



Frankfurt Airport  
Services Worldwide

# *Jahresabschluss*

*zum 31. Dezember 2001*

*und Lagebericht*



# Inhalt

## **3 Lagebericht**

- 3 *Marktumfeld und Entwicklung des Luftverkehrs*
- 8 *Geschäftsstrategie*
- 11 *Geschäftsentwicklung*
- 23 *Mitarbeiter und Human Resources Management*
- 24 *Risikomanagement*
- 30 *Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag*
- 31 *Ausblick*

## **32 Jahresabschluss der Fraport AG**

- 32 *Gewinn- und Verlustrechnung*
- 33 *Bilanz*
- 34 *Anhang*
- 50 *Anlage zum Anhang*
- 52 *Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers*

## **53 Glossar**

## Auf stabilem Kurs

Die Fraport AG ist in 2001 trotz schwieriger Rahmenbedingungen auf Kurs geblieben. Wir erzielten einen Jahresüberschuss in Höhe von € 61,0 Mio. Das Rekordergebnis des Vorjahres in Höhe von € 80,7 Mio. konnte nicht erreicht werden. Das EBITDA ist gegenüber dem Vorjahr um 8,4 % auf € 469,3 Mio. gesunken. Mit einem Umsatzwachstum von 0,4 % konnten wir jedoch unsere Geschäftsentwicklung auch vor dem Hintergrund einer sich weltweit abschwächenden Konjunktur und den Einbrüchen des Luftverkehrsaufkommens nach den Attentaten vom 11. September 2001 erfolgreich fortsetzen.

## Marktumfeld und Entwicklung des Luftverkehrs

Die weltweite Konjunkturschwäche, von der Deutschland durch die hohe internationale Verflechtung besonders betroffen war, und die Auswirkungen der Anschläge vom 11. September 2001 führten zu signifikanten Einbußen im internationalen Luftverkehr. Das umgeschlagene Frachtaufkommen sank welt- und europaweit deutlich. Die europäischen Airports waren von den Rückgängen beim Passagieraufkommen allerdings weniger stark betroffen als beispielsweise Flughäfen in Nord-Amerika und im Nahen Osten.

### Luftverkehrswachstum im Vergleich (in %)<sup>1</sup>

Zeitraum Januar bis Dezember 2001	Flughafen Frankfurt Main		Deutschland (Internationale Verkehrs- flughäfen)		Europa		Welt	
	2001 <sup>3</sup>	2000 <sup>2</sup>	2001 <sup>3</sup>	2000 <sup>2</sup>	2001 <sup>5</sup>	2000 <sup>4</sup>	2001 <sup>5</sup>	2000 <sup>4</sup>
Anzahl Passagiere	-1,6	7,6	-2,5	6,7	-0,6	7,9	-2,6	5,8
Tonnage Fracht + Post	-5,5	10,4	-3,9	8,5	-6,1	7,9	-8,4	5,8
Flugzeugbewegungen	-0,3	4,6	-1,8	5,2	-1,1	3,2	-3,0	0,5

1 Sämtliche Zahlen beziehen sich auf den gewerblichen Verkehr (an + ab + Transit).

2 ADV-Monatsstatistik Dezember 2000 (Tabelle kumulierte Monatswerte).

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

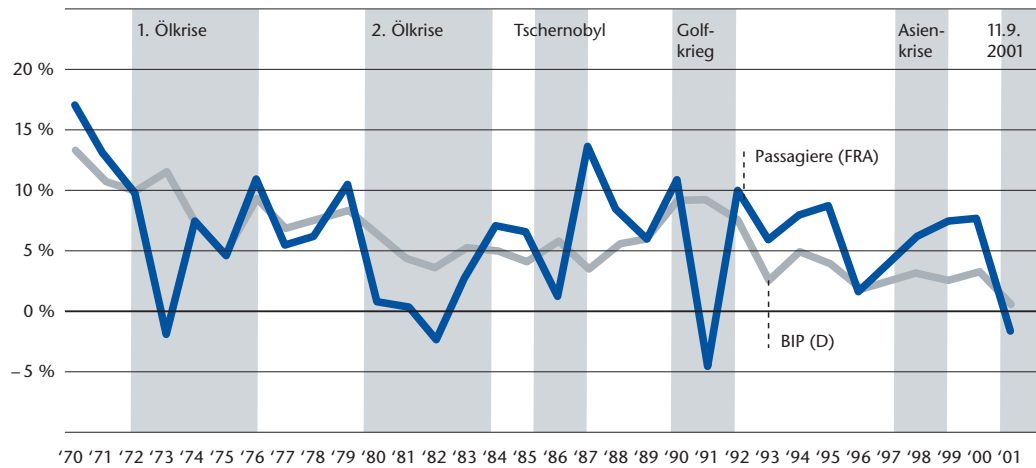
4 ACI Monthly World Wide Airport Traffic Report December 2000, Genf, 23. März 2001, o. S.

5 ACI Fax vom 26. März 2002; vorläufige, noch nicht publizierte Werte.

### Entwicklung der Verkehrszahlen am Standort Frankfurt

Im Jahr 2001 nutzten 48,6 Mio. Passagiere den Flughafen Frankfurt Main, das sind 1,6 % weniger als im Vorjahr. Damit war der Passagierrückgang am Standort Frankfurt weit geringer, als nach dem weltweiten Einbruch des Luftverkehrsaufkommens nach dem 11. September zunächst zu befürchten war. Das Frachtaufkommen am nach wie vor größten europäischen Cargo-Flughafen ging um 6 % auf 1,5 Mio. t zurück, die Zahl der Starts und Landungen sank um 0,5 % auf 456,5 Tsd. Dagegen stiegen die für einen Großteil der Landeentgelte maßgeblichen Höchststartgewichte um fast 1 % auf knapp 25,6 Mio. t und die beförderte Tonnage Luftpost stagnierte bei 141,1 Tsd. t.

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



#### Verkehrszahlen Flughafen Frankfurt Main

	2001	2000	Veränderung in % <sup>1</sup>
Passagiere (Mio.)	48,6	49,4	-1,6
Luftfracht (Tsd. t)	1.494,1	1.589,4	-6,0
Luftpost (Tsd. t)	141,1	141,0	0,1
Flugzeugbewegungen (Tsd.) <sup>2</sup>	456,5	458,7	-0,5
Höchststartgewichte (Tsd. t)	25.564,5	25.370,4	0,8
Sitzladefaktor	68,2 %	69,8 %	

1 Veränderungsdaten basieren auf nicht gerundeten Zahlen.

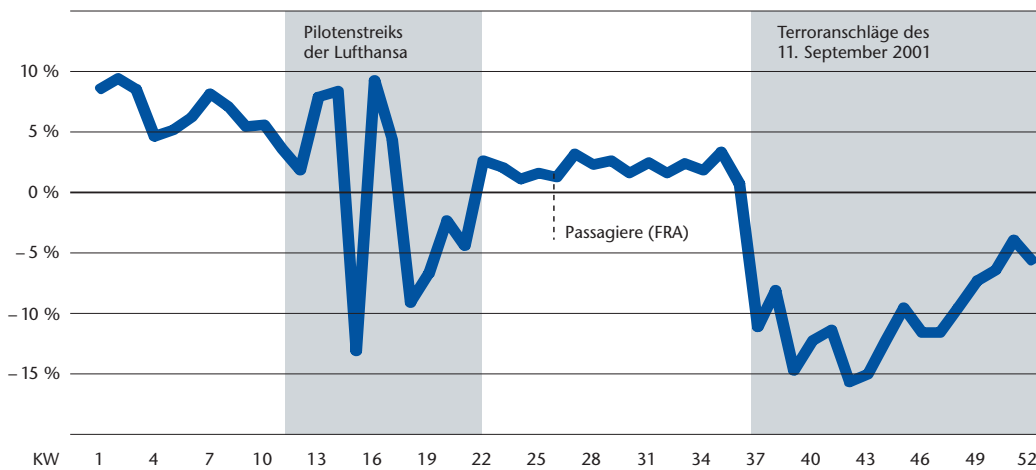
2 Ohne Militärflüge.

#### Passagierverkehr

Erstmals seit dem Golfkrieg im Jahr 1991 verzeichnete der Passagierverkehr einen Rückgang: die Zahl der Fluggäste sank um 1,6 % auf 48,6 Mio. und damit unter das Niveau des Jahres 2000.

In den ersten drei Monaten des Berichtsjahres setzte sich zunächst der Wachstumstrend der Vorjahre fort. Im Laufe des zweiten Quartals jedoch zeichnete sich bereits der Abschwung der wirtschaftlichen Dynamik in Deutschland ab. Beim Inlandsverkehr äußerte sich dies in einer rückläufigen Nachfrage. Verstärkt wurde diese Entwicklung durch die Pilotenstreiks bei unserem größten Kunden Deutsche Lufthansa AG („Lufthansa“). Bei Strecken, auf denen die Bahn eine

### Veränderung der wöchentlichen Passagierzahlen in 2001

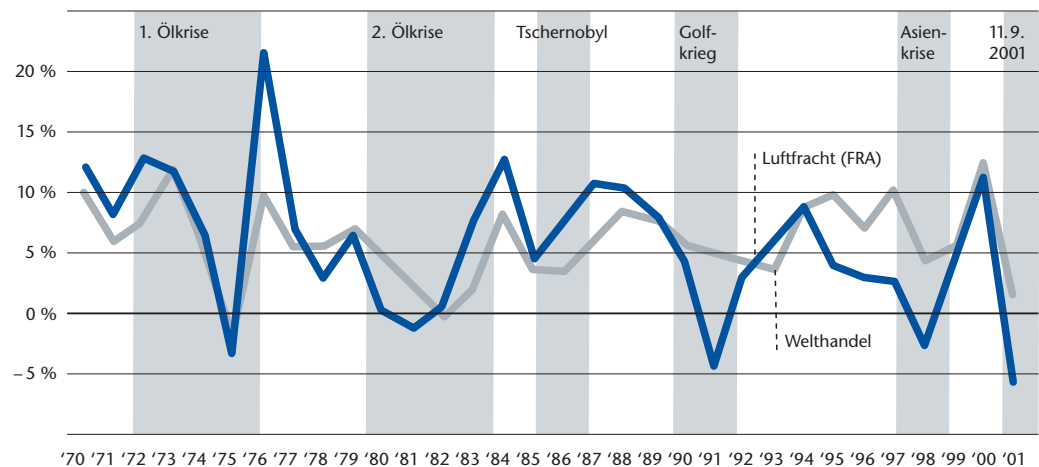


Alternative zum Flugzeug darstellt, kam es zu den größten Einbrüchen. Auch der Interkontverkehr verlor im zweiten Quartal zunehmend an Schwung, insbesondere der Nord-Amerika-Verkehr litt unter der Abschwächung der US-Konjunktur.

Unter dem Eindruck der Terroranschläge in New York und Washington sowie den anschließenden Auseinandersetzungen in Afghanistan waren am Standort Frankfurt zweistellige Einbrüche beim Passagieraufkommen zu verzeichnen. Die Rückgänge schwächten sich jedoch kontinuierlich ab: während das Minus bei den Fluggästen im Oktober im Vergleich zum Vorjahresmonat noch bei 13,9 % lag, ging es im November auf 10,9 % und im Dezember auf 7,9 % zurück.

Der Rückgang des Fluggastaufkommens war am Flughafen Frankfurt Main weniger ausgeprägt als an anderen deutschen Flughäfen. Kapazitätsanpassungen und die Konsolidierung bei den Luftverkehrsgesellschaften erhöhten den Umsteigerverkehr am Standort Frankfurt; eine in Krisenzeiten zu beobachtende Zentralisierung auf die Drehkreuze stärkte die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt Main.

### Langfristige Veränderungsrate des jährlichen Frachtaufkommens und des Welthandels



#### Frachtverkehr

Nach dem Frachtboom des Vorjahres kam es im Jahr 2001 am Standort Frankfurt zu einem Rückgang bei den umgeschlagenen Tonnagen. Insgesamt wurden im Jahr 2001 knapp 1,5 Mio. t Fracht verladen. Dies entspricht einer Veränderungsrate von – 6 % nach einem außergewöhnlich erfolgreichen Vorjahr.

Die Entwicklung der Frachtzahlen ist von der konjunkturellen Lage in Deutschland – und als Europas führender Luftfracht-Umschlagshafen – insbesondere von der weltweiten Konjunktur abhängig. Während im ersten Quartal das Luftfrachtaufkommen, vor allem von der noch prosperierenden Binnenkonjunktur des Winterhalbjahres 2000/2001 getrieben, um 6,1 % wuchs, kam es im zweiten Quartal zu einem deutlichen Mengenrückgang, der im ersten Halbjahr insgesamt zu einem Rückgang der beförderten Tonnage Luftfracht um 0,6 % im Vorjahresvergleich führte.

Im Verlauf des Sommers wurden seitens der Wirtschaftsinstitute die Konjunkturprognosen mehrmals nach unten korrigiert; gegen Ende des Jahres 2001 zeichneten sich für Deutschland rezessive Tendenzen ab. Auch seitens der Weltwirtschaft waren für den global orientierten Frachtumschlagshafen Frankfurt Main keine positiven Impulse zu verzeichnen. Dementsprechend nahm die beförderte Frachtmenge im weiteren Jahresverlauf ab.

Direkte Auswirkungen der Terrorattacken vom 11. September ließen sich bis zum Ende des Jahres, aufgrund der starken Produktionsbindung der Fracht, nur bedingt feststellen. In den beiden Wochen nach den Anschlägen kam es allerdings teilweise zu deutlichen Rückgängen, die hauptsächlich auf Flugausfälle und verschärfte Sicherheitskontrollen zurückzuführen waren. Insgesamt reagierte das Frachtgeschäft aber weniger auf die Ereignisse in den USA als der Passagierverkehr.

### Luftpostverkehr

Die Menge der umgeschlagenen Luftpost blieb mit 141,1 Tsd. t im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert, unterlag im Laufe des Berichtsjahres jedoch starken Aufkommenschwankungen. Gründe hierfür waren die Tests neuer Verteilerverkehre im Frühjahr durch die Deutsche Post AG und die Pilotenstreiks im Mai.

### Flugzeugbewegungen

Im Jahr 2001 blieb die Zahl der Starts und Landungen auf dem Flughafen Frankfurt Main mit 456,5 Tsd. Flugzeugbewegungen um 0,5 % unter den Vorjahreswerten. Sonderereignisse prägten das Berichtsjahr: witterungs- und streikbedingte Ausfälle, anfallsbedingte Flug-Streichungen sowie Streckenstilllegungen beeinflussten die Zahl der Flugzeugbewegungen.

Spitzenmonat war der Juli 2001 mit 41.092 Starts und Landungen. Absoluter Rekordtag war der 28. Juni mit insgesamt 1.395 Flugzeugbewegungen. Spitzenstunden gab es am 29. Juli beziehungsweise 26. September mit jeweils 98 Starts und Landungen innerhalb einer Stunde. Diese Zahlen liegen nur knapp unter den bisherigen historischen Spitzenwerten.

Die Entwicklung der kumulierten Höchststartgewichte („MTOW“) ist maßgeblich für die Bestimmung der Start- und Landeentgelte. Sie verlief für das Gesamtjahr 2001 mit einem Plus von 0,8 % leicht positiv, profitierte dabei aber von der überproportionalen Entwicklung der MTOWs bis zum 11. September.

Für das Berichtsjahr ging die Auslastung (Sitzladefaktor) von ca. 70 % im Vorjahr auf 68 % leicht zurück. Auf die teilweise deutlichen Rückgänge des Sitzladefaktors nach den Terroranschlägen in den USA reagierten die Airlines zunehmend mit Kapazitätsanpassungen. Daher zog der Sitzladefaktor im Verlauf des vierten Quartals wieder an, ohne jedoch auf das Niveau vor den Ereignissen des 11. September zurückzukehren.



## Geschäftsstrategie

Unsere Business Mission, im Jahr 2005 einer der drei leistungs- und renditestärksten Airport-Konzerne weltweit zu sein, verfolgen wir mit einer Geschäftsstrategie, die Renditestärkung und wertorientiertes Wachstum verbindet und auf drei Säulen ruht: Konsolidierung des Kerngeschäfts am Standort Frankfurt, bedarfsgerechter Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt und Expansion außerhalb des Flughafens Frankfurt Main. Der Name Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide und unser neues, im Berichtsjahr eingeführtes Erscheinungsbild sollen diese Zielsetzungen reflektieren, indem darin sowohl der Bezug zur Herkunft des Unternehmens beibehalten als auch seiner Neuorientierung in einem durch zunehmende Globalisierung und Wettbewerb gekennzeichneten Flughafen-Markt Ausdruck verliehen wird.

Einer der für die Fraport AG wichtigsten Schritte im Jahr 2001 war unser erfolgreicher Börsengang am 11. Juni. Trotz schwierigen Börsenumfelds war die zweitgrößte deutsche Emission in 2001 7,5fach überzeichnet. Bereits am 24. September erfolgte die Aufnahme in den MDAX.

Bei der Umsetzung unserer Unternehmensziele fokussieren wir Geschäftsfelder mit hohem strategischen Potenzial und hohem Wertschaffungspotenzial. Wir beurteilen das strategische Potenzial nach den Kriterien Marktvolumen, Marktentwicklung, der Anzahl der Konkurrenten sowie der Intensität und Art des Wettbewerbs; das Wertschaffungspotenzial wird nach einer Rendite über den Kapitalkosten beurteilt.

Mit dem Wertmanagement initiierten wir im Berichtsjahr ein Projekt, das diesen Grundgedanken mit der Entwicklung eines wertorientierten Steuerungsinstrumentariums Rechnung trägt. Mit der teilweise bereits in 2001 erfolgten Einführung von SAP R/3 werden die entsprechenden Steuerungsaspekte in unseren Planungs- und Controllingprozessen abgebildet.

### Flughafen Frankfurt Main

Unser Kerngeschäft ist der Betrieb des Flughafens Frankfurt Main und hierbei insbesondere das integrierte Angebot von Aviation-, Ground Handling- und Retaildienstleistungen, die Immobilienentwicklung sowie andere Dienstleistungen am Standort Frankfurt. Indem wir fast das gesamte Flughafen-Management aus einer Hand anbieten, können wir die Fluggesellschaften umfassend mit Dienstleistungen und Informationen aller Art versorgen. Dieses Geschäftsmodell garantiert ein dauerhaftes und rentables Wachstum der Fraport AG. Auch in 2001 lag ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf der Festigung unserer gegenwärtigen Marktposition am Standort Frankfurt und der Optimierung unseres integrierten Dienstleistungsangebots sowie der Stärkung unserer Hub-Kompetenz und damit der Beziehungen insbesondere zu den größten Kunden, der Lufthansa und ihren Partnern der Star Alliance. In diesem Sinne haben wir in 2001 vieles erreicht, operative und administrative Prozesse optimiert und Innovationen vorangetrieben.

