



Jahresabschluss

*der Einzelgesellschaft nach HGB für 2009
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide*

LAGEBERICHT DER FRAPORT AG

Struktur der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit und Organisation	1
Angaben gemäß § 289 Abs. 4 HGB	1
Abhängigkeitsbericht	2
Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB	3
Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats	3
Das Geschäftsjahr 2009	3
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	3
Entwicklung des Luftverkehrs	4
Wesentliche Geschäftsvorfälle	5
Ertragslage	6
Vermögens- und Finanzlage	8
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	10
Risiko- und Chancenbericht	10
Risikopolitische Grundsätze	11
Das Risikomanagement-System	11
Geschäftsrisiken	13
Gesamtrisikobeurteilung	18
Geschäftschancen	18
Nachtragsbericht	19
Prognosebericht	19
Ausblick 2010	19
Vorschau 2011	21

JAHRESABSCHLUSS DER FRAPORT AG

Gewinn- und Verlustrechnung	22
Bilanz	23
Entwicklung des Anlagevermögens	24
Kapitalflussrechnung	26
Anhang zum Jahresabschluss 2009	27
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	27
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	31
Ergänzende Angaben	48
Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB	62
Verischerung der gesetzlichen Vertreter	64
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	65

Lagebericht

STRUKTUR DER FRAPORT AG

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die Fraport AG gehört zu den international führenden Flughafen-Gesellschaften und besitzt und betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze weltweit. Zum Dienstleistungsspektrum der Fraport AG zählen nicht nur sämtliche Leistungen rund um den Flug- und Terminalbetrieb, Fraport ist zudem kompetenter Partner für das Retail-Geschäft und die Immobilienentwicklung. Gemeinsam mit Partnern entwickelt die Fraport AG den Frankfurter Flughafen zur „Frankfurt Airport City“ – einem herausragenden Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandort. Mittels direkten und indirekten Beteiligungen ist die Fraport AG als Full-Service-Anbieter im Flughafen-Geschäft auf vier Kontinenten aktiv. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Frankfurt am Main.

Die Fraport AG ist in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche untergliedert. Alle Bereiche sind jeweils einem Vorstand direkt zugeordnet. Am 1. September 2009 hat Dr. Stefan Schulte, der bisherige stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, den Vorsitz im Vorstand der Fraport AG übernommen und damit den bisherigen Vorsitzenden Prof. Dr. Wilhelm Bender abgelöst. Im Zuge des Vorstandswechsels übernahm Dr. Schulte auch die Verantwortung für die Corporate Governance. Gleichzeitig wurde die neu geschaffene Position des Vorstands Operations durch Herrn Peter Schmitz, der bisher als Bereichsvorstand für die Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt zuständig war, neu besetzt. Aufgrund des Wechsels im Vorstand sowie des anschließenden Restrukturierungsprogramm Fitness@Fraport.2011 ergab sich folgende neue Organisationsstruktur, die ab dem 1. Januar 2010 Gültigkeit besitzt:

Dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden Dr. Stefan Schulte ist der Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ zugeordnet. Dieser ist zuständig für den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie den Flughafen-Ausbau. Darüber hinaus sind dem Vorstandsressort die Zentralbereiche „Rechtsangelegenheiten und Verträge“, „Revision“, „Unternehmensentwicklung“ und „Kommunikation, Marketing und Lobbying“ zugeordnet.

Der Vorstand Arbeitsdirektor Herr Herbert Mai verantwortet den Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der die Geschäftsaktivitäten Einzelhandel, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt beinhaltet. Darüber hinaus sind dem Vorstandsressort die Zentralbereiche „Nachhaltigkeitsmanagement“ und „Personalserviceleistungen“ zugeordnet.

Dem Ressort des Vorstands Controlling und Finanzen Dr. Matthias Zieschang sind der Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie die Zentralbereiche „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling“, „Finanzen & Investor Relations“, „Rechnungswesen“, „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ und die Organisationseinheit „Investitionssteuerung“ zugeordnet.

Dem Vorstand Operations Herrn Peter Schmitz sind die Strategischen Geschäftsbereiche „Airport Security Management“ und „Bodenverkehrsdienste“ zugeordnet. Während der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sämtliche Bodenverkehrsdienstleistungen am Standort Frankfurt erbringt, sind im Strategischen Geschäftsbereich „Airport Security Management“ die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt gebündelt. Darüber hinaus sind dem Vorstandsressort der Servicebereich „Immobilien Facility Management“ sowie der Zentralbereich „Kundenmanagement“ zugeordnet. Die Organisationsstruktur bis zum Zeitpunkt des Vorstandswechsels am 1. September 2009 ist im Lagebericht des Geschäftsjahres 2008 detailliert beschrieben.

Angaben gemäß § 289 Abs. 4 HGB

Das Grundkapital der Fraport AG in Höhe von 918.587.290,00 € (Stand 31. Dezember 2009) ist in 91.858.729 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2009 51,65 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,52 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,13 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2009): Artio Global Investors 10,33%, Deutsche Lufthansa AG 9,93%, Taube Hodson Stonex Partners LLP 3,58%, Arnold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. 2,98% und Morgan Stanley 2,94%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 9,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2009 wurden aus dem genehmigten Kapital 1.450.750 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Mit der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 5,5 Mio € geschaffen. Das neue genehmigte Kapital ermächtigt den Vorstand, bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Somit verbleibt zum 31. Dezember 2009 ein genehmigtes Kapital von 5,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und den von ihr ausgewählten verbundenen Unternehmen genutzt werden kann. Für Details siehe Anhang Textziffer 27.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen Fraport Management-Stock-Options-Plan (MSOP 2001) hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 Monaten beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2009 5,7 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2009 wurden Bezugsrechte des MSOP 2001 in Höhe von 0,1 Mio € (4.200 Optionen) ausgeübt. Damit sind sämtliche Optionen des MSOP 2001 ausgeübt.

Die Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2009 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2009 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 verwendet werden, vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung. In 2009 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

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

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,52% (2008: 31,57%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,13% (2008: 20,16%) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (FRAPORT AG), ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations sowie im aktuellen Geschäftsbericht 2009 veröffentlicht.

Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen war bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung am 5. August 2009 (VorstAG) der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig. Seitdem setzt das Aufsichtsratsplenium auf Vorschlag des Präsidialausschusses die Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

- _ festes Jahresbruttogehalt (Fixum) und Sachbezüge,
- _ wachstums-, ertrags- und leistungsabhängige Tantieme und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung.

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Mit dem am 5. August 2009 in Kraft getretenen Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung wurde insgesamt ein engerer Raum für die Gestaltung der Vorstandsvergütung geschaffen. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auch auf eine langfristig orientierte, transparentere und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Mit dem 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst. Neben dem festen Jahresgehalt sind die folgenden variablen, wach-

tums-, ertrags- und leistungsabhängigen Vergütungsformen Bestandteile der Gesamtvergütung:

- _ eine Tantieme
- _ ein Long-Term Strategy Award (LSA)
- _ ein Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Details zur Vorstandsvergütung sind im Anhang Tz. 40 sowie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de oder im aktuellen Geschäftsbericht 2009 ersichtlich. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls im Anhang Tz. 40 oder in der Erklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltkonjunktur

Die Weltwirtschaft war im vergangenen Jahr mit einer der bisher stärksten Finanz- und Wirtschaftskrisen konfrontiert. Mit einem Rückgang von über 10% kam es zu einem regelrechten Einbruch des Welthandels, wobei die Industrieländer überproportional stark von der Krise betroffen waren (Rückgang des kumulierten Bruttoinlandsprodukts der Industrieländer von zirka 3,5%). Hieran konnte auch die deutliche Entspannung der Preisentwicklung auf den Rohstoffmärkten, insbesondere beim Rohöl (rund 62 US-\$ je Barrel zu rund 100 US-\$ im Vorjahresdurchschnitt) nichts Grundlegendes ändern. Positiv durch das anhaltende Wachstum in Indien und China beeinflusst sank die globale Wirtschaftsleistung im vergangenen Jahr nur um rund 1%.

BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP) / WELTHANDEL

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr

in %	2009	2008
Deutschland	-5,0	1,3
Eurozone	-4,0	0,6
Großbritannien	-4,6	0,6
Mittel- und Osteuropa / Afrika	-5,5	4,3
USA	-2,5	0,4
Japan	-5,3	-1,2
China	8,7	9,6
Indien	5,6	7,3
Welt	-0,8	3,0
Welthandel	-12,3	2,8

Quellen: Deutsche Bank, 4. Februar 2010, OECD, November 2009, IMF, 26. Januar 2010, DeKaBank, 15. Januar 2010 und Statistisches Bundesamt, 13. Januar 2010/9. Februar 2010

Konjunktorentwicklung in Deutschland

Auch das deutsche Bruttoinlandsprodukt konnte sich den negativen Folgen des wirtschaftlichen Abschwungs seit dem zweiten Quartal 2008 nicht entziehen. Mit einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 5 % verzeichnete die deutsche Wirtschaft den stärksten Rückgang der Wirtschaftsleistung seit Bestehen der Bundesrepublik. Insbesondere die Einbrüche bei den deutschen Exporten (-18,4 %) und Ausrüstungsinvestitionen (rund -20 %) zogen das gesamtwirtschaftliche Ergebnis ins Minus.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die Rezession spiegelte sich auch in den Verkehrsergebnissen der Flughäfen weltweit wider. Nach vorläufigen Werten des ACI (Airports Council International, 2. Februar 2010) nahm das Passagieraufkommen der europäischen Flughäfen im Jahr 2009 kumuliert um 5,6 % ab, die weltweite Passagierentwicklung war um 2,6 % rückläufig. Die Luftfracht war mit -12,6 % in Europa beziehungsweise -8,0 % weltweit ebenfalls deutlich rückläufig. Den Zahlen der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) zufolge sank die Zahl der Passagiere an den deutschen Verkehrsflughäfen um 4,6 %, während das Cargovolumen (Luftfracht und Luftpost) um 6,2 % und die Bewegungen um 7,1 % rückläufig waren.

Verkehr am Flughafen Frankfurt

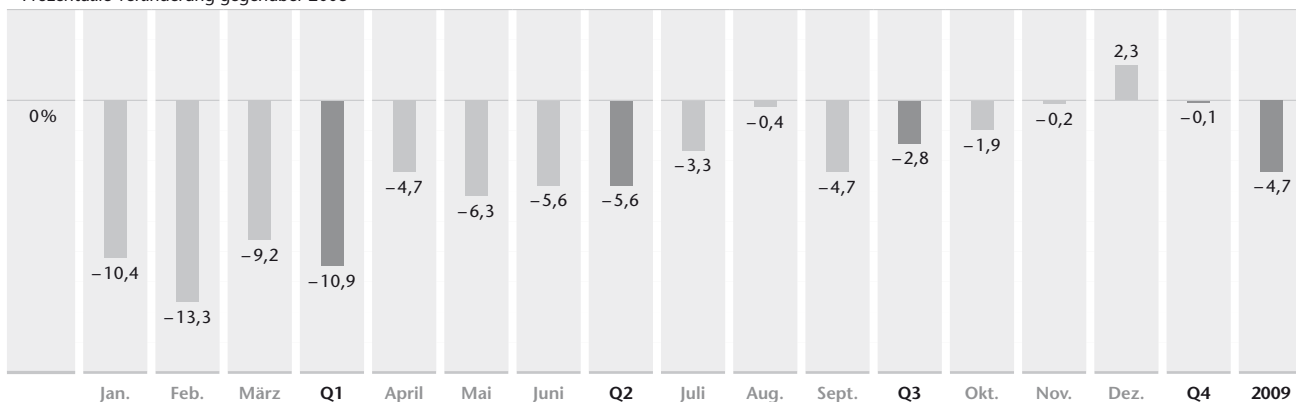
Mit 50,9 Mio **Passagieren** wurden im Geschäftsjahr 2009 rund 2,5 Mio Fluggäste weniger bedient als im Vorjahr (-4,7 %). Während der Rückgang der Passagierzahlen in Frankfurt besonders stark im ersten Quartal ausfiel (-10,9 %), zeigte sich im Jahresverlauf eine deutliche Erholung der Verkehrsentwicklung, auch bedingt durch die geringere Vorjahresbasis gegen Ende des Berichtszeitraums.

Angekurbelt durch Preisaktionen der Fluggesellschaften konnte der **Privatreiseverkehr** eine positive Entwicklung im Berichtszeitraum verzeichnen. In Summe reichten diese Zuwächse jedoch nicht aus, um die Rückgänge im **Geschäftsreiseverkehr** zu kompensieren. Die weltweit sinkende Wirtschaftsleistung und hieraus resultierende Sparmaßnahmen der Unternehmen führten im großen Umfang zu Streichungen oder Zusammenlegungen von Dienstreisen. Bis zum Ende des Berichtszeitraums erholten sich die geschäftsreiseträchtigen Relationen nur zögerlich.

Mit -6,2 % verzeichnete der vom krisenhaften Geschäftsreiseverkehr am stärksten abhängige **Inlandverkehr** die deutlichsten Passagierrückgänge im Berichtszeitraum. Mit Beginn der Wintersaison führten jedoch unter anderem massive Angebotsaufstockungen im Verkehr von und nach Hamburg zu einer Erholung der Inlandspassagierzahlen. Der **Interkontinentalverkehr** hingegen erreichte während des dritten Quartals wieder seinen bekannten positiven Einfluss auf die Verkehrsergebnisse in Frankfurt. Mit -3,9 % schnitt der Verkehr außerhalb Europas im Gesamtjahr 2009 deutlich besser ab als der **Inland- und Europaverkehr** (Europaverkehr -5,5 %). Besonders die aufkommensstarken Fernostmärkte China und Indien traten wieder in eine Wachstumsphase ein. Während sich im Indienverkehr die Verlagerung des Air India-Europadrehkreuzes von London-Heathrow nach Frankfurt zunehmend positiv auswirkte, sorgten im Chinaverkehr das Anziehen der Wirtschaft sowie ein Basiseffekt des Vorjahres (Einreiserestriktionen aufgrund der Olympischen Sommerspiele) für ein positives Ergebnis. Positive Impulse verzeichnete der Interkontinentalverkehr zudem durch die Aufstockungen des Angebots in die Märkte Zentralafrika (+16,3 %) und Nahost (+2,2 %). Der **Transferanteil** lag trotz der rückläufigen Zahl der umsteigeträchtigen Geschäftsreisenden konstant bei 52 %.

PASSAGIERENTWICKLUNG 2009

Prozentuale Veränderung gegenüber 2008



Bezogen auf die Passagierzahlen lag der Frankfurter Flughafen im Gesamtjahr 2009 nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle weiterhin auf Platz drei der europäischen Flughäfen.

