss 2002

(I) ALLGEMEINE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

(1) Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

(2) Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) ist der 31. Dezember 2002.
Die Angaben gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB (Anteilsbesitz) werden in einer Anlage zum Anhang dargestellt.

Ergebnisauswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:
Im Rahmen der Gesamtbewertung hat die Fraport AG das Manila-Projekt in Höhe von € 325,9 Mio. voll abgeschrieben, wovon € 244,8 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und € 81,1 Mio. in den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen enthalten sind.

Die im sonstigen betrieblichen Aufwand enthaltenen Wertberichtigungen betreffen mit € 241,7 Mio. Forderungen gegen übrige Beteiligungsunternehmen sowie Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von € 3,1 Mio.

Bei den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen handelt es sich um Abschreibungen auf Gesellschaftsanteile in Höhe von € 64,9 Mio. sowie um Abschreibungen auf Ausleihungen in Höhe von € 16,2 Mio.

Das um die Vollabschreibung des Manila-Projekts bereinigte EBIT beträgt € 264,8 Mio., und das bereinigte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beträgt € 245,3 Mio. Unter Berücksichtigung des gegenläufigen Ertragsteuereffekts in Höhe von € 60,0 Mio. resultiert der bereinigte Jahresüberschuss in Höhe von € 135,6 Mio.

in € Mio.	2002	2002 Bereinigt um Vollabschreibung Manila-Projekt	Manila-Effekt
Sonstiger betrieblicher Aufwand	– 448,2	– 203,4	– 244,8
EBITDA	217,0	461,8	– 244,8
Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 114,0	– 32,9	– 81,1
EBIT	– 61,1	264,8	– 325,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 80,6	245,3	– 325,9
Jahresfehlbetrag/-überschuss	– 130,3	135,6	– 265,9

Wesentliche Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen:

Merger CIVAS, FIS, ICTS

Im Jahr 2002 wurde eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung zwischen der CIVAS GmbH (CIVAS), der Civas Deutschland GmbH (Civas Deutschland), der ICTS Europe Holdings B.V. (ICTS) und der Flug- und Industriesicherheit Service- und Beratungs-GmbH (FIS) als Tochtergesellschaft der ICTS durchgeführt. Der zum 1. Januar 2002 erworbene Anteil der Fraport an der ICTS von 55 % wurde durch den Kauf der restlichen 45 % der Anteile von der CIVAS auf 100 % erhöht. Die ausländischen Tochtergesellschaften der CIVAS wurden von der Fraport AG erworben und bis auf die Airport Carts LLC (ACLLC) (verbleibt im Bestand der Fraport AG) in die Kapitalrücklage der ICTS eingelegt. Die CIVAS und die Civas Deutschland wurden im Dezember 2002 auf die FIS verschmolzen. Der dadurch entstandene Anteil an der FIS wurde ebenfalls in die Kapitalrücklage der ICTS eingelegt.

(3) Währungsumrechnung

Ausleihungen, Forderungen, flüssige Mittel und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalls oder mit dem niedrigeren beziehungsweise die Verbindlichkeiten mit dem höheren Stichtagskurs angesetzt.

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

(4) Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

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. 5ff.

Die bisher angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden grundsätzlich beibehalten.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und 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.

Die Abschreibungen werden linear bzw. degressiv vorgenommen. Basis sind die in 1995 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten und seitdem von der Fraport AG weiterentwickelten Abschreibungspläne. Von der Vereinfachungsregel gemäß Richtlinie 44 Abs. 2 Satz 3 EStR wird Gebrauch gemacht.

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.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten passiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Anlagengegenstände ratierlich und ertragswirksam aufgelöst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Investitionszuschüsse von Mietern für über den üblichen Standard hinausgehende Ausstattung von Gebäuden. Die Investitionen sind im Anlagevermögen bilanziert.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Soweit erforderlich werden Wertberichtigungen vorgenommen. Bei den Wertberichtigungen handelt es sich um planmäßige Abschreibungen auf Anteile an Beteiligungsunternehmen aufgrund der befristeten Projektlaufzeit sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile und Ausleihungen an Beteiligungsunternehmen, bei denen die geplanten Ergebnisse erheblich von den Ergebnissen abweichen, die bei Erwerb der Beteiligung zugrunde gelegt wurden. Weiterhin erfolgt eine Abzinsung zinsloser langfristiger Darlehen. Die als sonstige Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbaudarlehen sind, soweit ein Zinssatz unter 5,5 % p.a. vereinbart ist, zum Barwert bilanziert. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt. Die Herstellungskosten für unfertige Leistungen enthalten die dafür in Rechnung gestellten Kosten der Drittleistungen sowie Einzelkosten und steuerlich aktivierungspflichtige Gemeinkosten für Eigenleistungen.

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. Für die Bewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden festgelegte Abwertungssätze anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse angewendet. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Weitere pauschale Wertberichtigungen wurden nicht mehr vorgenommen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die eigenen Anteile werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen sind nach den Regeln gemäß International Financial Reporting Standards, IFRS, (hier IAS 19) unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6 % p.a. (Vorjahr 6 %) ermittelt worden. Den Berechnungen liegt wie im Vorjahr ein Rententrend von 3 % und ein Lohn- und Gehaltstrend von 0 % zugrunde.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden gebildet für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbe- und Grundsteuer, ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen. Bei der Ermittlung der Steuerrückstellungen wird ein Ertrag, der sich aus einem Gewinnverwendungsvorschlag ergibt, bereits berücksichtigt.

Sonstige Rückstellungen

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

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

Derivative Finanzinstrumente

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung gegen Zins- und Währungsrisiken ein. Soweit Zahlungen geleistet bzw. empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände bzw. sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst. Soweit möglich werden Bewertungseinheiten gebildet, d.h. Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam bewertet.

Ausweis von Erträgen und Aufwendungen Vorjahre betreffend

Stornierungen von Erlösen, anderen Erträgen und Aufwendungen die das Vorjahr betreffen, werden ab dem Geschäftsjahr 2002 in dem ursprünglichen Posten verrechnet.

(II) ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUST-RECHNUNG UND BILANZ

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(5) Umsatzerlöse

in € Mio.	2002	2001
Verkaufsentgelte	1.035,1	996,4
Umsatzabgaben	140,6	132,9
Sicherheitsleistungen	67,3	46,3
Mieten	137,7	138,1
Parkierung	48,2	48,2
Versorgungsleistungen	25,3	18,7
Sonstige Umsatzerlöse	56,7	60,2
	1.510,9	1.440,8

Die Verkehrsentgelte setzen sich wie folgt zusammen:

Verkehrsentgelte

in € Mio.	2002	2001
Flughafenentgelte	468,8	414,0
davon Passagierentgelte	275,6	264,6
davon Lande- und Startentgelte	150,3	107,1
davon Abstellentgelte	39,7	42,3
davon Entgelte zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschlag)	3,2	0,0
Bodenverkehrsdienstentgelte	404,4	425,3
Infrastrukturentgelte	161,9	157,1
	1.035,1	996,4

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung der Umsatzerlöse befinden sich im Kapitel „Geschäftsentwicklung 2002" des Lageberichts.