Flughäfen sind Marktplatz, Treffpunkt und Erlebniswelt für die mobile Gesellschaft von heute. Das wollen wir uns für größtmöglichen wirtschaftlichen Erfolg nutzbar machen. Von dem Ausbau der Retailingflächen und einer Optimierung des Retailangebots am Standort Frankfurt erwarten wir zusätzliche Umsatz- und Ergebnispotenziale. Wir planen, die Handelsflächen im Retailing bis zum Ende des Jahres 2007 von derzeit 13.200 auf ca. 20.000 Quadratmeter zu vergrößern und damit dieses Geschäft nachhaltig auszubauen.



### Externes Wachstum

Ein weiteres Unternehmensziel ist das auf die Vermarktung unserer Kernkompetenzen, insbesondere im Flughafen-Management und bei den Flughafendienstleistungen, ausgerichtete Wachstum an Standorten außerhalb Frankfurts. Beim Flughafen-Management wollen wir uns zum einen verstärkt um den Abschluss von Flughafen-Management-Dienstleistungsverträgen an anderen Flughäfen bemühen sowie zum anderen Kapitalbeteiligungen an anderen Flughäfen nur dann eingehen, wenn Möglichkeiten zum Betrieb des jeweiligen Flughafens oder von Teilen hiervon bestehen.

Bei den Flughafendienstleistungen liegt der Schwerpunkt auf dem Angebot von Bodenverkehrsdienstleistungen. Wir wollen, auch über Tochtergesellschaften, in Märkten mit moderatem Wettbewerb – vor allem in Europa – qualitativ hochwertige Dienstleistungen zu angemessenen Preisen anbieten. Ferner streben wir an, Fluggesellschaften, die bisher Selbstabfertigung an ihren Hubs betreiben, für Bodenverkehrsdienste durch die Fraport AG oder eine ihrer Tochtergesellschaften zu gewinnen.

### Flughafen-Ausbau

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und am prognostizierten Luftverkehrswachstum partizipieren zu können, ist der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main erforderlich. Die im Berichtsjahr aufgetretenen Nachfragerückgänge werden sich nur temporär auf die Verkehrsentwicklung auswirken. Die grundlegenden langfristigen konjunkturellen Daten als wesentliche Einflussgröße für das Wachstum im Luftverkehr bestehen fort.

Der geplante Ausbau umfasst die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems sowie den Bau neuer Terminalanlagen und notwendiger Infrastruktureinrichtungen. Mit dem Flughafen-Ausbau soll eine Kapazität von 660.000 Flugzeugbewegungen pro Jahr bzw. 120 Bewegungen pro Stunde erreicht werden.

Der Ausbau erfordert die Durchführung verschiedener gesetzlich vorgeschriebener Verwaltungsverfahren. Die Einreichung des Raumordnungsantrags durch die Fraport AG beim Regierungspräsidium Darmstadt als erste Stufe des notwendigen Verfahrens ist im Herbst letzten Jahres erfolgt. Durch die Veröffentlichung im Hessischen Staatsanzeiger am 22. Oktober 2001 wurde das Verfahren formell eingeleitet. Wir rechnen mit seinem Abschluss in der ersten Hälfte 2002. Damit sind wir in unserem Zeitplan.

Das eingeleitete Raumordnungsverfahren dient der Feststellung, ob der Flughafen-Ausbau mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Von den in Betracht kommenden drei Bahnvarianten (Nord-West, Nord-Ost, Süd) favorisiert die Fraport AG die Nord-West-Variante. Gleichwohl wurden alle drei Ausbauvarianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

In das Planfeststellungsverfahren wird nur die aufgrund der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens von der Fraport AG bevorzugte Bahnvariante eingebracht. In diesem Verfahren wird die Zulässigkeit des Flughafen-Ausbaus im Hinblick auf alle öffentlichen Belange festgestellt. Unmittelbar nach Vorliegen des vollstreckbaren Planfeststellungsbeschlusses soll mit dem Bau der neuen Bahn begonnen werden.

Für das Jahr 2006 wird die Inbetriebnahme der neuen Bahn angestrebt, für 2007 die des ersten Terminalmoduls; die Module zwei und drei des neuen Terminals sollen 2009 beziehungsweise 2013 folgen. Im Jahr 2013 soll das gesamte Ausbauprojekt abgeschlossen sein.

Zu den fünf Punkten des von der Mediationsgruppe der Hessischen Landesregierung empfohlenen und von der Fraport AG mitgetragenen Maßnahmenkatalogs zählt die Optimierung des vorhandenen Start- und Landebahnsystems, die Kapazitätserweiterung durch Ausbau, die Einrichtung eines regionalen Dialogforums, ein Anti-Lärm-Pakt und Nachtflugbeschränkungen bis hin zum Nachtflugverbot. Die Kapazität des bestehenden Bahnsystems soll mittels eines neuen Landeverfahrens, dem High Approach

Landing System/Dual Threshold Operation („HALS/DTOP“) und anderen geeigneten Maßnahmen gesteigert werden. Das Programm zur Lärmminde- rung sieht unter anderem die Kontingentierung von Fluglärm sowie die Festlegung von Lärmobergren- zen vor. Außerdem berücksichtigt das Programm Maßnahmen für passiven Schallschutz. Zur Beglei- tung des Ausbaus hat die Fraport AG ferner ein 10- Punkte-Programm beschlossen, mit dem das Ziel verfolgt wird, Entlastungen für Flughafen-Anrainer, insbesondere während der Nachtstunden, nach Möglichkeit bereits vor Inbetriebnahme einer neuen Bahn zu erreichen. Mit dem Beginn der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen noch im Jahr 2002 werden wir der vom Hessischen Ministerium für Wirt- schaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) im Jahr 2001 erteilten Auflage nachkommen. Die Auflage steht mit weiteren lärmschutzbezogenen Auflagen in Zusammenhang mit der bestehenden luftverkehrsrechtlichen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Frankfurt Main.

### Umwelt

Die Fraport AG ist sich ihrer Verantwortung für die Umwelt bewusst. Dementsprechend ist unsere Umweltpolitik sowohl auf wirtschaftliche wie auch auf ökologische Leistungsfähigkeit und Nachhaltig- keit ausgerichtet. Wir betreiben zahlreiche umwelt- relevante Anlagen. Die deutsche und auch die euro- päische Gesetzgebung stellen strenge Anforderun- gen an den Umweltschutz. Wir haben für den Stand- ort Frankfurt ein nach europarechtlichen Vorgaben ausgerichtetes Umweltmanagement aufgebaut, mit dem durch den Einsatz entsprechender organisatori- scher Maßnahmen und Kontrollen der Umwelt- schutz stetig optimiert werden soll.

Bei den geplanten Investitionen im Rahmen des Flughafen-Ausbaus wird sichergestellt, dass das vor- handene Know-how im Bereich Umweltmanage- ment und -technik genutzt wird.

Im Jahr 2001 wurden an den bestehenden Anlagen wesentliche neue Maßnahmen, insbesondere auf den Gebieten Wassereinsparung und Umweltmoni- toring, eingeleitet. Wir setzen bereits seit vielen Jah- ren auf die Nutzung von Brauchwasser, um den Trinkwasserverbrauch zu verringern. So werden bei- spielsweise sämtliche Sanitär- und Feuerlöscheinrich- tungen im Terminal 2 mit Regenwasser oder – in Tro- ckenperioden – mit aufbereitetem Mainwasser be- trieben. In 2001 wurde eine Brauchwasserleitung auch zum Terminal 1 verlegt, sodass dort im Zuge anstehender Bau- und Renovierungsmaßnahmen Einrichtungen an das Brauchwassernetz angeschlos- sen werden können. Im Rahmen des Umweltmoni- toring haben wir 2001 zwei Luftmessstationen in Betrieb genommen, die zukünftig ein regelmäßiges Monitoring der Luftqualität auf dem Flughafenge- lände ermöglichen. Außerdem wurde eine Grund- wasserdatenbank eingerichtet, mit der die Grund- wasserqualität besser überwacht und auf eventuell auftretende Verunreinigungen frühzeitig reagiert werden kann.

## Geschäftsentwicklung

### Wesentliche Entwicklungen in den Strategischen Geschäftsbereichen

Nach Umstrukturierungsmaßnahmen im Berichtsjahr existieren innerhalb der Fraport AG vier Strategische Geschäftsbereiche: Verkehrs- und Terminalmanagement („VTM“), Bodenverkehrsdienste („BVD“), Informations- und Kommunikationsdienstleistungen („IUK“) und Immobilien und Facility Management („IFM“). Der Strategische Geschäftsbereich IFM entstand im Januar 2001 aus einer Zusammenführung der zuvor getrennten Bereiche Flächen, Immobilien, Frachtlogistik („FIF“) und Gebäude, Technik, Service („GTS“).

### Verkehrs- und Terminalmanagement

Der Strategische Geschäftsbereich VTM ist für Dienstleistungen rund um den luft- und den landseitigen Flughafenbetrieb zuständig. Zu den „Airside Operations“ zählt die Entwicklung und der Betrieb der Flughafeninfrastruktur einschließlich der Start- und Landebahnssysteme, der Vorfelder und der Gepäckfördereinrichtungen; das Management aller vom Passagierprozess betroffenen Flächen des Flughafens Frankfurt Main gehört zu den „Landside Operations“. Darüber hinaus erbringt VTM Dienstleistungen in den Bereichen Luftsicherheit und Flughafensicherheit (Safety & Security), Parkraummanagement und Conferencing.

Wichtiger Bestandteil unserer Wertschöpfungsstrategie ist die Optimierung und der Ausbau des bereits am Flughafen Frankfurt Main bestehenden Retail-Geschäfts. Derzeit bieten wir rund 13.200 Quadratmeter Einzelhandelsflächen an, weitere 11.300 Quadratmeter werden durch Gastronomie, Autovermietungen, Banken und andere Dienstleister genutzt. Rund 2.000 Quadratmeter kommerzieller Flächen konnten im Berichtsjahr neu in Betrieb genommen werden. In den Um- und Ausbau sowie die Neugestaltung der vorhandenen Flächen und in die brandschutztechnische Ausstattung der Terminals investierten wir über die Großprojekte Ausbau Flugsteig A und B, Verlängerung Flugsteig A und Brandschutz im Geschäftsjahr insgesamt € 40,1 Mio. Der Erfolg unseres Konzepts, die Attraktivität unseres Angebots durch bauliche Maßnahmen, eine Optimierung der Wegeführung, der Flächenzuschnitte und der Branchenstruktur zu steigern, spiegelte sich in den im Vorjahresvergleich um 5,1 % gestiegenen Erlösen aus dem Retail-Geschäft wider.

Die Masterplanung für die Erweiterung der Retail-Flächen leistet die im Berichtsjahr gegründete Tochtergesellschaft Airport Retail Solutions GmbH („ARS“), ein Joint Venture der Fraport AG mit der ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG, Europas Marktführer im Shopping-Center-Bereich. Darüber hinaus soll die ARS das Expertenwissen der Kooperationspartner bei der Entwicklung von Einkaufs-, Gastronomie- und Dienstleistungsbereichen an Flughäfen auch an anderen Standorten einbringen.

Die Vermarktung von Werbeflächen und -objekten am Standort Frankfurt hat unsere Tochtergesellschaft Media Frankfurt GmbH („Media“) mit Erfolg betrieben. Um unsere gute Positionierung in diesem Bereich zukunftsfähig auszubauen, gingen wir eine Partnerschaft mit einem der weltweit führenden Unternehmen für Außen- und Flughafenwerbung, der JCDecaux Airport France S.A. („JCDecaux“), ein. JCDecaux übernahm von der Fraport AG 39 % der Anteile an der Media. Die Fraport AG hält nach dem Teilverkauf mit einem Buchgewinn von € 7,3 Mio. noch 51 % an der Media. Im Gegenzug beteiligte sich unser Unternehmen zu 40 % an der neu gegründeten JCDecaux Airport Media GmbH. Diese Gesellschaft soll Werbekonzessionen insbesondere an Flughäfen in Mittel- und Osteuropa erwerben.

Darüber hinaus vermietete die Fraport AG rund 170.000 Quadratmeter gewerblich nutzbarer Flächen wie Büros, Lounges und Check-in-Schalter in den Terminals und in Terminalnähe. Mit der im Geschäftsjahr erreichten Vollvermietung leistete der Bereich einen positiven Beitrag zu unserem Geschäftsergebnis.

Ein marktorientierter Vertrieb der zur Verfügung stehenden Flächen ist uns auch im Bereich des Parkraum-Managements gelungen. Wir bewirtschaften inzwischen fast 50.000 Stellplätze an den Flughäfen Frankfurt Main und Frankfurt-Hahn sowie auf dem Frankfurter Messegelände. Damit gehören wir zu den größten Betreibern von Parkeinrichtungen in Deutschland.

Im Sinne der Fraport-Geschäftsstrategie Weiterentwicklung unserer Kernkompetenzen setzten wir die in 2000 begonnene Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung („DFS“) und der Lufthansa auch 2001 fort. Unter dem Projekttitel „Future for FRA“ verbesserten wir abermals die Pünktlichkeit am Flughafen Frankfurt Main. Weiterhin arbeiteten wir an der Kapazitätssteigerung des bestehenden Start-

und Landebahnsystems. Im Geschäftsjahr erfolgte auf Antrag der Fraport AG eine Neuregelung des Koordinations-Eckwerts zur Vergabe von Zeitfenstern („Slots“) für Starts und Landungen. Der Eckwert wird ab dem Frühjahr 2002 täglich zwischen 14 und 22 Uhr von 78 auf 80 Flugbewegungen pro Stunde heraufgesetzt. Wir erwarten von dieser Entscheidung umsatzsteigernde Effekte, da die Anzahl der Flugbewegungen für die Erlöse aus Verkehrsentgelten entscheidend ist. Zur Kapazitätsoptimierung des bestehenden Bahnsystems erprobten wir mit HALS/DTOP ein neues Landeverfahren. HALS/DTOP soll durch Versetzen der Landeschwelle eine effizientere Nutzung der beiden Ost-West-Bahnen ermöglichen. Wir gehen davon aus, dass das Verfahren bereits im laufenden Geschäftsjahr im Regelbetrieb eingesetzt werden kann.

Ferner haben wir die landseitige Infrastruktur weiter entwickelt und investierten € 13,5 Mio. in den Ausbau der bestehenden Rollbahnsysteme und des Vorfeldes. Unsere Start- und Landebahnen sind damit bereits heute für die neue Generation von Großraumflugzeugen gerüstet. Um den Verkehr am Boden zugleich noch sicherer und effizienter zu machen, planen wir den Einsatz neuer Navigations-Systeme: CAPTS (Cooperative Area Precision Tracking System) und ETNA (Electronic Taxiway Navigation Array) befanden sich in 2001 im Probebetrieb.

Dienstleistungen zur Gewährleistung der Luftsicherheit erbringen wir am Standort Frankfurt auf Basis eines Grundlagenvertrages zwischen der Fraport AG und der Bundesrepublik Deutschland im Auftrag des Bundesministerium des Inneren. Über die bereits zuvor hohen Sicherheitsstandards hinaus verstärkten wir nach den Anschlägen vom 11. September nochmals die Sicherheitskontrollen, insbesondere die Gepäck- und Passagierkontrollen.

Um unsere Position im Geschäftsbereich luftverkehrsspezifischer Sicherheitsdienstleistungen zu stärken, erwarben wir bereits zu Beginn des Berichtsjahres über unsere Tochtergesellschaft CIVAS GmbH („CIVAS“) eine Beteiligung in Höhe von 45 % an der ICTS Europe Holdings B.V. („ICTS Europe“), die zu ICTS International N.V. („ICTS“) gehört.

Im Rahmen der Fraport-Geschäftsstrategie bringen wir unsere Kompetenz bei dem Betrieb und der Be-

ratung von Flughäfen auch an anderen Standorten ein. In Deutschland hält die Fraport AG Beteiligungen an den Betreibergesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH („Flughafen Frankfurt-Hahn“), Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH („Flughafen Hannover-Langenhagen“) und Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH („Flughafen Saarbrücken“).

Der Flughafen Frankfurt-Hahn ist ein ehemaliger US-Militärflughafen im Hunsrück, Rheinland-Pfalz. An dessen Betreibergesellschaft, die mit Wirkung zum 1. Januar 2001 aus einer Verschmelzung der bisherigen Besitzgesellschaft Holding Unternehmen Hahn GmbH und dem bisherigen Betreiber Flughafen Hahn GmbH entstanden ist, hält die Fraport AG 73,07 % der Gesellschafteranteile. Einer der wesentlichen Standortvorteile des Flughafens Frankfurt-Hahn ist die Möglichkeit eines 24-Stunden-Betriebs im Fracht- und Passagierverkehr. Darüber hinaus bietet der Flughafen attraktive Bedingungen für den Low Cost/No Frills-Markt. Die irische Fluggesellschaft Ryanair hat seit Februar 2002 auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn ihre zweite kontinentaleuropäische Basis eingerichtet. Wir erwarten, dass der Flughafen in den kommenden Jahren zu einem der führenden Low-Cost-Airports in Deutschland werden wird. Die positive Entwicklung des Passagieraufkommens setzte sich mit einem Wachstum von 19,1 % im Vorjahresvergleich fort. Der positive Effekt durch das Passagierwachstum konnte jedoch die rückläufige Entwicklung des Frachtaufkommens durch den Weggang eines Kunden und die konjunkturelle Eintrübung nicht kompensieren. Der Flughafen Frankfurt-Hahn befindet sich im Ausbau und wird auch in den nächsten Jahren noch nicht ausgelastet sein. Daher ist noch über einen längeren Zeitraum mit Verlusten zu rechnen, die nach dem bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag von uns auszugleichen sind. Zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen stimmte die Fraport AG gemeinsam mit dem zweiten Gesellschafter im Januar 2002 einer Kapitalerhöhung der Gesellschaft um € 27 Mio. zu.