Stärker als der Passagierverkehr standen die **Cargoströme** im Zeichen der Weltwirtschaftskrise. Entsprechend dem Einbruch im Welthandel und der deutschen Exporte ging auch das Cargovolumen (Luftfracht und Luftpost) in Frankfurt um $-10,6\%$ deutlich zurück und lag bei 1.887.718 registrierten Tonnen. So waren es in erster Linie die von der Wirtschaftskrise besonders betroffenen globalisierten Märkte, die für den Rückgang verantwortlich waren: Das Cargoaufkommen mit Nordamerika sank um rund 16% (minus 74.000 t), der Fernost-Verkehr war mit rund 12% ebenfalls stark rückläufig (minus 114.000 t). Aber auch die vergleichsweise volumenschwachen Regionen in Nahost, Lateinamerika und Afrika sowie der Inlandmarkt leisteten keinen Wachstumsbeitrag. Analog zur Passagierentwicklung schwächten sich die Rückgänge der Cargomenge aufgrund des Einsetzens der geringeren Vorjahresbasis im Jahresverlauf sukzessive ab. Im vierten Quartal drehten die Veränderungsraten wieder ins Positive, ohne jedoch die bisher aufgelaufenen Rückgänge kompensieren zu können. Der Rückgang der Luftpost war unterdessen neben der rückläufigen Auslandspost auf das Einstellen der Nachtpostverbindung seit Anfang Juli 2009 zurückzuführen.

Entsprechend der Veränderung der passagier- und cargoseitigen Verkehrsentwicklung waren auch die **Flugbewegungen** im vergangenen Geschäftsjahr rückläufig, mit $-4,7\%$ gingen diese auf 463.111 zurück. In einem schwierigen Marktumfeld gelang es dem Frankfurter Flughafen jedoch, seine Marktstellung auf den wichtigen Interkontinentalrouten auch im Jahr 2009 zu halten. Mit einem Minus von rund 700 Flügen ($-0,7\%$) fielen die Rückgänge im interkontinentalen Passagierverkehr äußerst moderat aus, zumal gleichzeitig die durchschnittliche Flugzeuggröße in diesem Segment leicht zulegen

konnte. Überproportionale Rückgänge waren dagegen bei den Frachtflügen ($-11,7\%$), den Passagierflügen im Europaverkehr ($-5,6\%$) und den nichtgewerblichen Flugbewegungen ($-14,9\%$) zu verzeichnen.

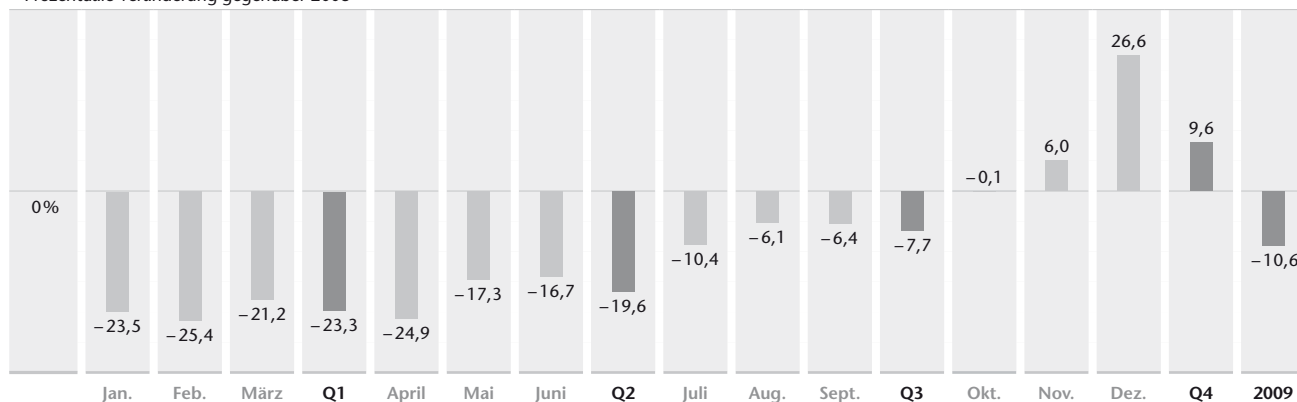
Wesentliche Geschäftsvorfälle

Mit dem Erwerb von 50% der Anteile an der türkischen IC-U hat die Fraport AG mit Wirkung zum 5. Januar 2009 ihren Eigenkapitalanteil an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession mit korrespondierender Auswirkung auf die Konsolidierung der Beteiligung im Fraport-Konzern von 34% auf 50% erhöht. Die Effekte aus dem Erwerb der Anteile auf die Bilanzierung und Gewinn- und Verlustrechnung sind im Konzernabschluss dargestellt.

Am 2. Februar 2009 hat die Fraport AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2009 sämtliche Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu einem Preis von 1 € an das Land Rheinland-Pfalz abgegeben. Mit Abschluss der Transaktion endeten alle wesentlichen bestehenden wirtschaftlichen Verpflichtungen der Fraport AG gegenüber der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, insbesondere die des Verlustausgleichs. Der Ergebnisabführungsvertrag wurde zum 28. Februar 2009 gekündigt. Entsprechend dem gekündigten Ergebnisabführungsvertrag wurden sämtliche Verluste der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in 2009 in Höhe von rund 5,6 Mio € als Forderung der Fraport AG gegenüber dem Land Rheinland-Pfalz gebucht und in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Die Verluste des Flughafens Frankfurt-Hahn wurden in gleicher Höhe im sonstigen Finanzergebnis als „Aufwendungen aus Verlustübernahme“ erfasst, sodass die Beteiligung in Summe ohne wesentliche Auswirkungen auf das Jahresergebnis der Fraport AG in 2009 geblieben ist.

CARGOENTWICKLUNG 2009

Prozentuale Veränderung gegenüber 2008



Am 26. Februar 2009 haben Vertreter des Bundesministeriums des Innern, der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG eine grundlegende Vereinbarung zur künftigen Wahrnehmung von Luftsicherheitskontrollen auf dem Frankfurter Flughafen unterzeichnet. Damit wird ab dem Jahr 2010 für die Luftsicherheitskontrollen schrittweise Wettbewerb hergestellt. Die Marktöffnung erfolgt schrittweise und damit sozialverträglich für die Bereiche, die dann zukünftig mit dem heute vorhandenen Luftsicherheitspersonal der Fraport AG und der FraSec nicht mehr abgedeckt werden können. FraSec kann sich an den künftigen Ausschreibungen beteiligen. Im Rahmen der ersten Ausschreibung der Luftsicherheitskontrollen durch das Bundesministerium des Innern wurde der Auftrag für die Kontrollen im Terminal 2 in Frankfurt zum 1. Januar 2010 für einen Zeitraum von sechs Jahren an einen Wettbewerber vergeben.

Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) mit Beschlüssen am 2. und 15. Januar 2009 sämtliche Eilanträge gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zurückgewiesen hatte, bestätigte dieser den Ausbauplan in elf Musterverfahren am 21. August 2009 auch in der Hauptsache. Soweit das Gericht Teile der Nachtflugregelung beanstandet hat, sind diese Mängel vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des angerufenen Bundesverwaltungsgerichts durch ein Planergänzungsverfahren zu beheben. Dies betrifft die Zulassung von durchschnittlich 17 Flügen in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr sowie den Umstand, dass die für die übrige Nachtzeit zugelassenen 150 Flugbewegungen als Durchschnittswert auf das Kalenderjahr bezogen sind. Der erste Spatenstich für die Landebahn Nordwest erfolgte am 8. Mai 2009, ihre Inbetriebnahme ist zum Winterflugplan 2011 / 2012 vorgesehen.