(6) Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

in € Mio.	2002	2001
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	– 0,1	0,2

(7) Andere aktivierte Eigenleistungen

in € Mio.	2002	2001
Andere aktivierte Eigenleistungen	16,7	17,8

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzen sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Mitarbeitern sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Im Wesentlichen werden diese Leistungen im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau, dem Umbau und der Modernisierung der Terminals einschließlich deren brandschutztechnischer Ertüchtigung sowie für die SAP R/3-Einführung erbracht.

(8) Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2002	2001
Realisierte Fremdwährungsgewinne	21,8	1,8
Auflösungen von Rückstellungen	10,9	33,5
Auflösungen von Einzel-/Pauschalwertberichtigungen	4,0	0,4
Buchgewinne aus Anlagenabgängen	1,2	8,8
Ertrag aus Rückerstattungsanspruch für in Vorjahren geleistete Umweltaufwendungen	0,0	23,0
Übrige Erträge Vorjahre betreffend	0,0	6,9
Sonstige	10,1	7,6
	48,0	82,0

Die realisierten Fremdwährungsgewinne betreffen überwiegend Teilrückzahlungen von kurzfristigen USD-Termingeldern im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt.

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen überwiegend kurzfristige Rückstellungen, wie Berater, Instandhaltung oder Lieferantenverbindlichkeiten. In dem Vorjahreswert ist in Höhe von € 22,2 Mio. die Auflösung einer Umweltrückstellung sowie einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für Rechtsstreit enthalten.

Die Buchgewinne sind gegenüber dem Vorjahr gesunken. In dem Wert des Vorjahres waren Buchgewinne in Höhe von € 7,3 Mio. aus dem Verkauf von 39 % der Anteile an der Media Frankfurt GmbH (Media) enthalten. Die in 2002 ausgewiesenen Buchgewinne resultieren im Wesentlichen aus Sachanlagen betreffende Korrekturen von Nominalrechnungen, nachträglich erteilten Gutschriften und Rechnungsstornierungen.

(9) Materialaufwand

in € Mio.	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	– 44,0	– 39,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
– Instandhaltung	– 62,4	– 79,7
– Versorgungsleistungen	– 61,0	– 55,8
– Sonstige Fremdleistungen	– 98,0	– 91,9
	– 265,4	– 267,3

Die Veränderung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren ist insbesondere darin begründet, dass die Materialien für Instandhaltungsleistungen ab dem Geschäftsjahr 2002 nicht mehr in dem Posten Aufwendungen für bezogene Leistungen, sondern in dem Posten Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren ausgewiesen werden.

Im Instandhaltungsbereich sind insbesondere bei der Gebäude- sowie der Außen- und Betriebsanlagenunterhaltung geringere Aufwendungen angefallen. Die Aufwendungen für Versorgungsleistungen liegen infolge höherer Energiekosten über dem Vorjahreswert.

Die sonstigen Fremdleistungen steigen im Wesentlichen aufgrund des erhöhten Einsatzes von Fremdpersonal zur Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen für Fluggast-, Gepäck- und Frachtkontrollen.

(10) Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in € Mio.	2002	2001
Löhne und Gehälter	– 510,8	– 488,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	– 123,4	– 121,7
(davon für Altersversorgung)	(– 27,0)	(– 27,1)
	– 634,2	– 609,8

Die Löhne und Gehälter steigen bei annähernd gleichem Personalstand im Wesentlichen durch die seit September 2001 wirksame 2,4-prozentige BAT-Tariferhöhung. Aufwandssteigernd wirken sich auch gebildete Rückstellungen für das leistungs- und erfolgsabhängige Programm LEA („Leistung – Erfolg – Anerkennung") und weitere Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie die Bildung von Rückstellungen für Vorruhestands- und Altersteilzeitsregelungen aus. Des Weiteren wurde in 2002 im Rahmen des Beschäftigungssicherungsvertrags eine Ausschüttung an die Mitarbeiter der Fraport AG getätigt.

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

	2002	2001
Angestellte	6.604	6.438
Arbeiter	5.335	5.555
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	667	657
	12.606	12.650

(11) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in € Mio.	2002	2001
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	– 6,9	– 5,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		
– Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	– 86,9	– 94,1
– Technische Anlagen und Maschinen	– 51,5	– 58,6
– Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	– 18,8	– 21,9
	– 164,1	– 179,6

Die planmäßigen Abschreibungen ergeben sich aus dem Anlagenbestand und den erstmals abschreibungsfähigen Zugängen aus der Investitions- und Bautätigkeit. Gegenüber dem Vorjahr sind die Abschreibungen um € 15,5 Mio. gesunken. Dies resultiert zum einen aus den insgesamt geringeren Zugängen aus der Investitions- und Bautätigkeit. Zum anderen verlängerte sich die Restnutzungsdauer des Terminal 1 durch umfangreiche Umbaumaßnahmen um 10 Jahre auf 30 Jahre.

Die planmäßigen Abschreibungen werden soweit möglich degressiv auf der Grundlage des Abschreibungsplans mit folgenden gruppeneinheitlichen Prozentsätzen vorgenommen:

	Abschreibungssatz
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	7 – 33 %
Sachanlagen	
– Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	0 – 20 %
– Technische Anlagen und Maschinen	3 – 33 %
– Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 25 %

Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in € Mio.	2002	2001
Finanzielle Verpflichtung gegenüber einem Bankenkonsortium aus dem Manila-Engagement	– 137,9	0,0
Wertberichtigung auf Forderungen aus dem Manila-Engagement	– 106,9	0,0
Mieten und Leasingaufwendungen	– 38,6	– 36,0
Beratungsaufwand	– 35,2	– 35,7
Unrealisierte Währungskursverluste	– 20,6	– 4,8
Aufwand Betriebsrestaurants	– 15,3	0,0
Werbekosten	– 14,1	– 24,4
Versicherungen	– 8,9	– 5,8
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	– 6,9	– 6,4
Wertberichtigungen auf Forderungen	– 3,6	– 10,4
Realisierte Währungskursverluste	– 5,1	– 1,1
Abbruchkosten	– 2,5	– 3,3
Bankgebühren Börsengang	– 0,0	– 19,7
Sonstiges	– 52,6	– 64,5
(davon periodenfremd)	(– 4,8)	(– 14,7)
	– 448,2	– 212,1

Zwischen der Philippine International Air Terminals Co. Inc. (PIATCO), der Besitzgesellschaft des im Bau befindlichen und nahezu fertiggestellten neuen Terminals am Flughafen Manila, und einem Bankenkonsortium wurde eine Brückenfinanzierung zur Sicherstellung der Terminalbauarbeiten abgeschlossen. Diese Brückenfinanzierung wurde von Fraport mit einer Garantie gegenüber den Banken besichert. Da PIATCO ihren Rückzahlungsverpflichtungen nicht nachgekommen ist, wird die Garantie mit großer Wahrscheinlichkeit von dem Bankenkonsortium eingefordert werden. Für die bestehende Garantieverpflichtung wurde eine Rückstellung in Höhe von € 137,9 Mio. gebildet. Die Rückgriffsforderung gegen PIATCO wurde im Rahmen der Gesamtbewertung des Manila-Engagements wertberichtigt.