An der Betreibergesellschaft Flughafen Hannover-Langenhagen hält die Fraport AG eine 20-prozentige Beteiligung. Insbesondere im Ferienflugverkehr ist der Flughafen als Heimatflughafen der Hapag Lloyd AG einer der bedeutendsten Standorte der Bundesrepublik Deutschland. Im Jahr 2001 ging die Anzahl der Fluggäste um 6,7 % im Vergleich zum

Vorjahr zurück. Die Rückgänge im Luftverkehrsaufkommen nach dem 11. September belasteten die Umsatzentwicklung und das Geschäftsergebnis.

Mit einer Beteiligung von 51 % ist die Fraport AG Mehrheitseigentümerin der Betreibergesellschaft des Flughafens Saarbrücken. Dieser Flughafen wickelt schwerpunktmäßig Passagierverkehr ab. Im Berichtsjahr sanken Passagierzahlen leicht um 0,5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der Umsatz konnte dennoch moderat gesteigert werden, kompensiert aber nicht die überproportionale Kostenentwicklung im Zusammenhang mit der Bereitstellung neuer Terminalkapazitäten.

Unter den internationalen Terminalprojekten der Fraport AG ist vor allem der Terminalbetrieb am Flughafen Antalya, Türkei, im Berichtsjahr sehr erfolgreich verlaufen. An der Bayindir Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi („Bayindir Antalya“) besitzt die Fraport AG 50 % der Gesellschafteranteile und zusätzlich 30 % der Dividendenrechte. Die Bayindir Antalya hält eine Konzession zum Betrieb des internationalen Passagierterminals. Mit 9,2 Mio. Passagieren wurde im Jahr 2001 ein neuer Rekordwert erreicht, der um 23,3 % über dem des Vorjahreszeitraums lag. Vom Trend des seit dem 11. September leicht rückläufigen Passagieraufkommens in Europa war Antalya aufgrund seines Schwerpunkts im Ferienflugverkehr nicht signifikant betroffen. Dementsprechend haben sich Umsätze und Ergebnis positiv entwickelt.

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 Konzession über dreißig Jahre eingeräumt, den Flughafen Jorge Chavez in Lima zu betreiben und auszubauen. Am 14. Februar 2001 hat die LAP den Betrieb des Flughafens übernommen und weist für das Berichtsjahr eine leicht negative Ergebnisentwicklung auf.

In Manila ist die Fraport AG an der Philippine International Air Terminals Corporation, Inc. („PIATCO“) beteiligt, die als maßgebliche Projektgesellschaft für Finanzierung, Planung und Bau des neuen internationalen Passagierterminals am Ninoy Aquino International Airport („NAIA“) verantwortlich ist. Die Kapazität des Gebäudes, das von Passagieren im internationalen Flugverkehr genutzt werden soll, liegt zunächst bei 13 Millionen Fluggästen pro Jahr;

seine Inbetriebnahme ist für Ende 2002 vorgesehen. Es ist beabsichtigt, innerhalb des Terminals Geschäfte und Gastronomieeinrichtungen anzusiedeln und Duty-free-Shops zu betreiben. Unser Engagement in diesem Projekt zielt nicht nur auf die internationale Vermarktung unserer Kompetenzen beim Terminalmanagement. Vielmehr sollen die nach derzeitigem Planungsstand zu einem großen Teil aus Miet- und Konzessionseinnahmen zu erzielenden Umsatzerlöse über das Beteiligungsergebnis zum Geschäftserfolg der Fraport AG beitragen.

#### *Bodenverkehrsdienste*

Am Flughafen Frankfurt Main ist die Fraport AG nahezu Komplettanbieter aller Dienstleistungen am Boden rund um das Flugzeug. Im Jahresvergleich waren in 2001 insbesondere infolge der Terroranschläge vom 11. September, aber auch konjunkturbedingt Rückgänge in allen Servicebereichen zu verzeichnen: bei der Flugzeugabfertigung, dem Passagier-, dem Gepäck- und dem Frachtservice.

Das Verknüpfen und Steuern der gesamten Logistikkette am Boden in größtmöglicher Schnelligkeit und Präzision ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Hub-Kompetenz. Dementsprechend arbeiten wir kontinuierlich an einer Optimierung und Weiterentwicklung unserer Produktpalette. Für noch größere Effizienz im Bereich der Gepäckabfertigung führten wir im Berichtsjahr schrittweise ein neues automatisches Gepäck-Dispositionssystem ein und installierten die IT-gesteuerte Abwicklung von Gepäckförderaufträgen.

Das Jahr 2001 stand im Zeichen der Integration der Beteiligungen in den Geschäftsbereich. Der spanische Qualitätsanbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen Ineuropa Handling, an deren sechs Arbeitsgemeinschaften die Fraport AG jeweils zu 20 % beteiligt ist, konnte auch in 2001 seine starke Position ausbauen. Die Lizenzen an den sechs bestehenden Standorten wurden verlängert, das Geschäftsergebnis für das Berichtsjahr war positiv.

Das griechische Unternehmen Goldair Handling S.A. („Goldair“), an dem die Fraport AG eine Beteiligung in Höhe von 18,11 % hält, hatte in 2001 besondere Anforderungen zu bewältigen, die das Ergebnis belasteten. Hierzu zählte insbesondere der Umzug

auf den neuen Flughafen Spata in Athen, wo Goldair in 2000 eine der begehrten Abfertiger-Lizenzen gewonnen hatte. Auch der verstärkte Wettbewerb durch den Eintritt eines dritten Anbieters von Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Spata wirkte sich negativ auf das Ergebnis aus.

Die 1999 gegründete VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH („VAS“) ist eine 100-prozentige Fraport-Tochter und erbringt Bodenverkehrsdienstleistungen am Flughafen Wien. Die Gesellschaft konnte bereits einige große Kunden gewinnen, dennoch belasteten die hohen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Etablierung am Markt das Geschäftsergebnis.

Auch das Joint Venture Portway-Handling de Portugal S.A. („Portway-Handling“), an dem die Fraport AG mit 40 % beteiligt ist, konnte sich seit der Betriebsaufnahme noch nicht wie geplant am Markt etablieren. Dementsprechend belasteten hohe Aufwendungen für den Markteintritt auch hier das Ergebnis.

#### **Informations- und Kommunikationsdienstleistungen**

Zum Leistungsspektrum des Strategischen Geschäftsbereichs IUK zählt der Vertrieb von und die Beratung bei der Errichtung von Kommunikations- und IT-Systemen, die Planung, Implementierung und der Betrieb informationstechnischer Systeme sowie die Anwendungsentwicklung operativer und administrativer Datenverarbeitungssysteme.

Im Geschäftsjahr 2001 konnte IUK seine Position als leistungsfähiger Full-Service-Anbieter im Bereich IT und Telekommunikation für Flughäfen und dort ansässige Unternehmen stärken und ausbauen.

Im Rahmen der Pantares-Allianz zwischen Fraport AG und N.V. Luchthaven Schiphol wurde auch die Zusammenarbeit der IT-Ressorts vorangetrieben. Ziel der Kooperation in diesem Bereich ist zum einen die Integration der IT-Strategien der Flughäfen Amsterdam und Frankfurt Main sowie deren Töchter. Beispiele hierfür sind die gemeinsame Arbeit an Wireless-LAN-Lösungen oder Projekte im Bereich der automatisierten Passagierkontrolle und -führung. Zum anderen streben die Allianzpartner den Aufbau einer marktorientierten IT-Organisation zur Entwicklung des externen Geschäfts an. Mit der Gründung des Joint Ventures Pantares Systems B.V.

im Oktober 2001 wurde ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan.

Für unsere flughafenspezifische IT-Expertise stehen auch unsere Tochtergesellschaften AirIT Airport IT Services Hahn GmbH (vormals AirTIS Airport IT Services Hahn GmbH), die im Berichtsjahr gegründete AirIT Systems Hannover GmbH und die ebenfalls neu gegründete Air Transport IT Services Inc., die mit Sitz in den USA die Ausrüstung der Flughäfen Detroit, Memphis, Minneapolis und Philadelphia mit operativen Fluginformationssystemen erfolgreich betreibt.

#### **Immobilien und Facility Management**

IFM übernimmt die Eigentümerfunktion für unsere Flughafenimmobilien und ist verantwortlich für Immobilienplanung und Grundbesitzmanagement. Für gewerbliche Immobilien betreut IFM Projektentwicklung und Vermarktung am Standort Frankfurt und auf anderen Flughäfen im In- und Ausland. Der Bereich erbringt weiterhin Service- und Logistikdienstleistungen rund um Gebäude, gebäudetechnische und flughafenspezifische Anlagen am Standort Frankfurt und gewährleistet den Betrieb und die Instandhaltung von Fahrzeugen sowie flughafenspezifischen Sondergeräten. IFM versorgt den Flughafen Frankfurt Main mit Gas, Wasser, Dienstleistungen der Abfallwirtschaft und Energie.

Die Energie-Vermarktung erfolgt dabei zu einem großen Teil über unsere Tochtergesellschaft Energy Air GmbH („Energy Air“). Eine sehr hohe Versorgungsdichte und unser spezifisches Wissen um Abnahmestruktur und -mengen sind die Basis einer auch im Berichtsjahr erfolgreichen Umsatz- und Ergebnisentwicklung.

Auf eine erfreuliche Ergebnisentwicklung kann auch die Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG („GCS“) zurück blicken. Die GCS ist spezialisiert auf Gebäudereinigung an den Flughäfen Frankfurt Main, Frankfurt-Hahn und Saarbrücken sowie auf Flugzeugkabineninnenreinigung am Flughafen Frankfurt-Hahn.

Die Fraport AG und die N.V. Luchthaven Schiphol haben in einem Konsortium mit lokalen Partnern die Ausschreibung für Planung, Bau und Betrieb eines Logistikzentrums am Flughafen Hong Kong Chek Lap Kok gewonnen. Die beiden Allianzpartner sind



zu jeweils 50 % an der Pantares Tradeport Asia Ltd. beteiligt, die ihrerseits 37,5 % der Anteile an der Projektgesellschaft Tradeport Hong Kong Ltd. hält. Hong Kong ist eine der weltweit größten Drehscheiben für Luftfrachtverkehr. Die Präsenz an diesem Standort begründet eine strategisch wichtige Position für die Vermarktung von Logistikkonzepten in Asien.

### Umsatz- und Jahresüberschussentwicklung

Die Fraport AG hatte im zurückliegenden Geschäftsjahr mit der sich weltweit abschwächenden Konjunktur nicht nur schwierige makroökonomische Rahmenbedingungen zu verkraften, sondern auch die Einbrüche der Verkehrszahlen nach den Terroranschlägen vom 11. September. Dadurch konnten die Ergebnis- und Rentabilitätskennzahlen die Vorjahreshöhe nicht erreichen. Dennoch ist die Fraport AG auf Kurs geblieben: wir erzielten einen Jahresüberschuss in Höhe von € 61,0 Mio., die Umsätze wuchsen um 0,4 %.

### Umsatz und Ergebnis

	2001 in € Mio.	2000 in € Mio.	Veränderung in %
Umsatz	1.440,8	1.434,6	0,4
EBITDA	469,3	512,3	-8,4
EBIT	195,1	295,4	-34,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäfts-tätigkeit	135,9	231,4	-41,3
Jahresüberschuss	61,0	80,7	-24,4

### Rentabilitätskennzahlen

in %	2001	2000
Umsatzrendite	9,0	15,4
EBITDA Marge	32,6	35,7
EBIT Marge	13,5	20,6
ROCE Kapitalrendite	7,6	15,4

Die Fraport AG erwirtschaftete in 2001 einen **Umsatz** von € 1.440,8 Mio. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,4 % im Vergleich zum Berichtszeitraum des Vorjahres.

Auf **Verkehrsentgelte**, die sich aus Flughafen-, Bodenverkehrsdienst- und Infrastrukturentgelten zusammensetzen, entfielen wie im Vorjahr mit € 996,4 Mio. mehr als zwei Drittel der Umsatzerlöse. Sie erreichten mit -0,6 % annähernd Vorjahreshöhe.

Umsatztreibend wirkte die zum 1. Januar 2001 in Kraft getretene Entgelterhöhung von durchschnittlich 3 % für Lande-, Start-, Passagier- und Abstellentgelte sowie Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen. Dagegen wirkten die Pilotenstreiks bei der Lufthansa, die nachlassende Weltwirtschaftskonjunktur sowie die Auswirkungen der Terroranschläge umsatzschmälernd.

Zweitwichtigster Umsatztreiber waren die Erlöse aus **Mieten**. Mit € 138,1 Mio. übertrafen sie die Erlöse des Vorjahres um € 5,1 Mio. (3,8 %). Wie in den Vorjahren lag eine weitgehende Vollausslastung der vermietbaren Flächen und Gebäude vor. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten im Frachtbereich CargoCity Süd sowohl Grundstücks- als auch Gebäudeflächen neu vermietet werden. Höhere Erlöse erzielten wir auch aus der Vermietung der Energieversorgungsnetze.

Das **Parkierungsgeschäft** blieb leicht hinter der Vorjahresentwicklung zurück, insbesondere die rückläufigen Passagierzahlen nach den Terroranschlägen wirkten sich im letzten Quartal 2001 auf die Parkplatznachfrage am Flughafen Frankfurt Main aus.

Die **Umsatzabgaben** erreichten annähernd das Umsatzniveau der Mieten. Trotz der leicht rückläufigen Passagierzahlen wurde ein Umsatz in Höhe von € 132,9 Mio. erzielt. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug 5,7 %. Die Erlöse aus dem Retailgeschäft in Höhe von € 60,3 Mio. haben sich mit einer Wachstumsrate von 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr erfreulich entwickelt. Für diesen Erfolg wesentlich war die Umsetzung unserer Retail-Strategie und die hohe Akzeptanz der Travel-Value-Shops, welche das Duty-free-Shop-Konzept bei Flügen innerhalb der Europäischen Union ersetzen.



Die Vermarktung von Energie am Flughafen Frankfurt Main wird zum größten Teil durch unsere Tochtergesellschaft Energy Air betrieben. Das bei der Fraport AG verbliebene Eigengeschäft führte zu Erlösen aus **Versorgungsleistungen**, die Umsätze lagen insbesondere aufgrund gestiegener weiterverrechner Strommengen und -kosten über dem Vorjahresniveau.

Auch die Erlöse aus **Sicherheitsleistungen**, im Einzelnen Leistungen für Fluggast-, Gepäck- und Frachtkontrollen, die die Fraport AG auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes erbringt, haben sich leicht erhöht. Infolge der Ereignisse vom 11. September 2001 wurden die bereits zuvor hohen Sicherheitsstandards nochmals verstärkt. Die Aufwendungen für diese Maßnahmen erstattete der Bund zusätzlich.

Die **sonstigen Umsatzerlöse** setzen sich im Wesentlichen aus Leistungen verschiedener Fraport-Abteilungen, dem Treibstoffverkauf an Betriebsangehörige und Erlösen aus Consulting-Projekten zusammen. Die Umsätze in Höhe von € 60,2 Mio. sind gegenüber dem Vorjahr annähernd gleich geblieben.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stiegen die Umsatzerlöse für erbrachte Support-Leistungen für assoziierte Unternehmen deutlich an. Für den Flughafen Hannover-Langenhagen wurden Enteisungsfahrzeuge im Wert von € 1,5 Mio. beschafft und ausgeliefert; die Beschaffungskosten sind im Materialaufwand ausgewiesen. Im Vorjahr führte ein einmaliges Exportgeschäft mit dem Flughafen Taschkent im Wert von rund € 11,3 Mio. zu einem ebenso hohen Umsatzniveau.

#### Entwicklung Umsatzerlöse

	2001 in € Mio.	2000 in € Mio.	Veränderung in %
Verkehrsentgelte	996,4	1.002,5	-0,6
Mieten	138,1	133,0	3,8
Parkierung	48,2	49,1	-1,8
Umsatzabgaben	132,9	125,7	5,7
Versorgungsleistungen	18,7	17,6	6,3
Sicherheitsleistungen	46,3	45,8	1,1
Sonstige			
Umsatzerlöse	60,2	60,9	-1,2
Umsatzerlöse	1.440,8	1.434,6	0,4

Die **Gesamtleistung** wuchs um 3,1 % auf € 1.540,8 Mio. und wies damit im Vorjahresvergleich einen stärkeren Anstieg als der Umsatz aus. Maßgeblich hierfür war der Anstieg der **sonstigen betrieblichen Erträge**. Sie beliefen sich auf € 82,0 Mio. und lagen damit um 71,9 % über dem Vorjahreswert. Eine wesentliche Position war die ergebniswirksame Auflösung einer Umweltrückstellung sowie einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für den Rechtsstreit in Höhe von insgesamt € 22,2 Mio. infolge eines Vergleichs mit dem Land Hessen. Im Zusammenhang mit bereits in Vorjahren geleisteten Bodensanierungsarbeiten entstand aufgrund eines Vergleichs eine Forderung gegenüber dem Land Hessen in Höhe von € 23,0 Mio. Ertragssteigernd wirkte sich auch der Teilverkauf der Media in Höhe von € 7,3 Mio. aus.

Die **Bestandsveränderungen** bei den unfertigen Leistungen resultierten aus der Abrechnung von Consulting-Projekten. Die **aktivierten Eigenleistungen** aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen von Fraport-Mitarbeitern für verschiedene Baumaßnahmen am Standort Frankfurt waren um € 3,0 Mio. höher als im Vorjahr.

Der **Materialaufwand** nahm gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % auf € 267,3 Mio. zu. Im Rahmen des Materialaufwands überstiegen die bezogenen Leistungen das Vorjahresniveau deutlich um 7,2 %. Maßgeblich hierfür waren aperiodische Instandhaltungsaufwendungen. Darüber hinaus stiegen die Aufwendungen für Fremdleistungen sowie für den Bezug von Strom und Wärmeenergie. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für

bezogene Waren nahmen im Vorjahresvergleich ab, da in 2000 die Beschaffung von Geräten für ein einmaliges Exportgeschäft mit dem Flughafen Taschkent angefallen war.

Größter Aufwandsposten mit einem Anteil von 56,0 % an den operativen Kosten war wie im Vorjahr der **Personalaufwand**. Der Personalaufwand stieg um 5,3 % auf € 609,8 Mio. Ursächlich hierfür war ein Anstieg der Mitarbeiterzahl im ersten Halbjahr zur Bewältigung des erwarteten Verkehrsmengenwachstums am Flughafen Frankfurt Main. Ferner wirkte sich die BAT-Tariferhöhung des Vorjahres in 2001 erstmals ganzjährig mit 2 % aus; ab September 2001 wurde der Tarif um weitere 2,4 % angehoben. Darüber hinaus entstanden Aufwendungen für Sondersachverhalte wie das Mitarbeiterbeteiligungsprogramm im Rahmen des Börsengangs und das im Geschäftsjahr eingeführte leistungs- und erfolgsabhängige Bezahlungssystem.