Am 1. September 2009 hat Dr. Stefan Schulte, der bisherige stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, den Vorsitz im Vorstand der Fraport AG übernommen. Dr. Schulte löste damit Prof. Dr. Wilhelm Bender im Vorsitz ab. Gleichzeitig wurde die neu geschaffene Position des Vorstands Operations durch Herrn Peter Schmitz, der bisher als Bereichsvorstand für die Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt zuständig war, neu besetzt. Herr Dr. Schulte und Herr Schmitz sind jeweils bis zum 31. August 2014 bestellt.

Ebenfalls am 1. September 2009 fand die Grundsteinlegung zum Bau des neuen Flugsteigs A-Plus am Frankfurter Flughafen statt. Der 790 Meter lange Flugsteig schafft nach seiner Fertigstellung 2012 eine zusätzliche Terminal-Kapazität für zirka 6 Mio Passagiere. Die künftige Verbindung zwischen dem neuen Flugsteig A-Plus und dem bestehenden Flugsteig A, der „Marktplatz A“, wird nicht zuletzt mit ihren breit angelegten Einzelhandelsflächen das margenstarke Retail-Geschäft weiter stärken.

Zur weiteren Finanzierung der Investitionen am Frankfurter Flughafen hat die Fraport AG am 10. September 2009 eine Anleihe über 800 Mio € erfolgreich platziert. Die mit 5,25% jährlich verzinsten Anleihe besitzt eine Fälligkeit von zehn Jahren und war dreieinhalbfach überzeichnet. Neben der Anleihe wurde eine weitere Privatplatzierung über 150 Mio € mit einer Laufzeit von 20 Jahren und einer Verzinsung von 5,875% jährlich begeben. Mit der Emission der Anleihe sowie der Privatplatzierung und weiteren Vorratsfinanzierungsmaßnahmen ist es der Fraport AG gelungen, den anstehenden Fremdfinanzmittelbedarf für die Investitionsprojekte der nächsten Jahre bereits im Voraus zu sichern.

Die Fraport AG und Vertreter der Fluggesellschaften haben sich im Dezember 2009 über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte der Jahre 2010 und 2011 am Frankfurter Flughafen geeinigt. Konkret werden sich die Entgelte zum 1. Juli 2010 um vier und zum 1. Oktober 2010 um drei Prozent erhöhen. Zum 1. April 2011 beträgt die Erhöhung weitere drei und ein halbes Jahr später zum 1. Oktober 2011 2,5 Prozent. Darüber hinaus konnte am 19. Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015 erzielt werden. Basierend auf der derzeit erwarteten Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sieht der Vertrag für die Jahre 2012 bis 2015 eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9 Prozent vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor. Die Anpassung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt ist ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung der hohen Investitionen in die Zukunftsfähigkeit des Flughafens. Mit den abgeschlossenen Verträgen konnte für alle Vertragspartner größtmögliche Planungssicherheit geschaffen werden.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Fraport AG hat im vergangenen Geschäftsjahr **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.659,5 Mio € erzielt. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 63,3 Mio € (-3,7%). Ursächlich für den nachlassenden Umsatz war insbesondere das rückläufige Verkehrsaufkommen am Frankfurter Flughafen, das sich mit einem Betrag von rund 55 Mio € negativ auf die Umsatzentwicklung im Berichtszeitraum ausgewirkt hat. Positive Umsatzeffekte konnten im Berichtszeitraum vor allem aus der Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2009 um durchschnittlich 2,3% (+11,4 Mio €) sowie durch Mehreinnahmen im Bereich der Parkierung (+4,5 Mio €) unter anderem durch die Anhebung der Parkierungsentgelte zum 1. Juli 2009 erzielt werden. Weitere positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus der erstmaligen ganzjährigen Einbeziehung der

Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (+10,0 Mio €), die sich aufgrund ihrer geringen Marge jedoch nicht unterhalb der EBITDA-Linie bemerkbar machen konnten. Negativ wirkte sich neben der rückläufigen Verkehrsmenge vor allem eine Preisreduktion in der Bodenabfertigung aus.

Die **übrigen Erträge** des Berichtszeitraums lagen mit 71,9 Mio € um rund 18 Mio € unter dem Wert des vorangegangenen Geschäftsjahres (-19,8%). Grund für diesen Rückgang war im Wesentlichen der im Vorjahr getroffene Vergleich mit der DB Station & Service AG, der in 2008 zu einmaligen Erträgen in Höhe von 10 Mio € geführt hatte. Im Berichtszeitraum führte hingegen der Verlustausgleich für die am 2. Februar 2009 verkaufte Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn zu übrigen Erträgen in Höhe von 5,6 Mio €. Die Verluste des Flughafens Frankfurt-Hahn wurden von der Fraport AG in gleicher Höhe im sonstigen Finanzergebnis als „Aufwendungen aus Verlustübernahme“ erfasst, sodass die rückwirkend zum 1. Januar 2009 an das Land Rheinland-Pfalz verkaufte Beteiligung ohne wesentliche Auswirkungen auf das Jahresergebnis der Fraport AG geblieben ist. Die **Gesamtleistung** der Fraport AG lag damit im Berichtszeitraum bei 1.731,4 Mio €, 81,1 Mio € unter dem Vorjahreswert (-4,5%).

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) lag mit 636,6 Mio € im Berichtszeitraum um rund 79 Mio € unter dem Wert von 2008 (-11,0%). Gründe für diesen Rückgang waren im Wesentlichen geringere Aufwendungen aus Investitionstätigkeiten, die nicht aktivierungsfähig waren (-19,4 Mio €) sowie im Vorjahr gebuchte Verluste aus dem Abgang von Sach- und Finanzanlagen sowie immateriellen Vermögensgegenständen, die zu einer Erhöhung des Sachaufwands im Geschäftsjahr 2008 geführt hatten. Der **Personalaufwand** lag im Berichtszeitraum trotz Mehrbelastungen aus dem in 2008 geschlossenen Tarifvertrag von rund 20 Mio € nur um 12,4 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei 644,1 Mio € (+2,0%). Aufwandsmindernd wirkte sich hier insbesondere eine Optimierung des Personalmixes sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation bei den Stammbeschäftigten aus. Im **gesamten operativen Aufwand** wirkte sich die Anpassung des eingesetzten (Fremd-) Personals an die rückläufige Verkehrsentwicklung positiv (mindernd) auf die Aufwandsentwicklung aus. In Höhe von 1.280,7 Mio € lag der gesamte operative Aufwand im Berichtszeitraum um 66,1 Mio € unter dem Niveau von 2008 (-4,9%).

Das **EBITDA** lag in Höhe von 450,7 Mio € um 15,0 Mio € unter dem Wert des Vorjahres von 465,7 Mio € (-3,2%). Bereinigt um die im Vorjahr erzielten Sondereffekte aus dem Vergleich mit der DB Station & Service AG in den übrigen Erträgen sowie der Ausgleichforderung für den Verlust des Flughafens Frankfurt-Hahn im Berichtszeitraum ging das EBITDA im Berichtszeit-

raum von 455,7 Mio € auf 445,1 Mio € zurück (-2,3%). Die unbereinigte **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) verbesserte sich leicht von 27,0 auf 27,2%. Das EBIT lag aufgrund höherer Abschreibungen aus der Investitionstätigkeit der Fraport AG um 26,3 Mio € unter dem Wert von 2008 bei 255,1 Mio € (-9,3%).