Des Weiteren wurden bestehende Forderungen aus dem Manila-Engagement in Höhe von € 106,9 Mio. wertberichtigt. Darin enthalten sind im Wesentlichen Ansprüche aus den Zahlungen im Rahmen der Baufortschrittsgarantie zwischen Fraport und den am Bau des Terminals in Manila beteiligten Bauunternehmen.

Zum Gesamteffekt der Ergebnisauswirkungen des Manila-Engagements verweisen wir auf Tz. 2.

Der Anstieg der unrealisierten Fremdwährungsverluste betrifft überwiegend bestehende USD-Forderungen sowie Ausleihungen im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement.

Die Aufwendungen für den Kantinenbetrieb durch das Tochterunternehmen Airport Cater Service GmbH (ACS) werden aufgrund einer Vertragsumgestaltung in 2002 erstmalig in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen (s.a. Tz. 16).

Die Aufwendungen für Versicherungen sind gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund einer Erweiterung des Versicherungsschutzes der Flughafenhaftpflichtversicherung gestiegen.

Der Rückgang der Wertberichtigungen auf Forderungen ist begründet durch ein erstmalig in 2001 geändertes Verfahren zur Ermittlung der Einzelwertberichtigungen auf Basis einer systematischen Altersstruktur-Analyse, was zur Folge hatte, dass aufgrund der Altersstruktur der Forderungen im Vorjahr eine hohe Zuführung der Wertberichtigungen erfolgte.

Weitere pauschale Wertberichtigungen von Forderungen wurden nicht vorgenommen.

Der Posten Sonstiges beinhaltet eine Rückstellung in Höhe von € 18,7 Mio. aufgrund einer Option der Norddeutschen Landesbank, ihre 10-prozentige Beteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHLG) auf die Fraport AG zu übertragen. Die Rückstellung ergibt sich aus der Differenz des Wertes der Beteiligung und dem im Kaufvertrag festgelegten Zahlungsbetrag.

(13) Erträge aus Beteiligungen

in € Mio.	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen		
(davon aus verbundenen Unternehmen € 3,8 Mio.; Vorjahr € 4,2 Mio.)	9,2	37,4

Die Erträge aus Beteiligungen liegen unter dem Wert des Vorjahres, da unsere Beteiligung in Antalya die Gewinnausschüttung für 2002 in 2003 vornimmt. Im vergangenen Jahr wurden dagegen € 24,5 Mio. und damit der größte Teil der Gewinnausschüttung von insgesamt € 28,5 Mio. phasengleich vereinnahmt.

(14) Zinsergebnis

in € Mio.	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,3 Mio.; Vorjahr € 0,4 Mio.)	17,0	14,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
(davon aus verbundenen Unternehmen € – 0,2 Mio.; Vorjahr € – 0,3 Mio.)	– 42,1	– 79,9
	– 25,1	– 65,4

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen liegen deutlich unter dem Vorjahreswert. Dies resultiert aus der vorzeitigen Rückführung langfristiger Darlehen Ende des Jahres 2001. Zudem sind in 2001 ergebnisbelastende Vorfälligkeitsentschädigungen (€ 12,1 Mio.) angefallen.

Swap-Erträge in Höhe von € 2,2 Mio. werden mit dem Zinsaufwand verrechnet.

Zusammensetzung des Zinsaufwandes:

in € Mio.	2002	2001
Langfristige Verbindlichkeiten	– 33,1	– 59,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	– 6,8	– 7,3
Übrige	– 2,2	– 13,3
	– 42,1	– 79,9

In dem Posten Übrige sind im Geschäftsjahr 2001 die bereits erwähnten Vorfälligkeitsentschädigungen enthalten.

(15) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in € Mio.	2002	2001
Abschreibungen auf Finanzanlagen		
(davon außerplanmäßig € – 98,1 Mio.; Vorjahr € – 79,3 Mio.)	– 113,2	– 94,6
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		
(davon außerplanmäßig € – 0,8 Mio.)	– 0,8	0,0
	– 114,0	– 94,6

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich überwiegend zusammen aus planmäßigen Abschreibungen in Höhe von € 15,1 Mio. auf die befristeten Terminalmanagements in Antalya (€ 14,6 Mio.) und Lima, LAP, (€ 0,5 Mio.) und außerplanmäßigen Abschreibungen aus unserem Manila-Engagement in Höhe von € 81,1 Mio., auf unsere Beteiligung am Flughafen Hannover-Langenhagen € 10,7 Mio. und auf Ausleihungen an die Tradeport Frankfurt GmbH (Tradeport) in Höhe von € 3,5 Mio.

(16) Sonstiges Finanzergebnis

in € Mio.	2002	2001
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		
(davon aus verbundenen Unternehmen € 1,9 Mio.; Vorjahr € 2,2 Mio.)	5,6	6,2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,0
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	– 20,0	– 19,7
	– 14,3	– 13,5

Die wesentlichsten Erträge aus Ausleihungen betreffen FIS mit € 1,4 Mio. sowie PIATCO mit € 2,0 Mio.
Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen betreffen die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG).
Der im Vorjahr im sonstigen Finanzergebnis innerhalb der Aufwendungen aus Verlustübernahmen mit € – 6,4 Mio. enthaltene Verlustausgleich der ACS ist im Jahr 2002 zum einen in den sonstigen betrieblichen Erträgen, zum anderen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Änderung ist bedingt dadurch, dass die ACS den Betrieb der Kantinen auf dem Flughafen Frankfurt Main bis zum Jahr 2001 in eigenem Namen durchführte. Ab dem Jahr 2002 erfolgt der Kantinenbetrieb im Namen und auf Rechnung der Fraport AG.

(17) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in € Mio.	2002	2001
Steueraufwand vor Ergebnisverwendung	– 45,0	– 74,8
Ertrag aus Körperschaftsteuer-Minderungsguthaben aufgrund Gewinnverwendungsvorschlag	0,0	6,0
	– 45,0	– 68,8

(18) Sonstige Steuern

in € Mio.	2002	2001
Sonstige Steuern	– 4,7	– 6,1

Die sonstigen Steuern betreffen überwiegend Grundsteuern. Im Vorjahr war in dem Posten ein höherer Umsatzsteueraufwand enthalten.