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September leiteten wir im Rahmen der unternehmensweiten Maßnahmen zur Kostenreduktion auch im Personalbereich Sofortmaßnahmen ein. Insbesondere wurde noch in 2001 der tarifliche Urlaubsanspruch soweit wie möglich abgebaut. Zudem wurde eine Überarbeitung der Personalplanung und eine fluktuationsbasierte Anpassung an ein reduziertes Verkehrsaufkommen eingeleitet. Trotz der ergriffenen Maßnahmen stieg die Personalaufwandsquote bezogen auf die Umsatzerlöse von 40,4 % im Vorjahr auf 42,3 % an.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erhöhten sich um 32,6 % auf 212,1 Mio. Gründe für diese Entwicklung waren im Wesentlichen die hohen Einmalaufwendungen für den Börsengang, insbesondere die Kosten für Werbung, Beratung und Bankgebühren, in Höhe von insgesamt € 41,2 Mio. sowie Aufwendungen für die Durchführung weiterer strategischer Projekte.

Das **EBITDA** sank um 8,4 % auf € 469,3 Mio. Die EBITDA-Marge bezogen auf die Umsatzerlöse verminderte sich von 35,7 % auf 32,6 %. Im rückläufigen EBITDA spiegeln sich die Sondereffekte bei den Personal- und Sachkosten wider, insbesondere die Einmalaufwendungen für den Börsengang.

#### Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen

in € Mio.	2001	2000
Planmäßige		
Abschreibungen		
auf Bestand Vorjahr	156,1	159,1
auf Zugänge im		
Berichtsjahr	18,5	28,9
Gesamte planmäßige		
Abschreibungen	174,6	188,0
Außerplanmäßige		
Abschreibungen	0,0	0,4

Abschreibungsfähige Zugänge aus der Investitions- und Bautätigkeit resultierten insbesondere aus der Erweiterung, Modernisierung und brandschutztechnischen Ertüchtigung des Terminal 1. Weitere Zugänge ergaben sich aus der Verlängerung des Flugsteigs A, dem Ausbau der Gepäckförderanlagen und einer verbesserten Anbindung des ICE-Fernbahnhofs an das Terminal 1. Im Rahmen der Weiterentwicklung unserer zentralen Sicherheitsanlagen erfolgte unter anderem der Neubau einer integrierten Leitstelle im Flugsteig A.

Das Finanzergebnis setzt sich aus dem Zinsergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um € 4,8 Mio. auf € – 59,2 Mio. Die Zinserträge stiegen im Wesentlichen durch die Verzinsung des aus dem Börsengang zugeflossenen Kapitals um € 12,9 Mio. auf € 20,7 Mio. an.

#### Entwicklung des Zinsaufwands

in € Mio.	2001	2000
Langfristige		
Verbindlichkeiten	59,8	58,4
Kurzfristige Kredite		
von Kreditinstituten	7,3	13,0
Übrige	12,8	0,4
<b>Gesamt</b>	<b>79,9</b>	<b>71,8</b>

Der Anstieg der Zinsaufwendungen gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus Umfinanzierungsmaßnahmen, die zu Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von € 12,1 Mio. führten. Hierbei wurden im Wesentlichen langfristige Darlehen in Höhe von rund € 301,7 Mio. aus bestehenden Termingeldanlagen vorzeitig zurückgeführt. Die Tilgungen erfolgten erst zum Ende des Jahres 2001 und wirkten sich dadurch nur geringfügig im Bereich der langfristigen Verbindlichkeiten aus. Die gesunkenen Zinsaufwendungen im kurzfristigen Bereich sind insbesondere auf den Börsengang und den damit verbundenen Kapitalzufluss zurückzuführen, der die Notwendigkeit zur Aufnahme kurzfristiger Geldmittel reduzierte.

Die Beteiligungserträge erhöhten sich auf € 37,4 Mio. Die Erträge aus den Dividendenbezugsrechten der Bayindir Antalya konnten aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung von € 18,5 Mio. im Vorjahr auf € 28,5 Mio. gesteigert werden. Dennoch ist das **Beteiligungsergebnis** im abgelaufenen Geschäftsjahr mit € – 76,9 Mio. negativ. Die Verlustausgleiche wegen der bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn und dem Kantinenbetreiber Airport Cater Service GmbH am Standort Frankfurt sind gegenüber dem Vorjahr angestiegen.

Die erforderlichen **Abschreibungen auf Finanzanlagen** erhöhten sich ebenfalls. Hierbei handelt es sich um planmäßige Abschreibungen in Höhe von € 14,6 Mio. auf das bis 2007 befristete Terminalmanagement in Antalya. Nach den Terroranschlägen wurden für viele Flughäfen die langfristigen Verkehrsprognosen nach unten angepasst, die Beteiligung Flughafen Hannover-Langenhagen wurde daraufhin außerplanmäßig um € 14,1 Mio. abgeschrieben. Wir haben auch unsere langfristige Einschätzung für das potenzielle Verkehrsaufkommen am Flughafen Manila nach unten revidiert. Dies führte zu einer außerplanmäßigen Abschreibung für unser Engagement auf den Philippinen von rund € 60 Mio. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen erfolgten für die Tradeport Frankfurt GmbH, deren Geschäft von einer anderen Gesellschaft übernommen wird, und für die Beteiligungen VAS, Portway-Handling und Goldair, deren Markteintritte sich schwieriger als erwartet gestalteten.

Im Geschäftsjahr 2001 erzielte die Fraport AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 135,9 Mio. Das Rekordergebnis des Vorjahres konnte bei einem nur moderaten Umsatzwachstum von 0,4 % aufgrund der hohen Einmalaufwendungen, vor allem im Zusammenhang mit dem Börsengang, und höheren Abschreibungen auf Finanzanlagen nicht erreicht werden.

Nach Abzug der Steuern beläuft sich der **Jahresüberschuss** auf € 61,0 Mio. Der gegenüber dem Vorjahr niedrigere Steueraufwand ist insbesondere auf die Senkung des Körperschaftsteuersatzes in 2001 zurückzuführen. Außerdem bildeten wir im Vorjahr hohe Steuerrückstellungen.

### Investitionen

Die **Gesamtinvestitionen** in Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen stiegen im Berichtsjahr auf € 859,5 Mio. Dies ist insbesondere auf den Anstieg der Investitionen in Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von € 525,0 Mio. zurückzuführen, die nach dem Börsengang in einen Spezialfonds angelegt wurden. Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände gingen dagegen um € 5,8 Mio. leicht zurück.

### Gesamtinvestitionen

	in € Mio.	Anteil an Gesamtinvestitionen in %
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	178,9	20,8
Finanzanlagen	680,6	79,2

Die Investitionen in **Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände** in Höhe von € 178,9 Mio. dienten wie in den Vorjahren insbesondere der Stärkung des Geschäfts am Standort Frankfurt. Investitionsschwerpunkte waren der Um- und Ausbau des Terminal 1, Flugsteig B (€ 15,0 Mio.) und Flugsteig A

(€ 6,0 Mio.), Maßnahmen zur Überbauung und Anbindung des neuen ICE-Fernbahnhofs an das Terminal 1 (€ 13,0 Mio.), die Verlängerung des Flugsteig A (€ 12,6 Mio.), die brandschutztechnische Ertüchtigung des Terminal 1 (€ 6,5 Mio.) sowie die Sortieranlagen A und West (€ 5,8 Mio.). Die Investitionen in Sachanlagen für den Kapazitätsausbau zur Schaffung zusätzlicher Flugbetriebsflächen einschließlich Infrastruktur- und Passagieranlagen stiegen um € 17,3 Mio. auf € 23,7 Mio. gegenüber dem Vorjahr. In die Einführung von SAP R/3 investierten wir € 6,7 Mio.

Die umfangreichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau am Standort Frankfurt sind weiterhin zentraler Inhalt des mittel- und langfristigen Investitionsprogramms. Die geplanten Ausgaben für den Bau einer neuen Landebahn einschließlich Passagierabfertigungs- und weiterer Betriebsanlagen sind inflationsbereinigt mit ca. € 3,3 Mrd. angesetzt. Andere Investitionsvorhaben sind die Weiterentwicklung der kommerziellen Flächen, die Fortführung der brandschutztechnischen Ertüchtigung, insbesondere der Abfertigungsgebäude, der Um- und Ausbau des Terminal 1 sowie weitere bauliche Maßnahmen zur Modernisierung des Vorfelds, um auch hier die Voraussetzungen für die neue Generation von Großraumflugzeugen zu schaffen.

Entsprechend der Entwicklung unseres externen Geschäfts haben sich 2001 die **Investitionen in Beteiligungen und verbundene Unternehmen** gegenüber dem Vorjahr nochmals von € 142,7 Mio. auf € 155,6 Mio. erhöht. Die Zahl der nationalen und internationalen Standorte, an denen die Fraport AG im Rahmen von Beteiligungen oder Joint Ventures engagiert ist, lag zum Ende der Berichtsperiode bei über 50.

Die Fraport AG hält an der PIATCO, der maßgeblichen Projektgesellschaft für Finanzierung, Planung und Bau des neuen internationalen Passagierterminals am NAIA in Manila, eine direkte Beteiligung von 30 % und weitere indirekte Beteiligungsrechte. In 2001 erwarb die Fraport AG 40 % der Anteile an

der Philippine Airport and Ground Services Inc. („PAGS“), Pasay City, für einen Kaufpreis von US-\$ 14,7 Mio. Die PAGS ist direkt und indirekt an der PIATCO beteiligt. Weitere Investitionen am Standort Manila betrafen Kapitaleinforderungen der PIATCO sowie der weiteren Beteiligungsgesellschaften im Rahmen dieses Projektes und Zahlungen an die mit dem Bau des Terminalgebäudes beauftragten Gesellschaften aus Garantien für die PIATCO entsprechend den Baufortschritten, Darlehen zur Zwischenfinanzierung des Terminalbaus sowie des Betriebsmittelbedarfs der PIATCO. Die Brutto-Investitionen für das gesamte Manila-Projekt betragen in 2001 insgesamt € 83,2 Mio. Unter Berücksichtigung der Rückzahlung in Höhe von € 28,8 Mio. investierten wir netto rund € 54,4 Mio. Zusätzlich hat die Fraport AG Zahlungen zur Zwischenfinanzierung über € 77,5 Mio. geleistet und bis zum Bilanzstichtag Garantien für weitere € 144,6 Mio. erteilt. Zu der Entwicklung der geleisteten Zahlungen und ausgegebenen Garantien nach dem Bilanzstichtag verweisen wir auf die Darstellung im Kapitel „Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten“.

Nach der in 2000 erfolgten vollständigen Übernahme der CIVAS stand das Jahr 2001 im Zeichen weiterer Expansion im Bereich Aviation Security. Die CIVAS übernahm ihrerseits zu Jahresbeginn 2001 45 % der Anteile an ICTS Europe und erfuhr eine Kapitalerhöhung durch die Fraport AG; die diesbezüglichen Investitionen beliefen sich auf insgesamt € 47,8 Mio. Um unsere gute Position am Markt für luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen auszubauen, hat die Fraport AG zum 1. Januar 2002 die restlichen 55 % der ICTS Europe für rund € 69,1 Mio. übernommen.

Am 15. Februar 2001 übernahm das Konsortium LAP, das die Fraport AG (Konsortial-Anteil 42,75 %) zusammen mit zwei Partnern gegründet hat, den Betrieb und Ausbau des Flughafens Lima, Peru, für die nächsten 30 Jahre zuzüglich einer Verlängerungsoption bis zu 60 Jahren. Die Ausbaumaßnahmen sind im Konzessionsvertrag festgeschrieben, die in 2001 getätigten Investitionen betragen € 13,7 Mio.

### Kapitalflussrechnung

Die **Cash Earnings nach DVFA/SG** in Höhe von € 340,8 Mio. liegen über denen des Vorjahres. Ursächlich für diese Erhöhung waren die Veränderung der langfristigen Rückstellungen durch den Wegfall einer Umweltverpflichtung und sonstige nicht zahlungswirksame Erträge resultierend aus der erstmaligen phasengleichen Vereinnahmung der Dividendenenerträge aus unserem Engagement in Antalya sowie der Einbuchung einer Forderung wegen Erstattung von Sanierungsaufwendungen aufgrund eines Vergleichs.

in € Mio.	2001	2000	Veränderung
Jahresüberschuss	61,0	80,7	-19,7
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	273,0	217,8	55,2
Abnahme (i. Vj. Zunahme) der langfristigen Rückstellungen	-7,3	17,3	-24,6
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	14,1	0,0	14,1
<b>Cash Earnings nach DVFA/SG</b>	<b>340,8</b>	<b>315,8</b>	<b>25,0</b>
Abnahme (i. Vj. Zunahme) der mittel- und kurzfristigen Rückstellungen	-9,1	3,0	-12,1
Netto-Buchgewinne aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-6,8	-2,4	-4,4
Abnahme des Umlaufvermögens zuzüglich der Rechnungsabgrenzungsposten	6,6	7,6	-1,0
Zunahme (i. Vj. Abnahme) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Finanzierungstätigkeit zugeordnet sind	27,8	-68,6	96,4
<b>Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>359,3</b>	<b>255,4</b>	<b>103,9</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	17,0	16,8	0,2
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-178,9	-184,7	5,8
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	40,1	3,7	36,4
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-680,6	-150,5	-530,1
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition	-84,1	0,0	-84,1
Auszahlungen für Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,3	0,0	-0,3
<b>Cash flow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-886,8</b>	<b>-314,7</b>	<b>-572,1</b>
Einzahlungen aus Börsengang	903,9	0,0	903,9
Auszahlungen aus Börsengang	-41,2	0,0	-41,2
Gesellschaftereinlage	44,4	0,0	44,4
Ausschüttung Dividende Vorjahr	-76,7	-25,6	-51,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten	40,4	233,4	-193,0
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten einschließlich Vorfälligkeitsentschädigungen	-374,3	-133,3	-241,0
Abnahme (i. Vj. Zunahme) langfristiger finanzinduzierter Passiva	-1,0	13,4	-14,4
<b>Cash flow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>495,5</b>	<b>87,9</b>	<b>407,6</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>	<b>-32,0</b>	<b>28,6</b>	<b>-60,6</b>

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** erhöhte sich um 40,7 % auf € 359,3 Mio. Erhöhend wirkte vor allem eine verminderte Steuerzahlung gegenüber dem Vorjahr bei etwa konstanten operativen Ein- und Auszahlungen.

Der **Cash flow aus Investitionstätigkeit** in Höhe von € 886,8 Mio. ergibt sich insbesondere aus der Überführung eines Teils des Emissionserlöses in Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von € 525,0 Mio. In Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wurden € 178,9 Mio., in Beteiligungen und verbundene Unternehmen € 155,6 Mio. investiert.

Der **Cash flow aus Finanzierungstätigkeit** wies einen Zahlungsmittelzufluss von € 495,5 Mio. aus. Hauptgründe hierfür sind die Bruttoerlöse aus der Kapitalerhöhung im Rahmen des Börsengangs in Höhe von € 903,9 Mio. und Gesellschaftereinlagen in Höhe von € 44,4 Mio. Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum Finanzschulden in Höhe von € 374,3 Mio. zurückgeführt.

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Zuge des Börsengangs im Vergleich zum 31. Dezember 2000 deutlich um 25,5 % auf € 3.105,2 Mio. erhöht.

Die Vermögensstruktur der Fraport AG ist weiterhin langfristig geprägt. Dies drückt sich in einem hohen Anteil des **Anlagevermögens** am Gesamtvermögen von 89,2 % aus. Den im Rahmen des Börsengangs erzielten Emissionserlös hat die Fraport AG zunächst zur Tilgung von Verbindlichkeiten sowie zur mittelfristigen Anlage in einen Spezialfonds verwandt. Die vorzeitige Rückführung der höherverzinslichen Darlehen führte zur Abnahme der Bankverbindlichkeiten um € 248,6 Mio. Das Anlagevermögen ist durch die Investition in den Spezialfonds um € 525,0 Mio. angewachsen.

Der Anstieg des **Umlaufvermögens** resultiert vor allem aus Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

Auch das **Eigenkapital** hat sich im Zuge des Börsengangs deutlich erhöht. Durch die Kapitalerhöhung nahm das gezeichnete Kapital um € 261,1 Mio. auf

€ 901,1 Mio. zu. Dies entspricht einer Ausgabe von 26.105.000 Stückaktien mit einem jeweiligen rechnerischen Anteil am Grundkapital von € 10. Der den Nominalwert übersteigende Emissionserlös führte zu einer Erhöhung der Kapitalrücklage um € 642,8 Mio. Der Bilanzgewinn der Fraport AG des Jahres 2000 in Höhe von € 76,7 Mio. wurde ausgeschüttet. Ein Betrag von € 44,4 Mio. wurde durch die Aktionäre in die Kapitalrücklage wieder eingelegt.

Das Eigenkapital (ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende) deckt 59,5 % des Anlagevermögens. Die Eigenkapitalquote 2001 erhöhte sich auf 53,1 %.

Die **Rückstellungen** verminderten sich auf € 271,4 Mio., wobei sich gegenläufige Effekte ergaben. Dem Anstieg der Steuerrückstellungen steht der Rückgang der Sonstigen Rückstellungen gegenüber. Die Sonstigen Rückstellungen enthalten insbesondere Aufwendungen für den Personalbereich und für Umweltschutzmaßnahmen.

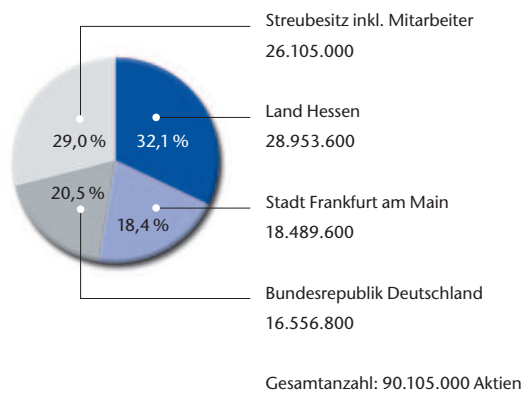
### Abhängigkeitsbericht

Auf Grund 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

Seit dem erfolgreichen Börsengang am 11. Juni 2001 wird die Fraport AG im amtlichen Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse notiert. Es wurden 26.105.000 neue Aktien mit einem Anteil von € 10 pro Aktie am Grundkapital ausgegeben. Dies entspricht etwa 29 % des vergrößerten Aktienkapitals. Die neuen Aktien stammen aus dem genehmigten Kapital und sind für 2001 voll dividendenberechtigt.