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich im zurückliegenden Geschäftsjahr von -58,8 Mio € in 2008 auf -27,5 Mio € im Berichtszeitraum. Bedingt wurde diese Verbesserung durch unterschiedliche Effekte. Zum einen verbesserte sich das Zinsergebnis im Berichtszeitraum durch die erstmalige Aktivierung der Fremdkapitalkosten nach § 255 (3) HGB (38,2 Mio €) sowie durch die in 2009 vorgezogene Teilzahlung an die Celanese AG/Ticona GmbH, die zu einem Zinsertrag von 9,4 Mio € sowie zu einem Rückgang der Aufzinsungen im Zinsaufwand führte. Zum anderen führten um 33,5 Mio € geringere Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses gegenüber 2008. Hier spiegelten sich im vergangenen Jahr unter anderem die Abschreibungen auf die Beteiligungen am Flughafen Frankfurt-Hahn und am Flughafen Hannover-Langenhagen wider. Im Berichtszeitraum führten unter anderem Anpassungen der erwarteten Geschäftsentwicklung der Airrail KG sowie der FraSec GmbH zu Abschreibungen. Die Erträge aus Beteiligungen lagen im Berichtszeitraum vor allem aufgrund der hohen Dividende der Beteiligung in Lima im Vorjahr im Rahmen des „Schütt-aus-Hol-Zurück-Verfahrens“ (10,8 Mio €) unter dem Wert von 2008. Das sonstige Finanzergebnis wurde in 2008 insbesondere durch den einmaligen steuerfreien Sonderertrag im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement der Fraport AG in Höhe von 41,9 Mio € positiv beeinflusst. Im Berichtszeitraum führten in dieser Position vor allem der Wegfall der Verlustübernahme für den am 2. Februar 2009 verkauften Flughafen Frankfurt-Hahn, eine Zuschreibung des Buchwerts der Beteiligung in Antalya in Höhe von 16,9 Mio € sowie geringere unrealisierte Verluste aus Zinnsicherungsgeschäften zu einer Verbesserung des sonstigen Finanzergebnisses von 6,0 Mio € auf 7,1 Mio €.

Die **Steuerquote** der Fraport AG lag mit 22,8% unter dem Niveau des Vorjahres von 25,6%. Der **Jahresüberschuss** lag mit 175,7 Mio € um 10,0 Mio € über dem Wert des Jahres 2008 von 165,7 Mio € (+6,0%).

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen

Die Fraport AG hält im In- und Ausland direkte und indirekte Beteiligungen. Darüber hinaus bestehen Betriebsstätten in Indien, Spanien und Ägypten. Der Bereich Akquisitionen und Beteiligungen (BET) steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb Frankfurts besitzen. Nachfolgend sind die Geschäftszahlen

der wichtigsten Beteiligungen außerhalb Frankfurts abgebildet. Die dargestellten Werte sind nach IFRS ermittelt und beruhen

auf den Abschlüssen der jeweiligen Gesellschaften (100%-Werte, vor Konsolidierung):

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz			EBITDA			EBIT		
		2009	2008	Δ%	2009	2008	Δ%	2009	2008	Δ%
Lima ¹	70,01 %	109,9	93,2	17,9	30,4	24,3	25,1	22,0	18,2	20,9
Antalya ²	51 % / 50 %	94,4	79,3	19,0	69,3	57,9	19,7	17,0	22,3	-23,8
Twin Star	60 %	35,4	40,6	-12,8	13,3	13,9	-4,3	8,8	10,0	-12,0

¹ Bis einschließlich 29. Mai 2008 Vollkonsolidierung mit 100 % Eigenkapitalanteil, seit dem 30. Mai 2008 Vollkonsolidierung mit 70,01 % Eigenkapitalanteil

² Seit 24. September 2009 inklusive des zweiten internationalen Terminals. Bis einschließlich 4. Januar 2009 Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechtsanteil und 34 % Eigenkapitalanteil, seit dem 5. Januar 2009 Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechtsanteil und 50 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100 %-Werten vor Quotenkonsolidierung

Dividendenausschüttung

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung 2010 vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 1,15 € je Aktie zu beschließen (Vorjahr: 1,15 € je Aktie). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG von 175,7 Mio € würde sich damit eine Ausschüttungsquote von 60,4 % ergeben (Vorjahr: 63,7 %).

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Die Fraport AG hat im vergangenen Geschäftsjahr einen Betrag von insgesamt 1.411,1 Mio € investiert, rund 660 Mio € mehr als im vorangegangenen Geschäftsjahr 2008. Gründe für diese deutliche Zunahme der Investitionstätigkeit waren insbesondere stärkere Investitionen in den Ausbau des Frankfurter Flughafens sowie zusätzliche Investitionen in Finanzanlagen im Rahmen des Financial Asset Managements.

Neben den Investitionen in den Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt (rund 325 Mio €) wurde im Berichtszeitraum vor allem in die Anpassung der Terminals für die Abfertigung des Airbus A380 (rund 90 Mio €), den Neubau des Flugsteigs A-Plus (knapp 70 Mio €) sowie die Erweiterung der Halle C (rund 50 Mio €) investiert. Im Zusammenhang mit der vorzeitigen Zahlung der Tranche des Jahres 2010 an die Celanese AG / Ticona GmbH entfielen darüber hinaus rund 20 Mio € auf den vereinbarten Erwerb von Grundstücken.

Auf Investitionen in das Finanzanlagevermögen entfielen im Berichtszeitraum insgesamt 507,9 Mio €, rund 325 Mio € mehr als im Vorjahreszeitraum. In Höhe von rund 480 Mio € entfiel der wesentliche Anteil hiervon auf den Erwerb langfristiger Geldanlagen im Rahmen des Financial Asset Managements (insbesondere Schuldscheindarlehen und Wertpapiere). Eine detaillierte Aufteilung der Investitionen im Berichtszeitraum ist in den Zugängen des Anlagevermögens im Jahresabschluss ersichtlich.

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 301,4 Mio € lag der **Cash flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit** im Berichtsjahr um 59,1 Mio € unter dem Cash flow des Vorjahres. Maßgeblich für den rückläufigen operativen Cash flow war insbesondere die rückläufige Verkehrsmenge am Frankfurter Flughafen, die sich mit einem Betrag von rund 55 Mio € negativ auf die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum ausgewirkt hatte. Der **Cash flow aus Investitionstätigkeit** lag mit 1.580,8 Mio € um 831,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Der höhere Mittelabfluss resultierte dabei im Wesentlichen aus der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG / Ticona GmbH in Höhe von 322,1 Mio € (im Vorjahr 200,0 Mio €) sowie aus stärkeren Investitionen in das Finanzanlagevermögen im Rahmen des Financial Asset Managements. Der deutliche Anstieg des **Cash flow aus Finanzierungstätigkeit** von 888,2 Mio € im Vorjahr auf 1.916,6 Mio € im Berichtszeitraum resultierte im Wesentlichen aus der Vorratsfinanzierung der Investitionsmaßnahmen in Frankfurt, der Emission einer Anleihe, der Emission einer Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung sowie der Aufnahme weiterer langfristiger Kredite. Insgesamt stieg der **Finanzmittelbestand** von 1.017,1 Mio € auf 1.654,3 Mio €. Aus der Bilanz der Fraport AG lässt sich der korrespondierende Wert aus dem Zahlungsmittelbestand abzüglich des Cash-Pooling der Verbindlichkeiten herleiten. Im Berichtszeitraum waren die entsprechenden Werte wie folgt: Zahlungsmittelbestand 1.705,6 Mio € - Cash-Pooling der Verbindlichkeiten 51,3 Mio € = Finanzmittelbestand von 1.654,3 Mio €. Der Finanzmittelbestand enthält Termingelder mit Laufzeiten über drei Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können.