(19) Ergebnisverwendung

in € Mio.	2002	2001
Jahresfehlbetrag (im Vorjahr Jahresüberschuss)	– 130,3	61,0
Entnahme aus Kapitalrücklage	130,3	0,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	0,0	25,0
Bilanzgewinn (im Vorjahr zur Ausschüttung vorgesehen)	0,0	36,0

Erläuterungen zur Bilanz

(20) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände nehmen im Geschäftsjahr 2002 im Wesentlichen durch die planmäßig erfolgte Einführung des SAP R/3-Systems zu.

(21) Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen liegen mit € 144,1 Mio. unter den planmäßigen Abschreibungen von € 157,2 Mio. Die Zugänge betreffen zum größten Teil den weiteren Um- und Ausbau der Terminals, Investitionen im Rahmen des Ausbauprogramms, Investitionen für die brandschutztechnische Ertüchtigung der Abfertigungsgebäude, den Um- und Neubau eines Behördengebäudes sowie den Umbau und die Modernisierung von Flugbetriebsflächen.

Die Abgänge aus dem Sachanlagevermögen betreffen mit € 17,6 Mio. Kürzungen von Nominalrechnungen sowie Gutschriften und Stornierungen.

(22) Finanzanlagen

Zum 1. Januar 2002 wurden 55 % der Anteile an der ICTS in Höhe von € 67,3 Mio. (davon € 69,2 Mio. Zugang; € 1,9 Mio. Abgang) erworben. Im Rahmen des Mergers ICTS (siehe Tz. 2) wurden die Anteile auf einen Buchwert von € 148,6 Mio. erhöht. Dies erfolgte durch den Erwerb der restlichen 45 % Anteile zu € 54,7 Mio. (davon € 19,1 Mio. Zugang; € 35,5 Mio. Umbuchung) sowie durch Einlage diverser Gesellschaftsanteile und Forderungen in die Kapitalrücklage der ICTS in Höhe von € 26,6 Mio. (davon € 3,2 Mio. Zugang; € 23,4 Mio. Umbuchung). Im Rahmen des Mergers wurden € 11,4 Mio. aus der Kapitalrücklage der CIVAS durch Verrechnung mit Forderungen entnommen.

Weitere Zugänge im Finanzanlagevermögen betreffen im Wesentlichen die Kapitalerhöhung bei der FFHG in Höhe von € 19,7 Mio. (davon € 8,9 Mio. ausstehend) und bei der VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH (VAS) in Höhe von € 2,0 Mio., ein Darlehen an die Air-Transport IT Services, Inc. (AirIT) in Höhe von € 9,7 Mio. sowie die Erhöhung des Darlehens an die Tradeport (€ 3,3 Mio.).

Der im vergangenen Jahr unter dem Posten Wertpapiere des Anlagevermögens mit € 525,0 Mio. bilanzierte Spezialfonds, dessen alleiniger Anteilsinhaber die Fraport AG war, wurde im Geschäftsjahr 2002 veräußert. Insgesamt erzielten wir einen Veräußerungsgewinn von € 4,5 Mio. Die aus dem Spezialfonds zugeflossenen Mittel wurden in kurzfristige Termingelder angelegt.

Der Umbuchungssaldo im Finanzanlagevermögen ergibt sich im Wesentlichen aus der Umgliederung der Ausleihung an die PIATCO (€ 30,6 Mio. Anschaffungskosten, € 23,1 Mio. Wertberichtigung) in das Umlaufvermögen aufgrund der gerichtlichen Einforderung des Anspruches. Gegenläufig wirkte sich die Umwandlung einer Forderung gegen die Tradeport in eine Ausleihung aus.

In den Abschreibungen auf Finanzanlagen sind € 2,8 Mio. Fremdwährungsverluste, die im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen werden, enthalten.

Zu den Veränderungen der Finanzanlagen aus Abschreibungen auf das Manila-Engagement verweisen wir auf die Ausführungen in Tz. 2 und Tz. 15.

Zur weiteren Entwicklung des Beteiligungsengagements in Manila wird auf den Lagebericht Kapitel „Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten" verwiesen.

(23) Vorräte

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8,3	7,0
Unfertige Leistungen	0,1	0,2
	8,4	7,2

(24) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143,1	117,2

Infolge des Umsatzanstiegs nehmen auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Ausfallrisiken sind durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

(25) Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3,8	2,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5,0	112,6
Sonstige Vermögensgegenstände	45,2	44,7
	54,0	159,3

Unsere Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen gegen die Media (€ 1,4 Mio.) und der ACS (€ 1,2 Mio.). In diesem Posten wurde eine Wertberichtigung aus dem Manila-Engagement in Höhe von € 3,1 Mio. berücksichtigt.

Im Posten Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, wurden aus Forderungen gegen die philippinischen Beteiligungsunternehmen € 241,7 Mio. wertberichtigt (s.a. Tz. 2 und Tz. 12).

Der größte Posten in den sonstigen Vermögensgegenständen ist eine Forderung gegen das Land Hessen aufgrund eines im Vorjahr geschlossenen Vergleichsvertrages im Zusammenhang mit der Sanierung eines ehemaligen Munitionssprengplatzes in Höhe von € 23,0 Mio., wofür die Fraport AG in Vorleistung getreten ist. Hierfür sind Rückzahlungen durch das Land Hessen in fünf gleichen Jahresraten ab Januar 2003 vorgesehen, davon haben € 18,4 Mio. der Forderungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Ein weiterer wesentlicher Posten entfällt auf Vorleistungen der Fraport AG zur Überbauung des Fernbahnhofs in Höhe von € 16,9 Mio. Es besteht zwischen der Fraport AG und der DB Station & Service AG Uneinigkeit darüber, wer bestimmte Baukosten zu tragen hat. Zur Herbeiführung einer Einigung wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet, woraus Ergebnisse im Herbst 2004 erwartet werden.

Beide Sachverhalte waren bereits im Jahresabschluss 2001 berücksichtigt.

(26) Wertpapiere

In dem Posten „Wertpapiere" sind ausschließlich eigene Anteile der Fraport AG bilanziert. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 29 „Eigenkapital".

(27) Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks

Das Guthaben bei Kreditinstituten enthält zum 31. Dezember 2002 hauptsächlich kurzfristige Termingelder in Höhe von insgesamt € 526,5 Mio. Diese Mittel stammen insbesondere aus dem im Oktober vollständig verkauften und bis dahin im Finanzanlagevermögen bilanzierten Spezialfonds.