#### Aktionärsstruktur nach dem Börsengang am 11. Juni 2001



Als eine der größten deutschen Neuemissionen des Jahres 2001 war das Angebot an Aktien 7,5fach überzeichnet. Die Aktien wurden zu einem Preis von € 35,0 ausgegeben. Privatanleger erhielten einen Frühzeichnerrabatt von € 1,0. Der erste Kurs am 11. Juni 2001 betrug € 35,4.

Seit dem 24. September 2001 ist die Aktie der Fraport AG Mitglied im Index MDAX der Deutschen Börse AG. Das Portfolio des MDAX besteht aus den 70 Werten, die von ihrer Größe den DAX-Werten folgen. Bei den beiden Hauptaufnahmekriterien des Index, Marktkapitalisierung und Börsenumsatz, liegt die Aktie deutlich über den Mindestvorgaben der Deutschen Börse.

### Kursentwicklung

Der Kursverlauf seit der Erstnotiz folgte zunächst weitgehend der Entwicklung des MDAX. Nach den Terroranschlägen vom 11. September haben sich die Markterwartungen für Unternehmen im Luftverkehr, wie Fluggesellschaften, Flugzeughersteller und Flughafenbetreiber geändert. Auch die Aktie der Fraport AG konnte sich diesem unerfreulichen Trend nicht entziehen. Gegen Ende 2001 erholte sich der Aktienkurs jedoch deutlich. Der Jahresschlusskurs betrug € 26,5.

### Dividendenvorschlag

Der Aufsichtsrat und der Vorstand der Fraport AG werden der Hauptversammlung am 26. Juni 2002 vorschlagen, für 2001 eine Dividende von € 0,40 je Aktie zu beschließen. Dies entspricht einer Dividendenrendite von etwa 1,5 % bezogen auf den Jahresendkurs. Bezogen auf das Jahresergebnis beträgt die Ausschüttungsquote etwa 59 %.

### Kennzahlen zur Fraport-Aktie in 2001

Ergebnis je Aktie <sup>1</sup> (in €)	0,68
Kurs-Gewinn-Verhältnis <sup>2</sup>	39,0
Dividende je Aktie (in €)	0,40
Dividendenrendite <sup>2</sup> (in %)	1,5
Jahresendkurs <sup>3</sup> (in €)	26,5

1 Bezogen auf die Gesamtzahl der Aktien am Bilanztag 2001 abzüglich der 11.970 eigenen Aktien.

2 Jeweils bezogen auf den Jahresendkurs.

3 Schlusskurs XETRA vom 28. Dezember 2001.



## Mitarbeiter und Human Resources Management

Zum 31. Dezember 2001 beschäftigte die Fraport AG insgesamt 13.292 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies ist gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs um 288 Beschäftigte oder 2,2 %. Mit 6.448 Stammbeschäftigten waren die Bodenverkehrsdienste der personalstärkste Geschäftsbereich, gefolgt vom Geschäftsbereich Verkehrs- und Terminalmanagement mit 2.868 Beschäftigten.

Im Jahresdurchschnitt nahm die Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende) gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % oder 385 auf 12.650 im Berichtsjahr zu. Im Vorjahresvergleich stieg sowohl die Zahl der Auszubildenden als auch die der eingesetzten Praktikanten, Schüler und Studenten leicht an.

Die Fraport AG hat auf den Rückgang des Verkehrsaufkommens, insbesondere nach dem 11. September, flexibel reagiert. Neben einer fluktuationsbasierten Personalplananpassung wurde noch in 2001 der tarifliche Urlaubsanspruch soweit wie möglich abgebaut und der Abbau von Gleitzeit und Überstunden gefördert. Die Zahl der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen, die von den tarifvertraglichen Bestimmungen zur Altersteilzeit Gebrauch machen, ist im Berichtsjahr gestiegen.

Das Engagement und die Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soll sich lohnen – mit dieser Zielsetzung führten wir im Juli 2001 das leistungs- und erfolgsabhängige Bezahlungssystem LEA ein. LEA besteht aus zwei Bausteinen, einer Erfolgsbeteiligung und einer Leistungsbeteiligung. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können über den Besitz von Unternehmensanteilen direkt am Unternehmenserfolg partizipieren – das unterstützt die Fraport AG im Rahmen der Erfolgsbeteiligung mit Zuschüssen beim Aktienwerb. Bereits im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms anlässlich des Börsengangs nutzten 56 Prozent der fast 14.000 zeichnungsberechtigten Fraport-Beschäftigten die Möglichkeit zum Aktienkauf. Der leistungsbezogene Bestandteil von LEA sieht die Auszahlung einer Prämie, bestehend aus einer festen und zwei variablen Komponenten, vor. Die Höhe der Prämie insgesamt ist abhängig von der Zugehörigkeit zu einer der vier LEA-Gruppen, die sich aus der tariflichen Eingruppierung des Einzelnen ergibt. Während die feste Prämie dem Großteil der Beschäftigten einen monatlichen Garantiebetrug sichert, sind die beiden variablen abhängig von der individuellen Anwesenheit und der Produktivitätssteigerung sowie für einen Teil der Beschäftigten vom Erreichen individueller Zielvereinbarungen.

Wesentlicher Arbeitsschwerpunkt der Personalentwicklung war wiederum die fachliche und fachübergreifende Weiterbildung. Zu den Neuerungen im Berichtsjahr zählte unter anderem die Einführung der so genannten Qualifizierungs-Karte („Q-Card“), die als Weiterbildungsangebot zur Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beiträgt. Die Fraport-Mitarbeiter erhalten jährlich ein Schulungsbudget im Wert von € 600, das sie für den Besuch von Seminaren in ihrer Freizeit nutzen können. Für berufsbezogene Fortbildungen stehen die umfassenden, weiter ausgebauten Programmangebote von Airport Academy und Airport College zur Verfügung. Im Sinne einer unternehmenseinheitlichen und konzernweiten Ausrichtung unserer Personalentwicklung stehen die Angebote auch den Beschäftigten unserer Tochterunternehmen offen.

Darüber hinaus unterstützen wir die fachliche und persönliche Entwicklung unserer Mitarbeiter mit der „Job-Allianz“, einer unternehmensübergreifenden Kooperation mit Degussa AG, Deutsche Bank AG und Lufthansa AG. Die Job-Allianz ist ein Projekt im Rahmen der bundesweiten Initiative für Beschäftigung. Mit der Job-Allianz bieten wir gemeinsam eine intranetbasierte Plattform an, die einen so genannten Kompetenz- und Neigungsspiegel, praxisnahe Orientierungshilfen zu zwischenbetrieblichen Qualifizierungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, temporäre Mitarbeiteraustauschprogramme, einen gemeinsamen Stellenmarkt sowie aktuelle Informationen zu Trends am Arbeitsmarkt umfasst.

Den präventiven Maßnahmen zur Arbeitssicherheit wird bei der Fraport AG nach wie vor große Aufmerksamkeit gewidmet. Zum zehnten Mal infolge konnte im Berichtsjahr eine Reduktion der Unfallereignisse und damit verbunden auch der unfallbedingten Ausfalltage erreicht werden.

## Risikomanagement

Das systematische Risikomanagement der Fraport AG gewährleistet einen kontrollierten Umgang mit den Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit verbunden sind. Es erlaubt uns, Geschäftschancen aktiv wahrzunehmen, sofern das Verhältnis der angestrebten Vorteile und der eingegangenen Risiken angemessen ist.

### Risikomanagement-Strukturen

Zentrales Gremium des Risikomanagement-Systems ist der aus dem Kreis der Sprecher der Unternehmensbereiche besetzte Risikomanagement-Ausschuss. Dieser sorgt für die Funktionalität und Weiterentwicklung der Risikomanagement-Strukturen.

Dem Risikomanagement-Ausschuss, der direkt an den Vorstand berichtet, obliegt weiterhin das Monitoring der Risiken und die Koordination von Maßnahmen aus gesamtunternehmerischer Sicht, während der jeweilige Unternehmensbereich verantwortlich ist für die Eignung und Wirksamkeit eventuell erforderlicher Maßnahmen.

Risiken aus Beteiligungen unterliegen der Überwachung durch die Fraport AG, zum einen durch die Unternehmensbereiche und das zentrale Beteiligungscontrolling, zum anderen durch die Vertreter der Fraport AG in den Aufsichtsgremien. In 2001 sind die Beteiligungen mit hoher Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in das Risikomanagement-System integriert worden.

Mit diesen, den Erfordernissen der Fraport AG angepassten Regelverfahren zur Identifikation, Bewertung und Behandlung von Risiken verfügen wir über ein transparentes und offenes System zur Optimierung der Risikosituation. Das turnusmäßige Berichtswesen, ergänzt um fallweise Berichterstattung, und der Austausch zwischen den in das Risikomanagement-System eingebundenen Personen gewährleisten, dass die Verantwortlichen umfassend und zeitnah über die Risikosituation informiert werden.

### Erläuterungen zu potenziellen Risiken

Die Risikosituation der Fraport AG ist im Wesentlichen durch die im folgenden beschriebenen Risiken geprägt.

#### Marktrisiken

Der Verlauf des Geschäfts der Fraport AG und ihrer Beteiligungen ist abhängig von der Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs. Die aktuelle konjunkturelle Lage wirkt bestimmend auf die Nachfrage. Der bereits vor den Terroranschlägen vom 11. September 2001 zu verzeichnende Rückgang der Verkehrszahlen ist eine Folge der weltweiten Abschwächung der Wirtschaft.

Die Auswirkungen der Anschläge und der kriegerischen Auseinandersetzungen im Nahen und Mittleren Osten auf den Weltluftverkehr können noch nicht abschließend beurteilt werden. Negativ auf unsere Geschäftstätigkeit könnten sich insbesondere erneute Terroranschläge und ein weiterer Rückgang der wirtschaftlichen Entwicklung auswirken. Die in einem solchen Fall zu erwartenden Nachfragerückgänge würden zu Umsatzausfällen bei der Fraport AG und ihren Beteiligungen führen. Wir halten die Eintrittswahrscheinlichkeit eines derartigen Szenarios jedoch für gering. Unsere Möglichkeiten, dem Risiko eines Nachfragerückgangs entgegenzuwirken, sind limitiert. Aufgrund seiner Drehscheibenfunktion kann der Standort Frankfurt jedoch davon profitieren, dass gerade in Krisenzeiten die Luftverkehrsgesellschaften ihr Geschäft auf die Drehscheiben konzentrieren.

Die wirtschaftliche Situation einiger Luftverkehrsgesellschaften hat sich durch die Buchungsrückgänge nach den Terroranschlägen verschlechtert. 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 kurzfristig anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, denen aktuell keine freien Kapazitäten angeboten werden können. Die Folgen eines möglichen Ausfalls einzelner Kunden wären somit begrenzt.

Der Standort Frankfurt wird von dem Hauptkunden Lufthansa sowie ihren Partnern in der Star Alliance als zentrale Drehscheibe in Europa genutzt. Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden trug in 2001 in erheblichem Umfang zu den erzielten Umsatzerlösen bei. 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.

#### **Risiken am Standort Frankfurt**

Mit der Realisierung der angestrebten Kapazitätserweiterung durch den Bau einer weiteren Bahn und eines dritten Passagierterminals hat der Standort 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 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 bezüglich des Standorts Frankfurt stoßen auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen. Es ist wegen des Ausbauvorhabens bereits zu Klagen beziehungsweise Klageandrohungen durch verschiedene Gruppen und Kommunen gekommen. Das Risiko einer bedeutenden Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus auf juristischem Wege ist nicht auszuschließen. Daneben besteht das Risiko einer Verzögerung der Baumaßnahmen aus anderen Gründen, zum Beispiel wegen einer späteren Räumung der US Air Base. 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 vor. Das beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung laufende Antragsverfahren hinsichtlich des Einbezugs der Kosten für das passive Schallschutzprogramm in die den Flughafenentgelten zugrundeliegende Kostenbasis ist noch nicht abgeschlossen. Die Fraport AG geht davon aus, dass die zur Finanzierung des € 76 Mio. Programms benötigten Mittel nach dem Verursacherprinzip behandelt und in die Start-/Landeeingelnde integriert werden.

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

Im Umweltschutz haben wir erhebliche Anstrengungen unternommen, um Risiken zu begegnen. Am Standort Frankfurt wurde ein nach europarechtlichen Vorgaben ausgerichtetes Umweltmanagement aufgebaut, mit dem durch den Einsatz entsprechender organisatorischer Maßnahmen und Kontrollen die stetige Optimierung des Umweltschutzes gewährleistet werden soll. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass eine zukünftige Verschärfung umweltrechtlicher Auflagen zu erheblichen Belastungen für die Fraport AG führen könnte. Dies gilt insbesondere für Altlasten, die bisher noch nicht entdeckt worden sind oder im Umfang über das bisher bekannte Ausmaß hinausgehen, und den Gewässerschutz.

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 Flughafenunternehmen vorhandenen Risiken und erstreckt sich auch auf die Beteiligungen. Er umfasst insbeson-

dere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, Schadensersatzansprüche Dritter sowie Betriebshaftpflichtrisiken. Der Fraport AG wurde nach den Terroranschlägen in den Vereinigten Staaten von den Versicherern die Deckungszusage für Haftpflichtansprüche Dritter infolge von Krieg und Terror gekündigt. Derzeit verfügen wir über eine Deckungszusage des Bundes für Drittschäden mit kriegerischem oder terroristischem Hintergrund. Diese gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG in Deutschland. Bei Beteiligungen außerhalb Deutschlands, bei denen Ansprüche Dritter wegen Schäden infolge kriegerischer oder terroristischer Ereignisse entstehen könnten, bestehen zum Teil Versicherungen beziehungsweise Zusagen der jeweiligen lokalen Regierung.

Wir haben unsere Sicherheitsmaßnahmen, die im internationalen Vergleich ohnehin einem hohen Standard entsprechen, nach den Terroranschlägen in Zusammenarbeit mit den Behörden auf vielfältige Weise verstärkt. Dies gilt sowohl für den Standort Frankfurt als auch für die Aktivitäten der Beteiligungen an anderen Standorten im In- und Ausland. Den gestiegenen Anforderungen an die Sicherheit flughafenspezifischer Informationssysteme wurde durch die Einrichtung des Bereichs „Corporate Information Management“ („CIM“) am Standort Frankfurt Rechnung getragen. CIM dient der strategisch notwendigen Bündelung der Verantwortlichkeit für IT-Sicherheit und IT-Architektur. Zur Minimierung möglicher Störungen im Bereich der IT-Infrastruktur etablieren wir in einem Ausweichquartier ein Secondary Data Center für die Unterbringung redundanter Systeme.

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 in den Wertpapier-Spezialfonds angelegten Mittel keine wesentlichen Zinsänderungsrisiken gesehen. Die Währungsrisiken, die sich aus der größtenteils in US-\$ erfolgten Finanzierung der ausländischen Beteiligungen in Manila, Antalya und Lima ergeben, werden aufgrund des derzeitigen Wechselkursverhältnisses als nicht wesentlich erachtet.

### Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Für den **Flughafen Frankfurt-Hahn** konnte insbesondere Ryanair als wichtiger Kunde gewonnen werden. Wir erwarten, dass zukünftig ein größerer Anteil der Umsatzerlöse am Standort Hahn aus der Geschäftsbeziehung mit diesem Kunden erzielt werden wird.

Die Umwandlung des ehemaligen Militärflugplatzes in einen modernen Verkehrsflughafen stellt hohe Anforderungen an die technische Ausstattung, die in 2001 kontinuierlich weiterentwickelt wurde.

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 stellt die derzeit finanziell größte und wichtigste 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.

Das Gesamtengagement Manila zum Bilanzstichtag und zum 26. März 2002 stellt sich wie folgt dar:

### Gesamtengagement Manila

in US-\$ Mio.	31.12.2001	26.3.2002
Eigenkapital/		
Shareholders' Advances	108,3	108,3
Gesellschafterdarlehen	131,1	121,9
Garantien für Bankdarlehen	104,4	138,5
Gestundete Forderungen	0,0	6,2
<b>Gesamt</b>	<b>343,8</b>	<b>374,9</b>

Bis zum Bilanzstichtag haben wir Zahlungen zur Finanzierung des Terminalbaus in Höhe von € 234,7 Mio. an die philippinischen Beteiligungsgesellschaften geleistet und für € 144,6 Mio. Garantien abgegeben.

Im Zeitraum vom Bilanzstichtag bis zum 26. März 2002 haben wir im Wesentlichen planmäßig weitere Garantien an die PIATCO in Höhe von US-\$ 34,1 Mio. (€ 38,7 Mio.) erteilt sowie weitere US-\$ 16,4 Mio. (€ 18,6 Mio.) im Rahmen der Zwischenfinanzierung geleistet.

Mit Auszahlung der Langfristfinanzierung wird bei Bestand der derzeitigen Vertragslage die Risikoposition von rund US-\$ 375 Mio. auf ca. US-\$ 224 Mio. maßgeblich zurückgeführt. Vermindernd wirken sich die Reduzierung der Haftungsverhältnisse aus Garantien sowie die erwarteten Rückzahlungen von Darlehensbeträgen aus. Gleichzeitig sind wir nach bestehender Vertragslage verpflichtet, weitere Eigenkapitalzahlungen zu tätigen. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Verträge der im Juli 2001 abgeschlossenen Langfristfinanzierung im Projektverlauf angepasst werden müssen.

Darüber hinaus haben wir bereits jetzt im Vorgriff auf die Auszahlung der Langfristfinanzierung Anteile an der PIATCO in Höhe von US-\$ 42,5 Mio. (derzeitiger Buchwert) verpfändet.

Die Möglichkeiten der Fraport AG zur unternehmerischen Einflussnahme auf die PIATCO sind aber aufgrund gesetzlicher Vorgaben und hierdurch bedingter komplexer gesellschaftsrechtlicher und vertraglicher Strukturen trotz erheblicher Kapitalbeteiligung begrenzt.