Bilanzstruktur

Verglichen mit dem Vorjahr nahm die **Bilanzsumme** der Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr deutlich von 5.285,2 Mio € auf 7.202,5 Mio € zu (+36,3 %). Während der Posten der Sachanlagen insbesondere aufgrund der starken Investitionstätigkeit der Fraport AG zunahm, stieg der Posten der Finanzanlagen vor allem aufgrund des Erwerbs langfristiger Geldanlagen im

Rahmen des Financial Asset Managements. Das **Anlagevermögen** stieg entsprechend insgesamt um 1.137,1 Mio € auf 5.039,8 Mio € (+29,1%). Das **Umlaufvermögen** der Fraport AG erhöhte sich vor allem aufgrund des Liquiditätszuflusses im Rahmen der Vorratsfinanzierung der Investitionsmaßnahmen von 1.338,6 Mio € auf 2.135,1 Mio € (+59,5%). Das **Eigenkapital** stieg durch die Einstellung des nicht zur Ausschüttung vorgesehenen Jahresüberschusses in die Gewinnrücklagen leicht von 2.156,0 Mio € auf 2.230,2 Mio € (+3,4%). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital ohne Bilanzgewinn) nahm insbesondere durch die Aufnahme zusätzlicher Kredite zur genannten Vorratsfinanzierung der Investitionsmaßnahmen von 38,8% auf 29,5% ab. Die **Rückstellungen** stiegen im Wesentlichen aufgrund der Einstellung von Rückstellungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen um 11,1% auf 648,7 Mio €. Die **Verbindlichkeiten** stiegen im vergangenen Jahr im Wesentlichen durch die Vorratsfinanzierungsmaßnahmen (vor allem die Emission einer Anleihe über 800 Mio €, die Emission einer Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung über 150 Mio €, Emission eines Schuldscheindarlehens über 368 Mio € sowie die Kreditaufnahmen bei zwei Infrastrukturbanken über insgesamt 980 Mio €) von 2.464,0 Mio € auf 4.244,3 Mio € (+72,3%). Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist unterdessen im Wesentlichen auf die vorgezogene Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH in Höhe von 322,1 Mio € zurückzuführen.

Die **Nettofinanzschulden** der Fraport AG – Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten abzüglich des Kassenbestands und der kurzfristig liquidierbaren Mittel – lagen in Höhe von 1.322,4 Mio € zum Bilanzstichtag um rund 631 Mio € über dem Wert des Bilanzstichtags des Vorjahres. Die **Gearing ratio** – das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital (ohne Bilanzgewinn) – stieg entsprechend von 33,7% zum 31. Dezember 2008 auf 62,3% zum 31. Dezember 2009. Aus den bestehenden Haftungsverhältnissen sind derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Fraport AG steht im Einklang mit den strategischen Zielen Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken, Rentabilität sowie Flexibilität. Insbesondere aufgrund der derzeitigen Investitionsmaßnahmen am Standort Frankfurt liegt die vornehmliche Konzentration dabei auf der Sicherung der Liquidität, gefolgt von der Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken, der Rentabilität sowie der Flexibilität.

Im Rahmen des aktuellen Investitionsplans investiert die Fraport AG in den Jahren 2007 bis 2015 rund 7 Mrd € in den Ausbau, die Modernisierung und die Erweiterung des Standorts Frank-

furt. Zum Ende des Geschäftsjahres 2009 wurde hiervon bereits ein Betrag von rund 2,5 Mrd € investiert, rund 4,5 Mrd € stehen in den Jahren bis 2015 noch aus. Trotz der Verschiebung der Eröffnung des Terminals 3 von 2013 auf den Zeitraum ab dem Jahr 2016 verringert sich das Investitionsvolumen durch die Verlagerung einzelner Investitionsprojekte auf einen früheren Zeitpunkt (unter anderem Realisierung Flugsteig C) nur unwesentlich.

Das wichtigste Ziel, die **Sicherung der Liquidität**, wird über interne und externe Finanzierungsquellen erreicht. Im betrachteten Investitionszeitraum beträgt der Anteil der internen Mittelbeschaffung über den kumulierten operativen Cash Flow rund 3 Mrd €. Die restliche Mittelbeschaffung erfolgt in Form von Krediten und Schuldverschreibungen über Fremdkapital. Im Geschäftsjahr 2009 gelang es der Fraport AG, den erforderlichen Fremdkapitalbedarf der nächsten Jahre vorab zu sichern. Zusätzlich zu den bereits in 2008 vereinbarten Förderkrediten der Europäischen Investitionsbank (EIB) sowie der Landestreuhandstelle Hessen (LTH) Bank für Infrastruktur in Höhe von 980 Mio €, die in 2009 zur Auszahlung kamen, wurden Fremdmittel über rund 1,3 Mrd € aufgenommen. Anfang Mai wurde ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 368 Mio € erfolgreich platziert.

Zum Ende des ersten Halbjahres wurde angesichts der Erholung des Anleihemarktes eine breite Platzierung einer börsennotierten „Benchmark-Anleihe“ – eine Anleihe mit einem Emissionsvolumen von mindestens 500 Mio € – mit einer Laufzeit von 10 Jahren vorgenommen. Gemäß der bisherigen Finanzierungsstrategie gelang es, diese Anleihe ohne externes Rating zu begeben. Zur Vermarktung der Emission wurden potenzielle Investoren im Rahmen einer einwöchigen Roadshow in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Österreich über das Geschäftsmodell, die Strategie und die wesentliche Verwendung der Finanzmittel informiert. Die zu Beginn erwarteten Konditionen der Anleihe konnten aufgrund der hohen Nachfrage mit einer dreieinhalbfachen Überzeichnung deutlich auf einen Spread von 180 Basispunkten über Midswap reduziert werden. Das Emissionsvolumen belief sich dabei auf 800 Mio €. Die erfolgreiche Anleiheplatzierung beweist, dass die Fraport AG am Kapitalmarkt auch in einem schwierigen Marktumfeld ohne Rating überzeugen kann. Zudem konnte bei einem internationalen Großinvestor eine 150 Mio € Privatplatzierung mit einer Laufzeit von 20 Jahren und einem Spread von 200 Basispunkten über Midswap platziert werden.

Für die gesamten Kapitalaufnahmen, die sich zum Bilanzstichtag auf 4,25 Mrd € beliefen, lag der Zinsaufwand im Jahresdurchschnitt bei rund 4 %, die durchschnittliche Fälligkeit lag bei rund 9 Jahren.

Die Finanzmarktkrise stellte die Fraport AG in 2009 jedoch nicht nur in der Mittelbeschaffung vor besondere Herausforderungen, sondern auch bei der **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**. Dabei galt diesem Ziel im vergangenen Geschäftsjahr eine erhöhte Aufmerksamkeit in zweierlei Hinsicht: Zum einem waren die Kapitalmärkte insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres noch sehr volatil. Zum anderen waren die durch die erfolgreichen Finanzierungsaktivitäten erhöhten Mittel zur Zwischenanlage zu disponieren. Es gelang, die vorab gesicherten Gelder mit einer relativ guten Verzinsung (siehe Rentabilität) anzulegen.

Im Rahmen der dritten Zielpriorität **Rentabilität**, strebt die Fraport AG an, bei Geldaufnahmen den Zinsaufwand einschließlich Transaktionskosten zu minimieren beziehungsweise eine Ertragsoptimierung unter Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken bei den Anlagen zu realisieren. Sowohl anlage- als auch finanzierungsseitig gelang es bei den Kredit- wie auch Anleiheaufnahmen attraktive Konditionen zu erreichen.