(28) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten belaufen sich auf € 36,9 Mio. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse an Dritte in Höhe von € 32,2 Mio. für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG, die über mehrere Perioden aufwandswirksam verteilt werden.

(29) Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	GEWINNRÜCKLAGEN gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinnrücklagen	Bilanzgewinn	Gesamt
Stand 1.1.2002	**901,1**	**687,2**	**36,5**	**0,3**	**25,0**	**36,0**	**1.686,1**
Ausschüttung	–	–	–	–	–	– 36,0	– 36,0
Kapitalerhöhung	1,0	1,5	–	–	–	–	2,5
Kauf eigener Anteile	–	–	–	2,1	– 2,1	–	0,0
Jahresfehlbetrag	–	–	–	–	–	– 130,3	– 130,3
Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	– 130,3	–	–	–	130,3	0,0
Stand 31.12.2002	**902,1**	**558,4**	**36,5**	**2,4**	**22,9**	**0,0**	**1.522,3**

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital steigt im Jahr 2002 um € 1.060.580 durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital satzungsgemäß aus 90.211.058 auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,0 zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und 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 1.1.2002	**90.105.000**	**90.093.030**	**11.970**	**119.700**	**0,013**
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm:					
Kapitalerhöhung (29.4.2002)	106.058	106.058			
Aktienrückkauf		– 106.058	106.058	1.060.580	0,118
Aktienweitergabe an Mitarbeiter		106.058	– 106.058	– 1.060.580	0,118
Vorstandsvergütung:					
Aktienrückkauf		– 138.016	138.016	1.380.160	0,153
Aktienweitergabe an Vorstände		10.038	– 10.038	– 100.380	0,011
Stand 31.12.2002	**90.211.058**	**90.071.110**	**139.948**	**1.399.480**	**0,155**

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

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

Genehmigtes Kapital

Von dem zum 31. Dezember 2001 verbleibenden genehmigten Kapital in Höhe von € 15,0 Mio. wurden € 1.060.580 für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms (MABP) verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2001	1.500.000	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital I Mitarbeiterbeteiligungsprogramm	106.058	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital I zum 31.12.2001	1.393.942	10,0

Zum 31. Dezember 2002 verbleibt ein genehmigtes Kapital I von € 13,9 Mio., das durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und von ihr beherrschte Unternehmen ausgenutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Bedingtes Kapital

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2002 € 13,9 Mio., da bis zum Bilanzstichtag von den bereits gewährten Bezugsrechten noch keine Bezugsrechte ausgeübt wurden. Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplanes 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. Weitere Erläuterungen siehe Tz. 37 „Stock Options".

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert zum einen aus einer Erhöhung von € 1,5 Mio. aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (€ 13,96 je Aktie) der im Rahmen des MABP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 106.058). Zum anderen wurde aufgrund des Jahresfehlbetrags von € 130,3 Mio. ein entsprechender Betrag aus der Kapitalrücklage entnommen und in den Bilanzgewinn eingestellt.

Gewinnrücklagen

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich aufgrund der oben dargestellten Veränderung der im eigenen Bestand befindlichen Anteile um € 2,1 Mio. durch die Entnahme aus den anderen Gewinnrücklagen erhöht.

(30) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen steigt gegenüber dem Vorjahr um € 3,8 Mio. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die der Deutsche Lufthansa AG in Rechnung gestellt werden.

(31) Rückstellungen

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Rückstellungen für Pensionen	18,4	17,1
Steuerrückstellungen	68,0	107,2
Sonstige Rückstellungen	311,9	147,1
	398,3	271,4

Rückstellungen für Pensionen

in € Mio.	Stand 1.1.2002	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Stand 31.12.2002
Pensionsverpflichtungen	16,0	–0,9	–	2,0	17,1
Sonstige Pensionszusagen	1,1	–	–	0,2	1,3
	17,1	–0,9	–	2,2	18,4

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte, außertarifliche Mitarbeiter, arbeitnehmerfinanzierte Pensionen sowie Anwartschaften der in 1999 von der Northwest Airlines übernommenen Mitarbeiter. Letztere werden nicht mehr angepasst. Künftig gilt hier die Regelung der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG.

Steuerrückstellungen

Die Steuerrückstellungen betragen € 68,0 Mio. (Vorjahr € 107,2 Mio.).

Sonstige Rückstellungen

In der nachfolgenden Übersicht ist die Entwicklung der sonstigen Rückstellungen erläutert.

in € Mio.	Stand 1.1.2002	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Stand 31.12.2002
Personal	72,3	–31,4	–1,5	50,1	89,5
Umwelt	30,2	–3,5	–	–	26,7
Garantieverpflichtung gegenüber Banken (Manila betreffend)	–	–	–	137,9	137,9
Übrige	44,6	–28,4	–9,4	51,0	57,8
	147,1	–63,3	–10,9	239,0	311,9

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für das Programm zur Leistungs- und Erfolgsbeteiligung (LEA „Leistung – Erfolg – Anerkennung") gebildet sowie für weitere Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG, Regelungen für Altersteilzeit und Vorruhestand, Zeitguthaben auf Lebensarbeitszeitkonten, Überstundenguthaben sowie Urlaubsansprüche aus dem Resturlaubsguthaben der Belegschaft zum Bilanzstichtag.

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Nitratverunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Für eine bestehende Garantieverpflichtung im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt wurde eine Rückstellung in Höhe von € 137,9 Mio. gebildet.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere gebildet für ausstehende Lieferantenrechnungen, Instandhaltungen, Rabatte und Rückerstattungen, Beraterleistungen, Rechtsangelegenheiten sowie für die bereits in Tz. 12 erwähnte Option der Norddeutschen Landesbank, ihre 10-prozentige Beteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (FHLG) auf die Fraport AG zu übertragen.

(32) Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2002	31.12.2001
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	215,8	228,5	366,3	810,6	880,6

Einzelkredite ab € 25,0 Mio.:

in € Mio.	Laufzeit von – bis	Währung	Zinssatz %	Stand 31.12.2002	Stand 31.12.2001
1. Festverzinsliche Kredite	1999 – 2011	€	4,72	25,6	25,6
	1998 – 2010	€	4,83	35,8	35,8
	1999 – 2009	€	4,61	25,6	25,6
	1999 – 2028	€	4,15	33,0	33,0
	1999 – 2028	€	5,10	33,0	33,0
	1996 – 2006	€	6,80	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	1998 – 2008	€	4,57	25,6	25,6
	1999 – 2009	€	4,56	25,6	25,6
	1994 – 2004	€	6,43	51,1	51,1
	1998 – 2008	€	4,60	38,3	38,3
	1998 – 2008	€	4,60	25,6	25,6
	2000 – 2007	US-$	7,10	48,9	52,4
2. Variabel verzinsliche Kredite	2000 – 2007	US-$	1,96	29,7	34,9