Das Projekt ist insbesondere aufgrund der politischen Lage auf den Philippinen, welche z. B. durch den Regierungswechsel gekennzeichnet ist, verzögerter beziehungsweise noch ausstehender behördlicher Genehmigungen oder sonstiger behördlicher Mitwirkungsakte, gegen die PIATCO von verschiedenen Seiten erhobener Korruptionsvorwürfe sowie durch rechtliche Angriffe gegen den Konzessionsvertrag und durch geänderte wirtschaftliche Parameter gefährdet. Die Fraport AG hält die Korruptionsvorwürfe für unbegründet und erwartet, auch basierend auf der Einstellung eines maßgeblichen Verfah-

rens, dass durch Verhandlungen die Angriffe gegen den Konzessionsvertrag gelöst beziehungsweise die bislang ausstehenden Genehmigungen oder sonstigen behördlichen Mitwirkungsakte herbeigeführt werden können.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Teile des zugrunde liegenden Konzessionsvertrages auf Druck der Regierung geändert werden müssen, bzw. dass die Regierung der Philippinen die Erfüllung bestimmter ihr obliegender Pflichten aus dem Konzessionsvertrag politisch nicht durchsetzt. Eine derzeit nicht erwartete Nichterteilung erforderlicher öffentlich-rechtlicher Genehmigungen oder ein Widerruf der Konzessionen würden die Verwirklichung des Projektes vereiteln. Derzeit unterstützt die Fraport AG das Management der PIATCO bei den intensiven, konstruktiven Verhandlungen mit der philippinischen Regierung, um Änderungen an bestehenden Verträgen zu minimieren und die Regierung zu stärkerer Unterstützung des Projektes zu bewegen.

Daneben besteht das Risiko, dass bestimmte Auflagen seitens der Regierung der Philippinen, Vollzugsdefizite bei der Erfüllung des Konzessionsvertrages seitens der philippinischen Regierung sowie veränderte wirtschaftliche Bedingungen oder veränderte Parameter von Vereinbarungen, die mit künftigen Vertragspartnern der PIATCO angestrebt werden, zusätzliche Kosten auslösen bzw. Einnahmemöglichkeiten reduzieren könnten. Es besteht in diesem Kontext das Risiko, dass unterschiedliche Betrachtungsweisen steuerrechtlicher Sachverhalte zu erhöhten Steuerforderungen der philippinischen Behörden führen würden. Die aufgezeigten Risiken könnten die bisher geplante Gesamtrentabilität des Projektes beeinträchtigen.

Die Verträge für die Langfristfinanzierung des Projektes Manila wurden im vergangenen Jahr unterzeichnet. Die Fraport AG hat mit den anderen Anteilseignern der PIATCO hierbei Verpflichtungen zur umfangreichen Ausstattung der Gesellschaft mit Eigenkapital und subordinierten Gesellschafterdarlehen übernommen. Die Gesamt-Risiko-Position der Fraport AG würde voraussichtlich ab der ersten Auszahlung unter der Langfristfinanzierung deutlich reduziert werden. Die Auszahlungsvoraussetzungen sind größtenteils noch nicht erfüllt und im gegenwärtigen

gen politischen Umfeld nicht leicht erfüllbar. Daher könnten Nachverhandlungen mit den Kreditgebern erforderlich werden. Soweit sich aufgrund der oben genannten Umstände die Schuldendienstfähigkeit der PIATCO deutlich verschlechtert, könnte dies das Scheitern der Langfristfinanzierung in ihrer bestehenden Form auslösen. Von dem Ausgang der derzeitigen Verhandlungen mit Regierung und Shareholdern wird abhängen, in welcher Form die Langfristfinanzierung angepasst werden kann und ob eventuell erhebliche weitere Eigenkapitaleinschüsse der PIATCO-Gesellschafter zur Erlangung der Finanzierung notwendig sind.

Die anderen PIATCO-Gesellschafter sind derzeit nicht in der Lage, die weitere Kurzfristfinanzierung der PIATCO bis zur Erfüllung der Auszahlungsvoraussetzungen unter der Langfristfinanzierung sicherzustellen. Sollte es nicht gelingen, die weitere Kurzfristfinanzierung der PIATCO zu gewährleisten, droht der PIATCO die Zahlungsunfähigkeit, welche ein Scheitern des Gesamtprojektes auslösen könnte.

Die Fraport AG geht jedoch davon aus, dass die Gesellschafter der PIATCO durch entsprechende Beschlüsse zur Schaffung der Voraussetzungen einer Sicherung der Liquidität der PIATCO beitragen werden, um das Terminal in Betrieb nehmen zu können.

Die Fraport AG hat im Hinblick auf die derzeitige Liquiditätssituation der PIATCO fällige Forderungen an die PIATCO in Höhe von US-\$ 6,2 Mio. zunächst

weiter gestundet. Ferner erwägt die Fraport AG unter verschiedenen Bedingungen (Änderung der Gesellschafterverträge und Erlangung notwendiger Regierungsgenehmigungen) weitere Finanzmittel in Form von vorgezogenen Eigenkapitaleinzahlungen, Gesellschafterdarlehen oder durch Fraport besicherten Darlehen Dritter bis zu einer Höhe von US-\$ 80 Mio. zur Fortführung der Bautätigkeit auszureichen. Dazu sind noch entsprechende Genehmigungen des Aufsichtsrats der Fraport AG erforderlich. Diese werden jedoch nach gegenwärtiger Beschlusslage bei Erfüllung der oben genannten Bedingungen erteilt werden.

Im Rahmen des Betriebs des Internationalen Terminals am **Flughafen Antalya** ist es zu Liquiditätsstörungen bei dem Mitgesellschafter Bayindir Insaat Turizm Ticaret ve Sanayi A.S. („Bayindir Insaat“) gekommen, die jedoch bis dato keine faktischen Auswirkungen auf den Betrieb des Antalya International Terminals haben. Gleichwohl bedeutet dieser Umstand für die Betreibergesellschaft, Bayindir Antalya, die gesamtschuldnerisch für einen der Bayindir Insaat zugeflossenen Kreditanteil haftet, dass sie für die Bayindir Insaat einstehen muss, was in 2001 zu Darlehenstilgungen der Bayindir Antalya zugunsten der Bayindir Insaat in Höhe von USD 13,4 Mio. geführt hat (es verbleiben Bankschulden der Bayindir Insaat am 31. Dezember 2001 von USD 15,0 Mio.) und dass ein Gesellschafterdarlehen der Bayindir 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. Fraport AG beabsichtigt in Kürze die restlichen Kapitalanteile sowie die restlichen Dividendenanteile an dieser Betreibergesellschaft von der Bayindir Insaat zu erwerben. Es werden gegenwärtig die Genehmigungen der zuständigen türkischen Behörden zu dem Anteilerwerb eingeholt. Nicht ganz ausgeschlossen werden kann, dass die Konzession zum Betrieb des Internationalen Terminals entzogen werden könnte, wenn die Fraport AG alleinige Anteilseignerin der Bayindir Antalya wird. Die Fraport AG beurteilt jedoch das Risiko eines Konzessionsentzugs trotz Erhalt aller behördlicher Genehmigungen für die vollständige Übernahme der Betreibergesellschaft durch die Fraport AG als sehr unwahrscheinlich.

Die Konzession zum Betrieb des Antalya International Terminals ist zeitlich bis zum 31. Juli 2007 befristet, das zugrunde liegende Geschäft ist stark vom Tourismus abhängig. Erhebliche Einbrüche könnten zur Folge haben, dass das Engagement in Antalya defizitär wird. Allerdings hat die Betreibergesellschaft von der Konzessionsbehörde eine jährliche Mindestzahl an Passagieren garantiert bekommen. Den Währungsrisiken aus der hohen Inflation in der Türkei wird dadurch begegnet, dass ein überwiegender Teil der Einnahmen in US-Dollar erfolgt.

Das Engagement am **Flughafen Lima** in Peru wird insbesondere durch politische Risiken gefährdet. Diesen Risiken wird jedoch durch eine entsprechende Versicherung Rechnung getragen. Daneben besteht das Risiko, dass sich aufgrund einer drohenden Verzögerung des Vertragsabschlusses zwischen der LAP und einem Konsortium zum Bau neuer Terminalanlagen der Abschluss der langfristigen Finanzierungsverträge verschieben könnte.

#### **Gesamtrisikobeurteilung**

Die Risikosituation der Fraport AG ist geprägt durch die oben beschriebenen wesentlichen Risiken. Bestandsgefährdende Risiken werden nicht gesehen.



## Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2002 hat die Fraport AG die restlichen 55 % der Gesellschafteranteile an ICTS Europe übernommen. Um unsere Position im Markt für luftverkehrsspezifische Sicherheitsdienstleistungen zu stärken, erwarben wir bereits zu Beginn des Berichtsjahres über unsere Tochtergesellschaft CIVAS eine Beteiligung in Höhe von 45 % an der ICTS Europe, die zu ICTS gehört. Wir streben mit diesem Kauf die europäische Marktführerschaft für Sicherheitsdienste im Luftverkehr an.

Zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen stimmte die Fraport AG gemeinsam mit den anderen Gesellschaftern im Januar 2002 einer Kapitalerhöhung der Betreibergesellschaft des Flughafens Hahn von € 27 Mio. zu. Mit einer verbesserten Ausstattung kann der Flughafen noch besser als Ergänzung im Low-Cost Segment innerhalb des Fraport-Konzerns beitragen.

Im Zeitraum vom Bilanzstichtag bis zum 26. März 2002 haben wir im Wesentlichen planmäßig weitere Garantien an die PIATCO in Höhe von US-\$ 34,1 Mio. erteilt. Eine im Rahmen der Zwischenfinanzierung geleistete Zahlung von US-\$ 16,4 Mio. hat durch Anrechnung von offenen Garantien eine Netto-Verminde- rung der Risikoposition von US-\$ 7,6 Mio. zur Folge. Forderungen für im Zwischenzeitraum erbrachte Leistungen in Höhe von US-\$ 6,2 Mio. werden der PIATCO kurzfristig gestundet. Letztlich haben Zinszahlungen von US-\$ 1,6 Mio. zu einer Erhöhung des Gesamtengagements um US-\$ 31,1 Mio. geführt.

## Ausblick

Bereits mit dem Wertmanagement-Projekt haben wir damit begonnen, unsere internen Steuerungs- und Planungsprozesse für ein wertorientiertes Management im Hinblick auf die hohen Anforderungen des Kapitalmarkts zu optimieren. Im konzernweiten Projekt „WM 2005“ werden wir diesen Weg konsequent weiter verfolgen. Im Rahmen des Projekts werden für alle Bereiche des Unternehmens wertsteigernde Maßnahmen entwickelt, deren schrittweise Umsetzung bereits im laufenden Geschäftsjahr beginnt.

Das Konsortium Berlin-Brandenburg Flughafen International Partner GmbH & Co. KG, an dem die Fraport AG mit 7,53 % beteiligt ist, hat für die Übernahme der Holding-Gesellschaft der drei bestehenden Berliner Flughäfen, Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH, und für den Bau und Betrieb des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg International, im Berichtsjahr ein Angebot abgegeben. Das Angebot bezieht sich auf die sowohl verkehrsmäßige als auch kommerzielle Optimierung des bestehenden Flughafen-Systems und die zeitgerechte Fertigstellung des Neubaus.

Das HMWVL hat einer von der Fraport AG beantragten Entgelterhöhung zum 1. Januar 2002 zugestimmt. Die Erhöhung beträgt bezogen auf das Entgeltvolumen 2001 insgesamt 3,2 %, davon sind 2,1 % zur Deckung der Kosten des laufenden Flughafen-Betriebs vorgesehen, die restlichen 1,1 % dienen der Finanzierung von Kosten im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Genehmigungsverfahren für den Flughafen-Ausbau. Mit der Anhebung eines Teils der Lärmentgelte und der Entgelte für Flugbewegungen in Nacht- und Sperrzeiten verfolgen wir gemäß unserem Zehn-Punkte-Programm weiterhin die Reduktion von Fluglärm. Des Weiteren genehmigte das HMWVL ab April 2002 einen Zuschlag von € 0,11 pro abfliegenden Passagier für zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen infolge der Terroranschläge in den USA.

Die derzeit noch unzureichend abschätzbaren Auswirkungen der Attentate vom 11. September erschweren eine valide Prognose für die kommende Geschäftsentwicklung. Dennoch gehen wir derzeit vor dem Hintergrund der Analysen von Forschungsinstituten, wonach von einer Verbesserung der makroökonomischen Rahmenbedingungen im Verlauf von 2002 positive Impulse auch auf die Wachstumschancen der Luftverkehrsbranche zu erwarten sind, von einer sich stabilisierenden Verkehrsentwicklung für das laufende Geschäftsjahr aus.

Deshalb rechnen wir aus heutiger Sicht für 2002 mit einer im Vergleich zum Vorjahr stabilen Umsatzentwicklung. Obgleich die erfolgswirksame Auflösung von Rückstellungen und das Entstehen einer Forderung im Rahmen außergerichtlicher Vereinbarungen das Ergebnis in 2001 stützte, erwarten wir für 2002 aufgrund der Anhebung der Flughafen-Entgelte um insgesamt 3,2 %, des Wegfalls von Aufwendungen für Sondersachverhalte, die vor allem mit dem Börsengang in Zusammenhang standen, und einem verbesserten Finanzergebnis einen über dem Vorjahr liegenden Jahresüberschuss.

## Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

### Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2001

in € Mio.	Anhang	2001	2000
<b>Umsatzerlöse</b>	(15)	<b>1.440,8</b>	<b>1.434,6</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen		0,2	- 3,2
Andere aktivierte Eigenleistungen		17,8	14,8
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	82,0	47,7
<b>Gesamtleistung</b>		<b>1.540,8</b>	<b>1.493,9</b>
Materialaufwand	(17)	267,3	259,3
Personalaufwand	(18)	609,8	579,2
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		179,6	193,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	212,1	159,9
Finanzergebnis – Aufwandssaldo	(20)	136,1	71,1
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>135,9</b>	<b>231,4</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(21)	68,8	140,0
Sonstige Steuern		6,1	10,7
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>(22)</b>	<b>61,0</b>	<b>80,7</b>

## Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

### Bilanz zum 31. Dezember 2001

#### Aktiva

in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2000
<b>A. Anlagevermögen</b>	(3)	<b>2.771,3</b>	<b>2.235,1</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		16,3	14,5
II. Sachanlagen		1.889,1	1.909,2
III. Finanzanlagen	(4)	865,9	311,4
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>292,9</b>	<b>199,0</b>
I. Vorräte	(5)	7,2	6,5
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)	276,5	158,3
III. Wertpapiere	(7)	0,3	0,0
IV. Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		8,9	34,2
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(8)	<b>41,0</b>	<b>40,2</b>
		<b>3.105,2</b>	<b>2.474,3</b>

#### Passiva

in € Mio.	Anhang	Stand 31.12.2001	Stand 31.12.2000
<b>A. Eigenkapital</b>	(9)	<b>1.686,1</b>	<b>753,5</b>
I. Gezeichnetes Kapital		901,1	640,0
Bedingtes Kapital € 13,9 Mio.			
II. Kapitalrücklage		687,2	0,0
III. Gewinnrücklagen		61,8	36,8
IV. Bilanzgewinn		36,0	76,7
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	(10)	<b>6,9</b>	<b>7,3</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	(11)	<b>271,4</b>	<b>287,8</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(12)	<b>1.072,0</b>	<b>1.353,7</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(13)	<b>68,8</b>	<b>72,0</b>
		<b>3.105,2</b>	<b>2.474,3</b>

# Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

## Anhang 2001

### I. Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

#### (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2001 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Soweit Angaben wahlweise im Anhang oder in der Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung erfolgen können, erfolgen sie im Anhang. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewandt.

Das Sachanlagevermögen und die immateriellen Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um nutzungsbedingte planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet.

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

Die Abschreibungen werden linear bzw. degressiv vorgenommen, Basis sind die abgestimmten Abschreibungspläne der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV). Von der Vereinfachungsregel gemäß Richtlinie 44 Absatz 2 Satz 3 EStR wurde Gebrauch gemacht. Das laufende Jahr und die zukünftigen Jahresergebnisse werden durch in den Vorjahren in Anspruch genommene Abschreibungen nach § 7 g EStG mit wechselnden Beträgen, durchschnittlich mit rund € 4,8 Mio. Steuern, belastet.

Geringwertige Anlagegüter werden im Zugangsjahr voll beschrieben.

Die Finanzanlagen sind mit den Anschaffungskosten, soweit erforderlich um Wertberichtigungen gemindert, bewertet. Bei den Wertberichtigungen handelt es sich um Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sowie Darlehen an Tochtergesellschaften, bei denen die geplanten Ergebnisse erheblich von den Ergebnissen abweichen, die bei Erwerb der Beteiligung zugrunde gelegt wurden. Weiterhin erfolgte eine Abzinsung zinsloser langfristiger Darlehen und Fremdwährungsabwertungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert sowie Zuschreibungen aus Fremdwäh-

rungsgewinnen höchstens bis zur Höhe der Anschaffungskosten. 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 wurden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Von den Vorräten sind die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zu durchschnittlichen Einstandskosten, erforderlichenfalls zum letzten niedrigeren Einstandspreis des Jahres bewertet. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer wurden durch Abwertungen berücksichtigt. Der Wertansatz der unfertigen Leistungen enthält die dafür in Rechnung gestellten Kosten der Drittleistungen sowie die Einzelkosten und aktivierungspflichtige Gemeinkosten für die Eigenleistungen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Für die Bewertung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden festgelegte Abwertungssätze anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse angewendet. Für das allgemeine Kreditrisiko besteht eine angemessene Pauschalwertberichtigung von 1 % auf die nicht einzelwertberichtigten Forderungen.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse wird in der Regel über die Laufzeit der Anlagegegenstände ratierlich 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.

Die Rückstellungen für Pensionen sind nach den Regeln gemäß IAS 19 (International Accounting Standards) unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 6,0 % p.a. (im Vorjahr 6,5 % p.a.) ermittelt worden. Den Berechnungen liegt ein Rententrend von 3 % und ein Lohn- und Gehaltstrend von 0 % zugrunde.

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

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

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Rückzahlungsbetrag passiviert.

## **(2) Währungsumrechnung**

Ausleihungen, Forderungen, flüssige Mittel und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder, falls erforderlich, mit dem niedrigeren bzw. die Verbindlichkeiten mit dem höheren Bilanzstichtagskurs angesetzt. Die Umrechnungen entsprechen den Regeln nach der EURO-Einführung.