Als vierte Zielgröße ist die **Flexibilität** durch einen ausreichenden Bestand von Krediten beziehungsweise Kreditlinien sowie liquiden Mitteln zu gewährleisten. Auch diese Zielgröße konnte im Berichtsjahr durch verschiedene Finanzierungsmaßnahmen weiter verbessert beziehungsweise sichergestellt werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Fraport AG hat im vergangenen Geschäftsjahr durchschnittlich 11.306 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) beschäftigt, rund 250 weniger als im Geschäftsjahr 2008. Die Gesamtzahl der Beschäftigten der fünf Strategischen Geschäftsbereiche betrug dabei 8.880, was einem Rückgang um insgesamt 258 Mitarbeiter entsprach. Weitere 2.426 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in Service-, Zentralbereichen und Vorstandsstäben der Fraport AG beschäftigt. Die Auszubildendenzahl lag mit durchschnittlich 284 leicht unter dem Wert von 2008 (–10 Auszubildende). Dies erklärt sich jedoch ausschließlich durch unterschiedliche Termine bei der Übernahme nach der Ausbildung. So wurden auch im Geschäftsjahr 2009, wie in den Jahren zuvor, 110 Auszubildende eingestellt. Die Mitarbeiterentwicklung auf Ebene der Strategischen Geschäftsbereiche ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Strategischer Geschäftsbereich	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
FBA	885	900	–15	–1,7
ASM	1.718	1.772	–54	–3,0
BVD	5.835	6.029	–194	–3,2
HVM	387	380	7	1,8
BET	55	57	–2	–3,5
Andere	2.426	2.419	7	0,3
Gesamt	11.306	11.557	–251	–2,2

Der Rückgang der Beschäftigtenzahl im Strategischen Geschäftsbereich BVD von 194 ist mit durchschnittlich 108 Mitarbeitern insbesondere auf den Bereich der sogenannten Rampe, den flugvorbereitenden Tätigkeiten auf dem Vorfeld (vor allem der Flugzeug-Be- und Entladung), zurückzuführen. Hier kam neben der natürlichen Fluktuation unter anderem auch ein veränderter Personalmix zum Tragen. Mit durchschnittlich 54 Beschäftigten war der Rückgang im Strategischen Geschäftsbereich ASM ebenfalls auf einen veränderten Personalmix zurückzuführen.

Mitarbeiteraktienprogramm

Seit dem Börsengang der Fraport AG im Jahr 2001 haben die Beschäftigten jährlich die Möglichkeit, im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms eine Einmalzahlung ganz oder teilweise in Form von Aktien des Unternehmens zu wählen. Die Anteilscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter anteiliger Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt diese an ihre Beschäftigten. Insgesamt entschieden sich im Geschäftsjahr 2009 6.428 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eines der angebotenen Aktienmodelle und zeichneten 145.075 neue Aktien. Mit rund 55 % war die Beteiligung der Beschäftigten genauso hoch wie im Vorjahr. Seit dem Start des Mitarbeiteraktienprogramms haben Fraport-Beschäftigte damit 1.243.457 Aktien erworben. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen XETRA-Schlusskurs im Zeitraum vom 2. bis zum 17. April 2009 abzüglich eines Abschlags von 1,50 € errechnete, lag in diesem Jahr bei 26,31 €. Neben der Fraport AG haben auch neun Tochtergesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Beschäftigten den Kauf von Fraport-Aktien zu vergünstigten Konditionen angeboten.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Fraport AG verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der

bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

Risikopolitische Grundsätze

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

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitische Grundsätze ab:

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

Das Risikomanagement-System

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

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

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

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems der Fraport AG ist im Rahmen der Überwachung der finanzwirtschaftlichen Risiken auch der Risikomanagement-Prozess, mit dem die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert wird. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“) beschrieben. Bei der Fraport AG stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems dar.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen nach § 91 Abs. 2 AktG. Das Risikomanagement-System wird regelmäßig von der Internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

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

Bewertung von Risiken

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

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

Risikomanagement bei Beteiligungen

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

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem gemäß § 289 Abs. 5 HGB

Das Rechnungslegungssystem der Fraport AG setzt sich zusammen aus Methoden zur Erfassung und Verarbeitung von Geschäftsvorfällen, Aufzeichnungen zum Nachweis von vorhandenen Vermögensgegenständen und Schulden sowie Prozessen zur Erfassung von erforderlichen Informationen für die Angaben in Anhang und Lagebericht. Durch Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Rechnungslegungssystems, bei deren Ausgestaltung sich die Fraport AG an den sogenannten COSO-Standards orientiert, wird sichergestellt, dass Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögensgegenständen und Schulden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den gesetzlich nicht festgeschriebenen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgt.

Die Rechnungslegung bei der Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung / Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschlussbuchungen, die nicht dezentral vorgenommen werden können. Darüber hinaus führt die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlussarbeiten interne Kontrollen für wesentliche dezentrale Rechnungslegungsprozesse durch.

Bei der Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP R3 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP R3 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden sowohl im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschluss-erstellung.

Sowohl systemseitig als auch personell und organisatorisch ist eine Funktionstrennung der am Rechnungslegungsprozess beteiligten Abteilungen gewährleistet. Der Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen zu rechnungslegungsrelevanten Systemen liegt das SAP Berechtigungskonzept zugrunde.

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten Vermögensgegenstände und Schulden sowie Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sicherzustellen.

Im Rahmen der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung werden überwiegend manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen durchgeführt mit dem Ziel, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen.

Zur Erreichung der beschriebenen Kontrollziele im Rahmen der Durchführung von Abschlussbuchungen sind systemseitige, präventive Kontrollen sowie ein 4-Augen-Prinzip als nachgelagerte Kontrolle implementiert.

Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung unter Berücksichtigung der anzuwendenden gesetzlichen Vorschriften sind die Grundsätze der Bilanzierung der Fraport AG in einer Bilanzierungsrichtlinie beschrieben. Darüber hinaus wird durch die Hauptbuchhaltung ein Kontenrahmen vorgegeben. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe dokumentiert (Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbücher, Leitfäden u.a.).

Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Nebenbuchprozesse wird durch die verantwortlichen Bereiche im Rahmen einer internen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Um die Vollständigkeit der Abschlüsse zu gewährleisten, hat die Fraport AG einen Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung von bilanziell relevanten Sachverhalten in der Rechnungslegung sicherzustellen. Darüber hinaus ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems der Fraport AG zur Bilanzierung gewährleistet, dass im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses identifizierte Sachverhalte bilanziell gewürdigt und gegebenenfalls in der Rechnungslegung erfasst werden. Sowohl der Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess sind in einer gesonderten Richtlinie geregelt.

Die sachgerechte Abbildung von Finanzinstrumenten, insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung wird im Rahmen eines implementierten Risikomanagement-Prozesses überwacht.

Der Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit

Termin und Verantwortlichkeit enthält. Der Prozessfortschritt und Terminplan werden systemunterstützt durch die Hauptbuchhaltung überwacht.

Die wesentlichen Prozessschritte im Abschlussprozess sind der Abschluss der Nebenbücher, der im debitorischen Rechnungslegungsprozess auch die Bewertung von Forderungen, das heißt die Bildung von Wertberichtigungen, beinhaltet, sowie im Rahmen des kreditorischen Rechnungslegungsprozesses die Abstimmung von Verbindlichkeiten durch Saldenbestätigungen. In der Anlagenbuchhaltung beinhaltet das abgeschlossene Nebenbuch durchgeführte planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen. Im Treasury beinhaltet der operative Nebenbuchprozess auch die Durchführung und Überwachung des Cash Pooling.