(33) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2002	31.12.2001
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	70,7	5,9	–	76,6	78,7

(34) Andere Verbindlichkeiten

in € Mio.	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2002	31.12.2001
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,8	–	–	1,8	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	51,7	–	–	51,7	22,4
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4,9	–	–	4,9	11,9
Sonstige Verpflichtungen	61,4	8,7	–	70,1	78,4
davon aus Steuern	(17,0)	–	–	(17,0)	(25,8)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(15,0)	–	–	(15,0)	(17,8)
	119,8	8,7	0,0	128,5	112,7

(35) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Mietvorauszahlungen	16,9	18,6
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	26,0	28,2
Infrastrukturbeiträge CargoCity Süd	10,9	11,0
Sonstige	11,2	11,0
	65,0	68,8

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

(III) ERGÄNZENDE ANGABEN

(36) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2002 ergeben sich Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 0,8 Mio. und aus Gewährleistungsverträgen in Höhe von 128,1 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 120,4 Mio. In den Vertragserfüllungsgarantien enthalten ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteilungsprojekt Tradeport Hong Kong Limited in Höhe von € 95,9 Mio., für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von € 75,8 Mio. besteht.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

in € Mio.	31.12.2002	31.12.2001
Verbindlichkeiten aus Miet- und Leasinverträgen		
fällig innerhalb des Geschäftsjahres 2003	38,6	36,0
fällig innerhalb der darauffolgenden 5 Jahre	193,0	180,0
Bestellobligo für Investitionen	212,7	237,2
davon Baukosten zur Verlagerung der Rhein-Main-Airbase	(114,4)	(124,8)

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

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement:

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

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

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

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

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

(37) Stock Options

Hauptversammlungsbeschluss

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

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

Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals:

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

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

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

Ausübungshürden:

Die Bezugsrechte können erstmals nach Ablauf einer zweijährigen Sperrfrist ausgeübt werden. Im Geschäftsjahr 2002 wurden mit Wirkung vom 15. Mai 2002 und einer zweijährigen Sperrfrist die oben genannten Bezugsrechte ausgegeben.

Bedingung für die Ausübung ist, dass der Schlusskurs der Fraport-Aktie nach Ablauf der Sperrfrist an mindestens fünf beliebigen Handelstagen den Ausübungspreis um mindestens 15 % übertroffen hat. Ausgehend

von einem Ausübungspreis für die zweite Tranche von € 25,6 je Aktie ergibt sich als Erfolgsziel eine Ausübungshürde von € 29,5 je Aktie. Der Ausübungspreis für die künftigen Tranchen ist der durchschnittliche Schlusskurs der Fraport-Aktie an den letzten 20 Handelstagen vor Ausgabe der Bezugsrechte. Im Geschäftsjahr 2002 wurden Bezugsrechte in Höhe von € 2,2 Mio. gewährt.

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

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 29.

(38) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

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

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

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

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

Am 18. Dezember 2002 hat der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG verabschiedet und öffentlich zugänglich gemacht.

(40) Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Unter der Voraussetzung, dass der Aufsichtsrat dem Jahresabschluss zustimmt, betragen die Gesamtbezüge des Vorstandes T€ 2.370. Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von T€ 5.723. Daneben wurden Bezugsrechte gewährt, vgl. die Ausführungen in Tz. 37. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Vergütungen in Höhe von T€ 421 erhalten.

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

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

(41) Vorstand

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender **Dr. Wilhelm Bender**	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der – Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Mitglied im Aufsichtsrat der – Lufthansa CityLine GmbH – NOVA Allgemeine Versicherung AG – Thyssen Krupp Serv AG – Techem AG
Stellvertretender Vorsitzender *Vorstand Infrastruktur und Rechtsangelegenheiten* **Prof. Manfred Schölch**	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH – Tradeport Frankfurt GmbH Mitglied im Aufsichtsrat der – Deutsche VerkehrsBank AG
Vorstand Finanzen **Johannes Endler**	Mitglied im Aufsichtsrat der – Tradeport Frankfurt GmbH – DELVAG Luftfahrtversicherungs AG – DELVAG Rückversicherungs AG – ICTS Europe Holdings B.V. – ICTS International N.V. Mitglied im Verwaltungsrat der – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale – Frankfurter Sparkasse
Vorstand Immobilienentwicklung **Prof. Barbara Jakubeit**	Vorsitzende des Aufsichtsrats der – Deutsche AeroConsult GmbH Mitglied im Aufsichtsrat der – Airport Retail Solutions GmbH
Vorstand Arbeitsdirektor **Herbert Mai**	

(42) Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender **Roland Koch** Hessischer Ministerpräsident	Mitglied im Verwaltungsrat des – Zweiten Deutschen Fernsehens
Stellvertretender Vorsitzender **Gerold Schaub** Stellvertretender Landesbezirksleiter ver.di Hessen	Mitglied im Aufsichtsrat der – Lufthansa Service Deutschland GmbH – Lufthansa Service Holding AG
Herbert Becker Beauftragter für Externe Kontakte	Mitglied im Aufsichtsrat der – Eintracht Frankfurt Fußball AG
Dr. Manfred Bischoff Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG (ab 30.1.2002)	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – MTU Aero Engines GmbH – DaimlerChrysler Aerospace AG – DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG – EADS Deutschland GmbH Mitglied im Aufsichtsrat der – Gerling Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG – J.M. Voith AG – Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen – Mitsubishi Motors Corporation – Lagardère-Sociétés S.A. – EADS Participations B.V. – European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (Chairman of the Board)
Wolfgang Bödicker Betriebsratsmitglied	Mitglied im Aufsichtsrat der – Volks- Bau- und Sparverein (VBS) e.G. – Umland GmbH
Paul Breider Lademeister	
Matthias Eckert Betriebsratsmitglied	
Dr. Hans-Jürgen Froböse Ministerialdirektor (bis 2.1.2002)	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – Deutsche Flugsicherung GmbH Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der – Duisport-Ruhrorter Häfen AG Mitglied im Aufsichtsrat der – Germanische Lloyd AG
Albrecht Glaser Stadtkämmerer a.D. (bis 2.1.2002)	Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – Hospital-Service & Catering GmbH – Frankfurter Sparkasse – Sparkassen- und Giroverband Hessen-Thüringen
Jörg-Uwe Hahn Fraktionsvorsitzender der FDP im Hessischen Landtag Mitglied des Landtags	Mitglied im Aufsichtsrat der – Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – TaunusFilm GmbH Mitglied im Rundfunkrat des Hessischen Rundfunks