## Anlagenspiegel

### II. Angaben und Erläuterungen zur Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung

#### 3) Entwicklung des Anlagevermögens

in € Mio.	Bruttowerte				Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 31.12.2001
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten zum 1.1.2001	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Software	48,8	4,5	1,7	2,3	53,9
	<b>48,8</b>	<b>4,5</b>	<b>1,7</b>	<b>2,3</b>	<b>53,9</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten					
einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.992,5	59,1	15,7	6,7	3.042,6
Technische Anlagen und Maschinen	1.468,3	38,3	11,1	7,3	1.502,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	266,2	22,7	12,8	2,2	278,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	49,4	54,3	4,0	-18,5	81,2
	<b>4.776,4</b>	<b>174,4</b>	<b>43,6</b>	<b>-2,3</b>	<b>4.904,9</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	39,6	0,6	1,5	25,7	64,4
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	14,9	49,7	0,3	-25,7	38,6
Beteiligungen	212,6	50,3	0,9	2,1	264,1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	64,1	55,0	28,8	2,2	92,5
Wertpapiere des Anlagevermögens	0,0	525,0	0,0	0,0	525,0
Sonstige Ausleihungen	31,8	0,0	2,1	-4,3	25,4
	<b>363,0</b>	<b>680,6</b>	<b>33,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1.010,0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>5.188,2</b>	<b>859,5</b>	<b>78,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5.968,8</b>



Bruttowerte					Nettowerte		
Wert- berichtigun- gen zum 1.1.2001	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Zu- schreibungen	Wert- berichtigun- gen zum 31.12.2001	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2000
34,3	5,0	1,7	0,0	0,0	37,6	16,3	14,5
<b>34,3</b>	<b>5,0</b>	<b>1,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>37,6</b>	<b>16,3</b>	<b>14,5</b>
1.405,1	94,1	3,3	0,1	0,0	1.496,0	1.546,6	1.587,4
1.238,9	58,6	10,2	-0,2	0,0	1.287,1	215,7	229,4
223,2	21,9	12,5	0,1	0,0	232,7	45,6	43,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	81,2	49,4
<b>2.867,2</b>	<b>174,6</b>	<b>26,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3.015,8</b>	<b>1.889,1</b>	<b>1.909,2</b>
15,7	1,5	0,0	0,0	0,0	17,2	47,2	23,9
0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	37,5	14,9
23,5	32,1	1,0	0,0	0,0	54,6	209,5	189,1
8,7	59,9	0,0	1,3	0,4	69,5	23,0	55,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	525,0	0,0
3,7	0,0	0,0	-1,3	0,7	1,7	23,7	28,1
<b>51,6</b>	<b>94,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>144,1</b>	<b>865,9</b>	<b>311,4</b>
<b>2.953,1</b>	<b>274,2</b>	<b>28,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>3.197,5</b>	<b>2.771,3</b>	<b>2.235,1</b>

**(4) Finanzanlagen**

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Fraport AG haben wir beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main hinterlegt.

Zu den Risiken aus dem Beteiligungsengagement in Manila haben wir im Lagebericht unter dem Kapitel „Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und -projekten“ berichtet.

Unter der Position Wertpapiere des Anlagevermögens werden erstmals Anteile an einem Spezialfonds bilanziert. Der Spezialfonds, deren alleiniger Anteilinhaber Fraport AG ist, wurde von der Universal-Investment-Gesellschaft mbH aufgelegt. Die Anschaffungskosten betragen € 525,0 Mio.

**(5) Vorräte**

in € Mio.	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,0	6,5
Unfertige Leistungen	0,2	0,0
	7,2	6,5

**(6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

in € Mio.	2001	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	117,2	113,4
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2,0	3,6
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	112,6	2,2
Sonstige Vermögensgegenstände	44,7	39,1
	276,5	158,3

Alle Forderungen, mit Ausnahme eines Betrags von € 23,0 Mio. in den Sonstigen Vermögensgegenständen zum 31.12.2001, haben eine Restlaufzeit von nicht mehr als einem Jahr.

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich überwiegend um Forderungen gegen eine Beteiligungsgesellschaft aus der kurzfristigen Übernahme von Zahlungsverpflichtungen für den Bau des Terminal 3 am Ninoy Aquino International Airport, Manila (Philippinen).

**(7) Wertpapiere**

Die Gesellschaft hat am 24. September 2001 als eigene Anteile 11.970 Aktien zu einem Erwerbspreis von € 0,3 Mio. erworben. Der Wert dieser Anteile am Grundkapital beträgt € 119.700; das entspricht einem Anteil von 0,013 %. Die eigenen Aktien wurden zur Bedienung der ersten Tranche bei Ausübung der Aktienoptionen gemäß Aktienoptionsplan für Vorstände und andere Berechtigte erworben.

**(8) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten**

Aus dem Erwerb von Zinssicherungsvereinbarungen werden die übernommenen Zahlungsverpflichtungen abzüglich der Barwerte (Kaufpreis) in Höhe von € 3,3 Mio. abgegrenzt und Baukostenzuschüsse in Höhe von € 34,1 Mio. aktiviert und ratierlich aufgelöst.

**(9) Eigenkapital**

Das in der außerordentlichen Hauptversammlung am 27. September 2000 geschaffene genehmigte Kapital (bis 31. August 2005) von € 290,0 Mio. wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 14. März 2001 auf € 276,1 Mio. geändert. Darüber hinaus wurde eine bedingte Kapitalerhöhung bis zu € 13,9 Mio. durch Ausgabe von bis zu 1.395.000 neue Aktien beschlossen.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 23. April 2001 wurde das genehmigte Kapital von € 276,1 Mio. auf € 242,0 Mio. vermindert (so genanntes genehmigtes Kapital I). Ferner wurde ein weiteres genehmigtes Kapital von bis zu € 34,1 Mio. bis zum 15. Juni 2002 geschaffen (so genanntes genehmigtes Kapital II), das zur Bedienung der Mehrzuteilungsoption der Konsortialbanken im Rahmen des Börsengangs der Fraport AG beschlossen wurde.

**Entwicklung des genehmigten Kapitals**

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €	Grundkapital in € Mio.
Genehmigtes Kapital vor Börsengang	27.605.000	10,0	276,1
Verwendung genehmigtes Kapital I	22.700.000	10,0	227,0
Verwendung genehmigtes Kapital II	3.405.000	10,0	34,1
Verbleibendes genehmigtes Kapital I nach Börsengang	1.500.000	10,0	15,0

Ein Teil des genehmigten Kapitals I kann bis zur Höhe von € 15,0 Mio. durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und von ihr beherrschter Unternehmen ausgenutzt werden. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31.12.2001 € 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.

**Entwicklung der Bezugsrechte des bedingten Kapitals**

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €	in € Mio.
Bedingtes Kapital zur Bedienung von			
Bezugsrechten aus Aktienoptionsplan 2001	1.395.000	10,0	13,9
Ausgegebene Bezugsrechte an			
– Vorstand	82.000	10,0	0,8
– Mitglieder der Geschäftsführung			
verbundener Unternehmen	11.250	10,0	0,1
– Führungskräfte der Fraport AG	118.350	10,0	1,2
Verbleibende Bezugsrechte	1.183.400	10,0	11,8

### Entwicklung des Eigenkapitals

in € Mio.	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen			Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Rücklagen für eigene Anteile	Andere Gewinnrücklagen		
<b>Stand 1.1.2001</b>	<b>640,0</b>	–	<b>36,5</b>	–	<b>0,3</b>	<b>76,7</b>	<b>753,5</b>
Ausschüttung	–	–	–	–	–	–76,7	–76,7
Gesellschaftereinlage	–	44,4	–	–	–	–	44,4
Kapitalerhöhung (Börsengang)	261,1	642,8	–	–	–	–	903,9
Kauf eigener Anteile	–	–	–	0,3	–0,3	–	–
Jahresüberschuss	–	–	–	–	25,0	36,0	61,0
<b>Stand 31.12.2001</b>	<b>901,1</b>	<b>687,2</b>	<b>36,5</b>	<b>0,3</b>	<b>25,0</b>	<b>36,0</b>	<b>1.686,1</b>

Das gezeichnete Kapital setzt sich satzungsgemäß aus 90.105.000 auf den Inhaber lautenden (nennwertlosen) Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je € 10,0 zusammen.

#### (10) Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Hier sind Zuschüsse für Gegenstände des Anlagevermögens erfasst, die in der Regel über den Abschreibungszeitraum des betreffenden Anlagengutes rätierlich verteilt aufgelöst werden.

#### (11) Rückstellungen

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Rückstellungen		
für Pensionen	17,1	15,2
Steuerrückstellungen	107,2	89,6
Sonstige Rückstellungen	147,1	183,0
	<b>271,4</b>	<b>287,8</b>

Die Pensionsrückstellungen betreffen:

	31.12.2001	31.12.2000
Pensionsrückstellungen		
für aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene	16,0	14,8
Sonstige		
Pensionszusagen	1,1	0,4
	<b>17,1</b>	<b>15,2</b>

Die Sonstigen Rückstellungen enthalten insbesondere Aufwendungen für den Personalbereich, für Umweltschutzmaßnahmen, für ausstehende Lieferantenrechnungen, für Rabatte und Rückerstattungen, für Beraterleistungen sowie für Rechtsangelegenheiten.

**(12) Verbindlichkeiten**

in € Mio.	Stand am 31.12.2001	Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	Restlaufzeit über 5 Jahre	Stand am 31.12.2000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	880,6	262,5	447,3	1.195,5
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,0	0,0		0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	78,7	78,7		94,9
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	22,4	22,4		15,1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11,9	11,9		3,9
Sonstige Verbindlichkeiten	78,4	67,4	1,3	43,6
– davon aus Steuern	(25,8)	(25,8)		(14,2)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(17,8)	(17,8)		(1,3)
	1.072,0	442,9	448,6	1.353,7

**(13) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten**

Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen vorausbezahlte Erbbauzinsen und Mietvorauszahlungen.

**(14) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Zum 31. Dezember 2001 bestand eine Bürgschaft zugunsten des Tochterunternehmens CIVAS GmbH von € 75,9 Mio. im Zusammenhang mit der geplanten Beteiligungsakquisition der ICTS Europe Holdings B.V. Diese Bürgschaft ist im Januar 2002 durch Eintritt der Fraport in den Kaufvertrag und anschließende Kaufpreiszahlung erloschen.

Des Weiteren ergaben sich Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von insgesamt € 47,1 Mio. Diese beinhalten im Wesentlichen Verpflichtungen aus Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von € 41,4 Mio., aus Anzahlungsgarantien in Höhe von € 0,4 Mio. und aus Zahlungsgarantien in Höhe von € 3,0 Mio.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Manila bestehen folgende Garantien:

in € Mio.	Gesamt- verpflichtung	davon valu- tierender Betrag
gegenüber Banken- konsortium aus kurz- fristiger Finanzierung	118,3	118,3
gegenüber Baugesellschaften	26,3	–
	144,6	118,3

Darüber hinaus hat sich die Gesellschaft verpflichtet, für den Fall des Vorliegens der übrigen Voraussetzungen für die Auszahlung der Langfristfinanzierung ihre Anteile an der PIATCO mit einem Buchwert zum Bilanzstichtag von € 48,2 Mio. an die Gläubigerbanken zu verpfänden.

Ferner verpflichtete sich die Gesellschaft, einen „Letter of Credit“ in Höhe von € 22,7 Mio. als Sicherheit für ihre Einzahlungsverpflichtungen in das Eigenkapital zu stellen.

Des Weiteren bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen:

Miet- und Leasingverpflichtungen, Bestellobligo

in € Mio.	31.12.2001	31.12.2000
Verbindlichkeiten aus		
Miet- und Leasing-		
verträgen		
– fällig innerhalb		
des nächsten		
Geschäftsjahres	36,0	32,2
– fällig innerhalb der		
darauffolgenden		
5 Jahre	180,0	161,1
Bestellobligo für		
Investitionen	237,2	111,2

Im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement

	31.12.2001 in US-\$ Mio.	31.12.2001 in € Mio.
Bedingte Kapital-		
einzahlungsver-		
pflichtung in PIATCO	50,0	56,6 <sup>1</sup>
Kapitaleinzahlungsver-		
pflichtung in PIATCO	40,0	45,3
Bedingte Restkaufpreis-		
zahlung PAGS	2,0	2,3
Einzahlungsverpflichtung		
aus noch nicht voll		
ausgeschöpftem		
Rahmenkreditvertrag		
mit PIATCO	6,4	7,3
	98,4	111,5

<sup>1</sup> Hierbei handelt es sich um bedingte Kapitaleinzahlungsverpflichtungen von € 79,3 Mio. (US-\$ 70,0 Mio.), abzüglich eines „Letter of Credit“ von € 22,7 Mio. (US-\$ 20,0 Mio.); dieser soll als Sicherheit für diese Verpflichtung ausgegeben werden (vgl. auch die Ausführungen zu den Haftungsverhältnissen).

Im Vorjahr bestanden keine Verpflichtungen.

An den Baukosten zur Verlagerung der Rhein-Main Air Base Frankfurt ist die Fraport bis zu einem Betrag von max. € 129,8 Mio. beteiligt.

Im Rahmen der Durchführung von Schallschutzmaßnahmen am Standort Frankfurt am Main werden der Gesellschaft in den nächsten Jahren Ausgaben in

Höhe von rund € 76 Mio. entstehen, die weitestgehend zeitgleich in vollem Umfang auf erhöhte Landeentgelte umgelegt werden.

#### (15) Umsatzerlöse

in € Mio.	2001	2000
Bodenverkehrsdienst-		
entgelte	425,3	446,1
Flughafentgelte	414,0	397,6
Infrastrukturentgelte	157,1	158,9
Mieten, Parkierung und		
Umsatzabgaben	319,2	307,8
Übrige	125,2	124,2
	1.440,8	1.434,6

#### (16) Sonstige betriebliche Erträge

in € Mio.	2001	2000
Auflösungen von		
Rückstellungen	33,5	23,9
Ertrag aus Rückerstat-		
tungsanspruch für in		
Vorjahren geleistete		
Umweltaufwendungen	23,0	0,0
Buchgewinne aus		
Anlagenabgängen	8,8	2,9
Übrige Erträge Vorjahre		
betreffend	6,9	9,2
Fremdwährungsgewinne	2,1	1,1
Sonstige	7,7	10,6
	82,0	47,7

In den Erträgen aus Auflösungen von Rückstellungen ist in Höhe von € 22,2 Mio. die Auflösung einer Umweltrückstellung sowie einer in diesem Zusammenhang gebildeten Rückstellung für Rechtsstreit enthalten, da die in den Vorjahren bestandene Auflage zurückgenommen worden ist und somit keine Verpflichtung mehr besteht. Aufgrund eines Vergleichsvertrages konnte eine Forderung in Höhe von € 23,0 Mio. für in Vorjahren geleistete Aufwendungen eingebucht werden.

In den Buchgewinnen aus Anlagenabgängen sind in Höhe von € 7,3 Mio. Gewinne aus dem Verkauf von 39 % der Anteile an der Media Frankfurt GmbH enthalten.

**(17) Materialaufwand**

in € Mio.	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	39,9	47,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	227,4	212,2
	<b>267,3</b>	<b>259,3</b>

Die bezogenen Leistungen betreffen:

Instandhaltung	79,7	72,4
Versorgungsleistungen	55,8	50,8
Sonstige Fremdleistungen	91,9	89,0
	<b>227,4</b>	<b>212,2</b>

**(18) Personalaufwand**

in € Mio.	2001	2000
Löhne und Gehälter	488,1	467,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	121,7 (27,1)	111,6 (20,9)
	<b>609,8</b>	<b>579,2</b>

Neben Steigerung der Beschäftigten und der Tarifleistungen ist der Personalaufwand belastet durch Ausgabe von Gratisaktien im Rahmen des neu eingeführten Mitarbeiterbeteiligungsprogramms anlässlich des Börsengangs und der erstmaligen Bildung von Rückstellungen für das leistungs- und erfolgsabhängige Programm LEA („Leistung – Erfolg – Anerkennung“).

**(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

in € Mio.	2001	2000
Mieten und Leasingaufwendungen	36,0	32,2
Versicherungen	5,8	4,9
Abbruchkosten	3,3	4,6
Verluste aus Anlagenabgängen	2,0	0,6
Beratungsaufwand	35,7	26,8
Währungskursverluste	5,9	15,7
Werbekosten	24,4	8,6
Abschreibungen auf Forderungen	9,6	5,5
Bankgebühren		
Börsengang	19,7	0,0
Sonstiges (davon periodenfremd)	69,7 (12,7)	61,0 (6,7)
	<b>212,1</b>	<b>159,9</b>

Die Einmalaufwendungen für den Börsengang in Höhe von € 41,2 Mio. setzen sich zusammen aus Bankgebühren in Höhe von € 19,7 Mio. sowie Beratungs-, Werbe- und sonstigen Aufwendungen in Höhe von € 21,5 Mio.

Die periodenfremden Aufwendungen bestehen aus Versicherungs- und Verwaltungsaufwendungen und Storno-Erträge gegenüber Kunden.



**(20) Finanzergebnis**

in € Mio.	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	37,4	30,0
(davon aus verbundenen Unternehmen € 4,2 Mio.; Vorjahr € 5,6 Mio.)		
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6,2	2,2
(davon aus verbundenen Unternehmen € 2,2 Mio.; Vorjahr € 0,4 Mio.)		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	14,5	5,6
(davon aus verbundenen Unternehmen € 0,4 Mio.; Vorjahr € 0,1 Mio.)		
Abschreibungen auf Finanzanlagen	94,6	23,9
(davon außerplanmäßig € 79,3 Mio.; Vorjahr € 9,3 Mio.)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	79,9	71,8
(davon an verbundene Unternehmen € 0,3 Mio.; Vorjahr € 0,3 Mio.)		
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	19,7	13,2
	<b>136,1</b>	<b>71,1</b>

Swap-Erträge in Höhe von € 4,4 Mio. wurden mit dem Zinsaufwand verrechnet.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen unter anderem Ausleihungen an PIATCO (€ 23,1 Mio.), an PTI (€ 15,2 Mio.), an PTH (€ 14,6 Mio.) und an PAGS (€ 6,2 Mio.) sowie mit € 14,1 Mio. die Beteiligung an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

Der Zinsaufwand ist unter anderem durch Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von € 12,1 Mio. belastet.

**(21) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

in € Mio.	2001	2000
Steueraufwand vor Ergebnisverwendung	74,8	156,4
Ertrag aus Körperschaftsteuer-Minderungsguthaben aufgrund Gewinnverwendungsvorschlag	6,0	16,4
	<b>68,8</b>	<b>140,0</b>

**(22) Ergebnisverwendung**

in € Mio.	2001	2000
Jahresüberschuss	61,0	80,7
Einstellungen in		
a) die gesetzliche Rücklage	0,0	4,0
b) andere Gewinnrücklagen	25,0	0,0
Bilanzgewinn		
– zur Ausschüttung vorgesehen –	<b>36,0</b>	<b>76,7</b>

### III. Ergänzende Angaben

#### (23) Euro-Geld

Im Geschäftsjahr 2001 erhielt die Gesellschaft von der Deutschen Bank, Frankfurt am Main, einen Betrag in Höhe von € 0,8 Mio. in Münzen und Scheinen. Da die Belastung auf dem Bankkonto der Gesellschaft erst im Jahre 2002 erfolgte, ist für das Berichtsjahr keine Bilanzerfassung vorgenommen worden.

#### (24) Arbeitnehmer

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende) betrug:

	2001	2000
Angestellte	6.438	6.231
Arbeiter	5.555	5.454
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	657	580
	12.650	12.265

#### (25) Gesamtbezüge des Vorstandes und des Aufsichtsrats

Unter der Voraussetzung, dass der Aufsichtsrat dem Jahresabschluss zustimmt, betragen die Gesamtbezüge des Vorstandes T€ 2.348. Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von T€ 4.583. Daneben wurden Bezugsrechte gewährt, vgl. die Ausführungen in Tz. 7 und 9. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben Vergütungen in Höhe von T€ 215 erhalten.

Fraport AG hat für die Unternehmensleiter des Fraport-Konzerns eine „Directors' and Officers' Liability Insurance“ (kurz D&O-Versicherung) als Gesamtpolice abgeschlossen. Versicherte Personen sind vertragsgemäß Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sowie in 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 2001 sind Versicherungsprämien in Höhe von T€ 173 gezahlt worden.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstandes und ihren Hinterbliebenen sind insgesamt T€ 11.397 zurückgestellt, die laufenden Pensionen betragen T€ 876.

#### (26) Angaben über das Bestehen von Beteiligungen

Das Land Hessen hat gemäß § 20 AktG mitgeteilt, dass es mehr als den vierten Teil der Aktien hält.

**(27) Vorstand**

**Mitglieder des Vorstands**

Vorsitzender  
**Dr. Wilhelm Bender**

Stellvertretender Vorsitzender  
Vorstand Immobilien  
**Prof. Manfred Schölch**

Vorstand Finanzen  
**Johannes Endler**

Vorstand Flughafenentwicklung  
**Prof. Barbara Jakubeit**

Vorstand Arbeitsdirektor  
**Hans Georg Michel**  
(bis 31. März 2001)

Vorstand Arbeitsdirektor  
**Herbert Mai**  
(ab 1. April 2001)

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

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

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

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung der  
– CIVAS GmbH  
Mitglied im Aufsichtsrat der  
– Tradeport Frankfurt GmbH  
– DELVAG Luftfahrtversicherungs AG  
– DELVAG Rückversicherungs AG  
Mitglied im Verwaltungsrat der  
– Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale  
– Frankfurter Sparkasse

Vorsitzende des Aufsichtsrats der  
– Deutsche AeroConsult GmbH

**(28) Aufsichtsrat****Mitglieder des Aufsichtsrats**

Vorsitzender  
**Roland Koch**  
 Hessischer Ministerpräsident

Stellvertretender Vorsitzender  
**Gerold Schaub**  
 Stellvertretender Landesbezirksleiter  
 ver.di Hessen

**Herbert Becker**  
 Beauftragter für Externe Kontakte

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

**Wolfgang Bödicker**  
 Betriebsratsmitglied

**Paul Breider**  
 Lademeister

**Matthias Eckert**  
 Betriebsratsmitglied

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

**Albrecht Glaser**  
 Stadtkämmerer  
 (bis 2. Januar 2002)

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

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
 – Lufthansa Service Deutschland GmbH  
 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
 – Lufthansa Service Holding AG

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

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

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

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

<p><b>Jörg-Uwe Hahn</b> Fraktionsvorsitzender der FDP im hessischen Landtag Mitglied des Landtags</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH</li> <li>– TaunusFilm GmbH</li> </ul>
<p><b>Stefan Kempkens</b> Gewerkschaftsvertreter der ver.di</p>	
<p><b>Lothar Klemm</b> Hessischer Staatsminister a.D. Mitglied des Landtags</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– MANIA Technologie AG</li> <li>– WEIDER AG</li> </ul> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der MÖBEL WALTHER AG</li> </ul> <p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– MÖBEL WALTHER NEW MEDIA AG</li> </ul> <p>Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– active photonics AG (Österreich)</li> </ul>
<p><b>Prof. Karel van Miert</b> Präsident der Universität Neyenrode, ehemaliger Vizepräsident der Europäischen Kommission (ab 30. Januar 2002)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– RWE AG</li> </ul> <p>Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wolters Kluwer N.V. (Niederlande)</li> <li>– DHV (Niederlande)</li> <li>– De Persgroep (Belgien)</li> <li>– Royal Philips Electronics N.V. (Niederlande)</li> <li>– Agfa-Gevaert N.V. (Belgien)</li> </ul> <p>Mitglied im Beirat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Guidant Europe N.V. (Belgien)</li> <li>– Eli Lilly Holdings Ltd. (USA)</li> <li>– Rabobank Nederland (Niederlande)</li> <li>– Goldman Sachs International (Großbritannien)</li> <li>– KPMG (Niederlande)</li> </ul>
<p><b>Helmut Raith</b> Fachvorarbeiter</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH &amp; Co. Airport Frankfurt/Main KG</li> </ul>
<p><b>Petra Roth</b> Oberbürgermeisterin</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Frankfurter Aufbau AG</li> <li>– Mainova AG</li> <li>– ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH</li> <li>– Messe Frankfurt GmbH</li> <li>– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH</li> <li>– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH</li> </ul> <p>Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongreßzentrum GmbH</li> <li>– Gas-Union GmbH</li> <li>– Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH</li> <li>– Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH</li> <li>– Frankfurter Sparkasse</li> <li>– Landesbank Hessen-Thüringen</li> <li>– Nassauische Sparkasse</li> <li>– E.ON Energie AG</li> <li>– Ruhrgas AG</li> <li>– THÜGA AG</li> <li>– Advisory Council der ING-Gruppe/Niederlande</li> </ul>
<p><b>Walter Schäfer</b> Vorsitzender des Vorstandes i. R. der Landesbank Hessen-Thüringen (bis 13. Dezember 2001)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– JENOPTIK AG</li> </ul>
<p><b>Werner Schmidt</b> Aufgabenleiter Projekt-Management</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– SMW Abwasser GmbH</li> <li>– Deutsche AeroConsult GmbH</li> </ul>

**Dr. Jürgen Siewert**  
Ministerialdirigent

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

**Edgar Stejskal**  
Betriebsratsmitglied

Mitglied im Aufsichtsrat der  
– Airmail Center Frankfurt GmbH

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
– The Germany Funds  
Mitglied im Aufsichtsrat der  
– BASF Coatings AG  
– Metro AG  
– MLP Holding AG  
– Zürich Investmentgesellschaft mbH

**Achim Vandreike**  
Bürgermeister  
(ab 7. Februar 2002)

Mitglied im Aufsichtsrat der  
– Messe Frankfurt GmbH  
– Frankfurter Aufbau AG

**Warren Walsh**  
Repräsentant der  
Gewerkschaft GÖD  
Lehrgangsleiter

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

Mitglied im Aufsichtsrat der  
– ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau-  
und Beteiligungsgesellschaft mbH  
– Mainova AG  
– Messe Frankfurt GmbH  
– Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH  
– Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt  
am Main GmbH  
– Frankfurter Aufbau AG  
– Deutsche Hausbau Holding AG  
Mitglied in Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:  
– Garagen-, Bau- und Betriebs GmbH  
– Mainufer Projektentwicklungs GmbH  
– Rebstock Projektgesellschaft mbH  
– Westhafen Projektentwicklungs GmbH  
– Wirtschaftsförderung Frankfurt –  
Frankfurt Economic Development-GmbH  
– Immobilienwirtschaft der DePfa Bank AG

**Henner Wittling**  
Staatssekretär

Mitglied im Aufsichtsrat der  
– Saarstahl AG

Frankfurt am Main, den 26. März 2002  
Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
Der Vorstand

Dr. Wilhelm Bender

Prof. Manfred Schölch

Johannes Endler

Prof. Barbara Jakubeit

Herbert Mai

## Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 287 HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital <sup>4</sup> in T€	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>5</sup> in T€
AirIT International GmbH, Frankfurt am Main	50,0	327	272
AirITSystems Hannover GmbH, Hannover	50,0	2.162	162
AirIT Airport IT Services Hahn GmbH, Lautzenhausen	100,0	258	6
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	138	157 <sup>2</sup>
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	217	166
Airport Carts LLC, Delaware/U.S.A.	66,67 (66,67)	2.600	36
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	- 6.389 <sup>6</sup>
Airport Retail Solutions GmbH, Frankfurt am Main	51,0	758	358 <sup>3</sup>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	1.925	1.411
Bayindir Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşlet-meciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	50,0 <sup>11</sup>	38.062	39.328
CIVAS GmbH, Neu-Isenburg	100,0	281	- 998 <sup>2</sup>
Civas Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	100,0 (100,0)	876	52 <sup>3</sup>
CIVAS USA Inc., Delaware/USA	100,0 (100,0)	8	5 <sup>8</sup>
Civas Scandinavia AB, Stockholm/Schweden	100,0 (100,0)	344	77
CIVAS UK Limited, Colnbrook/Großbritannien	100,0 (100,0)	431	153
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad, CIVASECUADOR, Quito/Ecuador	35,0 (35,0)	-	-
Deutsche AeroConsult GmbH, Frankfurt am Main	100,0	- 748	- 1.327
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.568	1.517
Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH, Essen	45,45	573	12 <sup>2</sup>
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	621	465
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen	73,07	3.650	- 13.355 <sup>6</sup>
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	20,0	85.862	272 <sup>2</sup>
Flughafen Saarbrücken Betriebsgesellschaft mbH, Saarbrücken	51,0	846	- 57
Flughafen-Partner Holding GmbH i.L., Essen	28,6	- 7.822	- 7.848 <sup>1</sup>
Fraport (Philippines) Services Inc., Manila/Philippinen	99,99	307	82 <sup>3</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	330	304 <sup>3</sup>
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,3	152	52
Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.579	1.554
GOLDAIR Aviation Handling S.A., Athen/Griechenland	18,11	4.467	467 <sup>2</sup>
Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen	73,07 (73,07)	25	0
HERMES CIVAS GOLDAIR BAGGAGE SCREENING SOCIETE ANONYME-PRIVATE ENTERPRISE FOR THE PROVISION OF SECURITY SERVICES, Athen/Griechenland	33,0 (33,0)	-	-
HSG Hanseatic Security and Services GmbH, Hamburg	51,0 (51,0)	- 11	- 769
ICTS Europe Holdings B.V., Amstelveen/Niederlande	45,0 (45,0)	7.899	4.785 <sup>3,12</sup>
Ineuropa Handling-Alicante UTE <sup>9</sup> , Madrid/Spanien	20,0	5.181	4.971 <sup>2</sup>
Ineuropa Handling-Ibiza UTE <sup>9</sup> , Madrid/Spanien	20,0	2.944	2.644 <sup>2</sup>
Ineuropa Handling-Madrid UTE <sup>9</sup> , Madrid/Spanien	20,0	7.147	5.825 <sup>2</sup>



Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital* in %	Eigenkapital <sup>4</sup> in T€	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>5</sup> in T€
Ineuropa Handling-Mallorca UTE <sup>9</sup> , Madrid/Spanien	20,0	13.929	13.328 <sup>2</sup>
Ineuropa Handling-Menorca UTE <sup>9</sup> , Madrid/Spanien	20,0	2.105	1.924 <sup>2</sup>
Ineuropa Handling-Teneriffa UTE <sup>9</sup> , Santa Cruz/Spanien	20,0	6.228	3.824 <sup>2</sup>
International Aviation Security (UK) Limited, Hounslow/Großbritannien	100,0 (100,0)	– 44	– 45 <sup>2</sup>
International Aviation Security, Lda, Lissabon/Portugal	95,0 (95,0)	–	–
JCDecaux Airport Media GmbH, Frankfurt am Main	40,0	4.211	23 <sup>3</sup>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	42,75	34.174	– 214 <sup>3</sup>
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.672	1.161
Medical Airport Service GmbH, Frankfurt am Main	50,0	184	55
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	4.173	1.502
Pantares Systems B.V., Schiphol/Niederlande	50,0	–	– <sup>3</sup>
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/China	50,0	4.138	– 264 <sup>3</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	– 585	236 <sup>2</sup>
Perishable-Center Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	607	400 <sup>2</sup>
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	781	527
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	1.169	892
Philippine Airport and Ground Services Holdings, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	8.782	550 <sup>3</sup>
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Manila/Philippinen (PIATCO)	30,0	136.285	2.932
Portway-Handling de Portugal, S.A., Lissabon/Portugal	40,0	4.200	200 <sup>2</sup>
ProceedAir Aviation Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	– 152	– 143
S.A. TCR International N.V. <sup>7</sup> , Brüssel/Belgien	50,0	6.673	– 1.252 <sup>10</sup>
STI Security Training International GmbH, Wiesbaden	32,0 (32,0)	109	40 <sup>2</sup>
Tradeport Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	50,0	– 4.792	– 3.523
VAS Flughafen Bodenverkehrsdienste GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	– 1.182	– 2.623
Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	33	3
ZIV Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	25,0	79	8 <sup>2</sup>

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

1 Jahresabschluss 1999.

2 Jahresabschluss 2000.

3 Neu gegenüber Vorjahr.

4 Umrechnung zum Stichtagskurs.

5 Umrechnung zum Jahresdurchschnittskurs.

6 Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

7 Abweichendes Abschlussdatum.

8 Jahresabschluss 1998/Ges. inaktiv.

9 Unbeschränkte persönliche Haftung.

10 Angaben aus Konzernzwischenabschluss 31.12.2001 einschließlich 5 Tochtergesellschaften.

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

12 Angaben aus Konzernabschluss 31.12.2001 einschließlich 16 Tochtergesellschaften, 2 Gemeinschafts- und 1 assoziiertes Unternehmen.

## 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 2001 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 Vorstandes 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.

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 28. März 2002

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Harwart)  
Wirtschaftsprüfer

(Scholz)  
Wirtschaftsprüfer

Bei Veröffentlichungen oder Weitergabe des Konzernabschlusses und/oder des Konzern-Lageberichtes in einer von der bestätigten Fassung abweichenden Form (einschließlich der Übersetzung in andere Sprachen) bedarf es zuvor unserer erneuten Stellungnahme, sofern hierbei unser Bestätigungsvermerk zitiert oder auf unsere Prüfung hingewiesen wird; wir weisen insbesondere auf § 328 HGB hin.

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.

# Glossar

## Luftverkehrsspezifische Begriffe

### ACI

Airport Council International

### ADV

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

### Airline-Allianz

Kooperative Zusammenschlüsse von Fluggesellschaften

### Airside

Vorfeld

### Airside Operation

Luftseitiger Betrieb des Flughafens

### Aviation

Luftverkehr

### Bodenverkehrsdienste (BVD)

Dienstleistungen, die an Flugzeugen im Zusammenhang mit der Abfertigung eines Flugzeuges erfolgen (zum Beispiel Vorbereitung von Starts, Landungen, Be- und Entladung)

### BOT

Build, Operate and Transfer = Bau und Betrieb von Flughafenterminals aufgrund einer zeitlich befristeten Konzession, nach deren Ablauf das Recht zum Betrieb endet und das Eigentum an dem Terminal auf die staatliche Einrichtung übergeht

### DFS

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

### Drehkreuz

Synonym für Hub

### Duty-free-Shops

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

### Flugzeugbewegungen

Starts und Landungen

### Flughafenentgelte

Behördlich genehmigungspflichtige Entgelte für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur (außer für zentrale Bodenverkehrsinfrastruktur)

### 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

### ICT

Informations- und Kommunikationstechnologie

### Infrastrukturentgelte

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

### Interkontverkehr

Interkontinentalverkehr

### Intermodalität

Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger

### IT

Informationstechnologie

### Koordinationsseckwert

Der Koordinationsseckwert gibt die maximale Anzahl der in einem Zeitabschnitt planbaren Starts und Landungen an

### Landside Operation

Landseitiger Betrieb des Flughafens

### Luftverkehrsdrehscheibe

Synonym für Hub

### MTOW

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

**PAX**

Passagierzahlen

**Retail-Geschäft**

Vermietung von Flughafenflächen an Betreiber von Einzelhandelsgeschäften und Duty-free-Shops

**Retailing**

Synonym für den Betrieb des Retail-Geschäfts

**Slots**

Zeitnischen für Starts und Landungen

**Star Alliance**

Zusammenschluss von fünfzehn Fluggesellschaften (Air Canada, Air New Zealand, ANA All Nippon Airways, Ansett Australia, 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 Duty-free-Shops entsprechen

**Verkehrsentgelte**

Infrastruktur- und Flughafenentgelte

**Vorfeld**

Gelände, auf dem Flugzeuge be- und entladen werden

**Betriebswirtschaftliche Begriffe****BAT**

Bundes-Angestelltentarifvertrag

**DVFA/SG**

Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management/Schmalenbach Gesellschaft

**EBIT**

Ergebnis vor Zinsen und Steuern

**EBIT-Marge**

EBIT/Umsatzerlöse

**EBITDA**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

**EBITDA-Marge**

EBITDA/Umsatzerlöse

**MDAX**

Aktienindex der Deutschen Börse AG, der die 70 Werte enthält, die von ihrer Größe her auf die DAX-Werte folgen

**Operative Kosten**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROCE Kapitalrendite**

Return on Capital Employed  
EBIT/Capital Employed (Capital Employed:  
Eigenkapital  
+ Finanzschulden  
– Schecks, Kassenbestand,  
Guthaben bei Kreditinstituten)

**Shareholders' Advances**

Gesellschaftereinzahlungen für spätere Eigenkapitalerhöhungen

**Umsatzrendite**

Jahresüberschuss vor Ertragssteuern/Umsatzerlöse

**XETRA**

Exchange Electronic Trading;  
Vollelektronisches Handelssystem für den Kassamarkt der Deutschen Börse AG