Stefan Kempkens Gewerkschaftsvertreter der ver.di	
Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a.D. Mitglied des Landtags	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – MANIA Technologie AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – active photonics AG (Österreich)
Prof. Karel Van Miert Präsident der Universität Nyenrode, ehemaliger Vizepräsident der Europäischen Kommission (ab 30.1.2002)	Mitglied im Aufsichtsrat der – RWE AG – Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – Wolters Kluwer N.V. (Niederlande) – DHV (Niederlande) – De Persgroep (Belgien) – Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande) – Agfa-Gevaert N.V. (Belgien) – Anglo American plc (Großbritannien) Mitglied im Beirat der – Guidant Europe N.V. (Belgien) – Eli Lilly Holdings Ltd. (USA) – Rabobank Nederland (Niederlande) – Goldmann Sachs International (Großbritannien)
Helmut Raith Fachvorarbeiter	Mitglied im Aufsichtsrat der – Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG
Petra Roth Oberbürgermeisterin	Vorsitzende des Aufsichtsrats der – Frankfurter Aufbau AG – Mainova AG – ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH – Messe Frankfurt GmbH – Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH – Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH – Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongreßzentrum GmbH – Gas-Union GmbH – Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH – Frankfurter Sparkasse – Landesbank Hessen - Thüringen – Nassauische Sparkasse – Ruhrgas AG – THÜGA AG – Advisory Council der ING-Gruppe (Niederlande)
Werner Schmidt Aufgabenleiter Projekt-Management	Mitglied im Aufsichtsrat der – SMW Abwasser GmbH – Deutsche AeroConsult GmbH Mitglied in der Verbandsversammlung der Riedwerke Kreis Groß-Gerau
Dr. Jürgen Siewert Ministerialdirigent	Mitglied im Aufsichtsrat der – DB Reise & Touristik AG – T-Systems ITS GmbH Mitglied im Verwaltungsrat der – Bundesanstalt für Post und Telekommunikation Deutsche Bundespost

Edgar Stejskal Betriebsratsmitglied	Mitglied im Aufsichtsrat der – Airmail Center Frankfurt GmbH
Christian Strenger Mitglied im Aufsichtsrat der DWS Investment GmbH (ab 30.1.2002)	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – The Germany Funds Mitglied im Aufsichtsrat der – BASF Coatings AG – Metro AG – Incepta plc (Großbritannien)
Achim Vandreike Bürgermeister (ab 7.2.2002)	Vorsitzender des Aufsichtsrats der – Waldstadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH – Stadion GmbH Mitglied im Aufsichtsrat der – Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development - GmbH – ABG Frankfurt Holding – Messe Frankfurt GmbH – Frankfurter Aufbau AG
Warren Walsh Repräsentant der Gewerkschaft GÖD Lehrgangsleiter	
Dr. Martin Wentz Stadtrat a. D. (bis 14.1.2002)	Mitglied im Aufsichtsrat der – Deutsche Hausbau Holding AG Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: – Immobilienwirtschaft der DePfa Bank AG
Henner Wittling Mitglied des Vorstandes der Saarstahl AG	

Frankfurt am Main, den 26. März 2003

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Bender **Prof. Schölch** **Endler** **Prof. Jakubeit** **Mai**

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital [4]	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres [5]
	%	T €	T €
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	691	364
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	2.223	223
AirIT Airport IT Services Hahn GmbH, Lautzenhausen	100,0	262	3
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	733	306
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	144	92
Airport Carts LLC, Delaware/U.S.A.	66,67	1.464	26
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 [7]
Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main	51,0	451	1
Air-Transport IT Services, Inc., Delaware/USA	100,0	– 586	– 698 [6] [14]
Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Işletmeciliği			
Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	50,0 [11]	42.168	44.974
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	2.438	1.925
Civas Scandinavia AB, Stockholm/Schweden	100,0		
	(100,0)	453	67 [12]
CIVAS UK Limited, London/Großbritannien	100,0		
	(100,0)	– 11	– 391 [12]
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	100,0		
	(100,0)	– 54	– 38 [12]
Compañía de Economia Mixta de Valor y Seguridad	35,0		
CIVASEQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	–	– [1] [12]
Consultants Européens en Sécurité Générale S.A.,	100,0		
Paris/Frankreich	(100,0)	355	79 [12]
Decision Support Technologies Inc., Florida/U.S.A.	100,0		
	(100,0)	– 586	– 698 [6] [14]
Deutsche AeroConsult GmbH, Frankfurt am Main	100,0	– 858	– 109
Eden Services Sarl, Paris/Frankreich	100,0		
	(100,0)	– 247	78 [12]
Emerald SPRL, Brüssel/Belgien	100,0		
	(100,0)	56	– [1] [12]
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.238	1.186
FIS Flug- und Industriesicherheit Service- und			
Beratungs-GmbH, Kelsterbach	100,0		
	(100,0)	4.127	– 3.357 [12] [13]
Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH, Essen	45,45	585	12 [3]
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE,			
Athen/Griechenland	100,0	156	148
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	73,07	30.650	– 19.994 [7]
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	20,0	85.644	– 217 [3]

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital [4]	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres [5]
	%	T €	T €
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH,			
Saarbrücken	51,0	889	43
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Berlin	28,6	-9.116	-59 [9]
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila / Philippinen	99,99	-114	-732
Fraport Peru S.A.C., Lima / Peru	99,99	282	300
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	164	89
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co.			
Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.401	1.376
GOLDAIR Aviation Handling S.A., Athen / Griechenland	18,11	2.059	-2.408 [3]
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	100,0		
	(100,0)	25	-206 [7]
HERMES CIVAS GOLDAIR BAGGAGE SCREENING			
SOCIETE ANONYME-PRIVATE ENTERPRISE FOR			
THE PROVISION OF SECURITY SERVICES,	33,0		
Athen/Griechenland	(33,0)	134	137 [12]
HSG Hanseatic Security and Services GmbH Hamburg	100,0		
	(100,0)	-623	-617 [12]
ICTS (UK) Limited, London/Großbritannien	100,0		
	(100,0)	2.645	1.083 [12]
ICTS Belgium SPRL, Brüssel / Belgien	100,0		
	(100,0)	300	95 [12]
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen / Niederlande	100,0	17.389	5.307 [12]
ICTS France S.A, Paris / Frankreich	100,0		
	(100,0)	1.069	-404 [12]
ICTS Greece Limited, Athen / Griechenland	100,0		
	(100,0)	113	-171 [12]
ICTS Greece S.A., Athen / Griechenland	100,0		
	(100,0)	57	-10 [12]
ICTS Hispania S.A., Madrid / Spanien	100,0		
	(100,0)	499	-7 [12]
ICTS Italia s.r.l., Rom/Italien	100,0		
	(100,0)	2.150	723 [12]
ICTS Netherlands Airport Services VOF,	50,0		
Amsterdam / Niederlande	(50,0)	21	-113 [12]
ICTS Security Consultants Limited, Zürich / Schweiz	100,0		
	(100,0)	909	556 [12]
ICTSP-Portugal Consultadoria de Aviacao	100,0		
Commercial, S.A., Lissabon / Portugal	(100,0)	93	28 [12]
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., [10] Madrid / Spanien	20,0	7.105	6.895 [3]
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E., [10] Madrid / Spanien	20,0	2.512	2.211 [3]
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., [10] Madrid/Spanien	20,0	7.238	5.915 [3]

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital [4]	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres [5]
	%	T €	T €
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., [10] Madrid/Spanien	20,0	15.067	14.466 [3]
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E., [10] Madrid/Spanien	20,0	2.051	1.870 [3]
Ineuropa Handling, U.T.E., [10] Santa Cruz/Spanien	20,0	6.799	4.395 [3]
International Aviation Security (UK) Limited,	100,0		
London / Großbritannien	(100,0)	–123	–17 [12]
International Aviation Security, Lda, Lissabon / Portugal	95,0		
	(95,0)	2	– [1] [12]
JCDecaux Airport Media GmbH, Frankfurt am Main	40,0	4.211	23 [3]
JV ICTS 3D, Athen / Griechenland	60,0		
	(60,0)	–509	–384 [12]
JV ICTS 3D Wackenhut, Athen / Griechenland	55,0		
	(55,0)	1.870	954 [12]
Lima Airport Partners S.R.L., Lima / Peru	42,75	34.222	6.132
LIS GmbH Austria, Wien/Österreich	100,0		
	(100,0)	97	–15 [12]
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.248	737
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	387	203
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	4.413	991
Pantares Systems B.V., Schiphol/Niederlande	50,0	–	– [1]
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong / China	50,0	6.652	–329
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum			
für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	–219	366 [3]
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter			
Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.195	619 [3]
Philippine Airport and Ground Services Terminals			
Holdings, Inc., Pasay City / Philippinen (PTH)	40,0	781	527 [3]
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc.,			
Manila/Philippinen (PTI)	40,0	1.169	892 [3]
Philippine Airport and Ground Services, Inc.,			
Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	8.782	550 [3]
Philippine International Air Terminals Co., Inc.,			
Manila/Philippinen (PIATCO)	30,0	136.285	2.932 [3]
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon / Portugal	40,0	5.057	–1.750
proceedAir Aviation Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	66	218
S.A. TCR International N.V., Brüssel/Belgien	50,0	7.397	–1.805 [8]
STI Security Training International GmbH, Wiesbaden	32,0		
	(32,0)	348	232 [12]
Sweden Security Networks AB, Stockholm/Schweden	100,0		
	(100,0)	6	–15 [12]
Tradeport Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	100,0	–6.190	–1.398

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital [4]	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres [5]
	%	T €	T €
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	-229	– 1.047
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	35	2
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	25,0	79	8 [2]

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

1) Gesellschaft inaktiv

2) Jahresabschluss 2000

3) Jahresabschluss 2001

4) Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

5) Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

6) Neu gegenüber Vorjahr

7) Ergebnis vor Ergebnisübernahme

8) Abweichender Bilanzstichtag; Angaben aus Konzernabschluss

9) Gesellschaft inaktiv; Liquidationsstichtag 28.02.2001

10) Unbeschränkte persönliche Haftung

11) Darüber hinaus wurden weitere rd. 30 % Dividendenbezugsrechte und Liquidationserlösrechte erworben.

12) Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

13) Angaben einschließlich der im Januar 2003 auf die FIS verschmolzenen HSG

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

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in 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 Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 31. März 2003

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harwart	Scholz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Glossar

Luftverkehrsspezifische Begriffe

ACI
Airports Council International

ADV
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

Airline-Allianz
Kooperative Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

Aviation
Luftverkehr

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

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

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

Drehkreuz
Synonym für Hub

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

Flugzeugbewegungen
Starts und Landungen

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

Fraport AG
Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

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

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

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

IATA
International Air Transport Association

IT
Informationstechnologie

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

Interkontverkehr
Interkontinentalverkehr

Intermodalität
Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

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

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

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

Luftverkehrsdrehscheibe
Synonym für Hub

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

PAX
Passagierzahlen

Slots
Zeitfenster für Starts und Landungen

Star Alliance
Zusammenschluss von 14 Fluggesellschaften (Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Austrian Airlines, BMI British Midland, Lauda Air, Lufthansa, Mexicana, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean Airways, United Airlines, VARIG)

Terminal
Abfertigungsgebäude auf Flughäfen

Terminaldienstleistungen
Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Terminals

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

Transit-Passagiere
Passagiere, die nach einer Zwischenlandung in demselben Flugzeug weiterreisen

Travel-Value-Shops
Ladenlokale, in denen die Warenpreise im Wesentlichen denen der Dutyfreeshops entsprechen

Verkehrsentgelte
Flughafen-, Infrastruktur- und Bodenverkehrsdienstentgelte

Vorfeld
Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen werden

Zehn-Punkte-Programm
Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein Zehn-Punkte-Programm beschlossen, mit dem folgende Ziele verfolgt werden:
- Nutzung anderer Standorte, z.B. Flughafen Frankfurt-Hahn
- Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn
- Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage
- Prüfung einer Verlagerung des Nachtpoststerns, z.B. zum Flughafen Frankfurt-Hahn oder an einen anderen Standort
- Verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmarmer An- und Abflugverfahren in der Nacht
- Bereitstellung von Mitteln für ein Schallschutzprogramm für besonders lärmbelastete Gebiete
- Koppelung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm
- Noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen
- Weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung
- Einrichtung eines Infotelefons für Bürgeranfragen zum Thema Lärm und Ausbau

Betriebswirtschaftliche Begriffe

BAT
Bundes-Angestelltentarifvertrag

BIP
Bruttoinlandsprodukt

Capital Employed
Eigenkapital ohne die ausgeschüttete Dividende + Netto-Finanzschulden

Chapter 11
Bestimmung des US-amerikanischen Insolvenzrechts, die es einem Unternehmen ermöglicht, Ansprüche von Gläubigern so lange abzuwehren, bis es restrukturiert ist

DVFA/SG
Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management/Schmalenbach-Gesellschaft

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

EBIT-Marge
EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA
Betriebliches Ergebnis + Erträge aus Beteiligungen – Aufwand aus Verlustübernahme + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

EBITDA-Marge
EBITDA/Umsatzerlöse

EPC-Vertrag
Bauvertrag

Gearing
Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ohne die ausgeschüttete Dividende

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

Netto-Finanzschulden
Bankschulden – Liquide Mittel

Operative Kosten
Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROCE-Kapitalrendite
Return on Capital Employed
EBIT/Capital Employed

Shareholders' Advances
Gesellschaftereinzahlung für spätere Eigenkapitalerhöhung

Umsatzrendite
Jahresüberschuss vor Einkommens- und Ertragssteuern/Umsatzerlöse

WKN
Wertpapierkennnummer