Nach Abschluss der Nebenbücher werden in der Hauptbuchhaltung/Bilanzierung der Fraport AG die erforderlichen Abschlussbuchungen durchgeführt, was auch die Durchführung von nachgelagerten, manuellen Überwachungskontrollen beinhaltet. Im Wesentlichen betrifft dies die Bereiche sonstige Rückstellungen und Personalrückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Erforderliche Informationen zur Erfassung der Finanzinstrumente im Hauptbuch werden der Hauptbuchhaltung durch das Treasury zur Verfügung gestellt.

Die Ermittlung und Buchung der Steuern erfolgt durch die Steuerabteilung.

Für die Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Personalrückstellungen, sowie Finanzinstrumente und -anlagen werden im Rahmen des Jahresabschlussprozesses regelmäßig externe Dienstleister eingesetzt.

Nach Durchführung der Abschlussbuchungen erfolgt im Rahmen des Jahresabschlusses die Erstellung des Anhangs durch die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung. Soweit erforderlich erfolgt nach Erstellung des Anhangs eine nachgelagerte Kontrolle der Angaben im Anhang durch zentrale beziehungsweise dezentrale Fachabteilungen.

Für die Erstellung des Lageberichts ist grundsätzlich der Bereich Investor Relations verantwortlich. Dieser konsolidiert die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegungsprozesse sowie der darin enthaltenen internen Kontrollen wird planmäßig durch die Interne Revision geprüft.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Fraport AG haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die der Fraport AG haben. Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute ist die Weltwirtschaft (reales Bruttoinlandsprodukt) im Jahr 2009 um rund 1 % gesunken. Nach ersten Schätzungen des ACI nahm das Passagieraufkommen unter den europäischen Flughäfen folglich im Gesamtjahr 2009 um zirka 6 % ab, die weltweite Passagierentwicklung war um rund 3 % rückläufig. Die Luftfracht war mit rund – 13 % in Europa beziehungsweise – 8 % weltweit ebenfalls rückläufig. Den Zahlen der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) zufolge nahm die Zahl der Passagiere bei den deutschen Verkehrsflughäfen als Reaktion auf die Finanz- und Weltwirtschaftskrise um 4,6 % beziehungsweise das Cargovolumen um 6,2 % ab.

Die Ölpreis- und damit verbundene Kerosinpreissteigerungen haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen nicht zwangsläufig reduziert werden. Mit Einsetzen des wirtschaftlichen Abschwungs war an den Rohölmärkten jedoch eine deutliche Entspannung der Preisentwicklung zu erkennen (Rohölpreis im Jahresdurchschnitt 2009 bei rund 62 US-\$ zu rund 100 US-\$ in 2008). Zum Jahresende 2009 zogen die Rohölpreise (auf rund 80 US-\$) allerdings wieder an. In Krisen- und Kriegszeiten sind wir unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb haben wir die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können.

Die aktuelle Krise ist jedoch – was ihre nachhaltige Wirkung angeht – noch mit großer Unsicherheit behaftet.

So können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (Reduzierung von Dienstreisen, Nutzung der Economy- statt Business-Klasse u.a.) direkten oder indirekten Einfluss auf unser Geschäft haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können unsere Ertragsentwicklung speziell im Retail-Geschäft verändern. Die von uns derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung

am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Immobilienentwicklung. Sollten wir in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

In der aktuellen mittelfristigen Planung hat die Fraport AG den Auswirkungen der Rezession Rechnung getragen. Die Fraport AG geht zurzeit von einer weiteren Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Jahresverlauf 2010 aus. Das weltweite Wirtschaftswachstum von etwa 3 bis 4% und die erwartete Erholung der bundesdeutschen Volkswirtschaft um zirka 1,5 bis 2% können den zurückliegenden Einbruch dabei noch nicht kompensieren. Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen werden jedoch sukzessive und selektiv zurückgenommen. Damit wird der bereits wieder anziehenden Nachfrage Rechnung getragen werden.

Dennoch könnten erneute Einbrüche der Weltkonjunktur auch weiterhin zu Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG negativ beeinflussen. Daher wird die Nachfrageentwicklung weiterhin permanent beobachtet, um bei Bedarf Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Marktrisiken

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

Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Andererseits hat die Lufthansa mit ihren preisgünstigen Sondertarifen den Europaverkehr in Frankfurt erfolgreich belebt, es würde aber – bei Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife – wieder Passagieraufkommen kosten.

Der Inlandsverkehr in Frankfurt dürfte mittelfristig, nach der Krisenbewältigung, wieder unter den zunehmenden interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche und dadurch ausbleibenden Umsteigern leiden. Aufgrund neuer EU-Emissionsrichtlinien besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig stärker Alternativstandorte und Routen außerhalb des EU-Raums und damit auch Frankfurts nutzen. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteiger-

ströme führen. Dieses Risiko würde sich bei einer weiteren Verzögerung des Ausbaus der Flughafen-Kapazität weiter erhöhen. Der Kapazitätsengpass in Frankfurt ist ein wesentlicher Grund dafür, dass Frankfurt nicht voll an den Wachstumsphasen des Luftverkehrs partizipieren kann.

Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Die am Flughafen Frankfurt damit frei werdenden Slots könnten jedoch anderen Interessenten zur Verfügung gestellt werden, für die aktuell keine freien Kapazitäten vorhanden sind.

Die EU hält an der von ihr bereits 2002 angekündigten Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste (BVD) grundsätzlich fest. Aktuell hat die EU-Kommission am 4. Dezember 2009 eine öffentliche Konsultation über eine mögliche Revision der BVD-Richtlinie gestartet. Über diesen Weg versucht die EU-Kommission die Einschätzung aller Stakeholder zum Status Quo und zu eventuellen Änderungswünschen bei den Bodenverkehrsdiensten zu gewinnen. Auf Grundlage der Ergebnisse – bis spätestens Mai 2010 erwartet – wird über die Notwendigkeit gesetzgeberischer Maßnahmen und damit einer Revision der bestehenden EU-Richtlinie entschieden werden. Wann der geplante weitere Liberalisierungsschritt umgesetzt wird, ist derzeit nicht absehbar. Im Vorjahr berichteten wir über die Vorbereitungen zur Ausgliederung des im Wettbewerb befindlichen Teils der Bodenverkehrsdienste, mit dem Ziel, eine nachhaltige positive Ergebnisentwicklung in den Bodenverkehrsdiensten sicherzustellen. Durch Verhandlungen mit dem Betriebsrat und den Tarifpartnern ist es uns gelungen, dieses Ziel bei gleichzeitigem Verbleib der entsprechenden Teile der Bodenverkehrsdienste in der Fraport AG zu erreichen. Eine Ausgliederung der Bodenverkehrsdienste konnte somit vermieden werden.

In der Vergangenheit haben wir darüber berichtet, dass sich im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) am Standort Frankfurt nicht unwesentliche, finanzielle Mehraufwendungen für die Fraport AG ergeben können. Derzeit befindet sich die Ausweisung des Lärmschutzbereiches durch das Land Hessen noch in einer finalen Bearbeitungsphase. Die Ausweisung soll noch im Jahr 2010 vorgenommen werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafen-Ausbau

Mit dem Anfang des Jahres 2009 begonnenen Bau der Landebahn Nordwest und dem geplanten dritten Passagierterminal hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszu-

bauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der Fraport AG am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs.

Die Ausbaupläne stoßen nach wie vor auf erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessensgruppen in der Region. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel hat indes am 21. August 2009 durch mehrere Urteile Musterklagen gegen den Ausbau zum überwiegenden Teil abgewiesen. Zuvor hatte er schon die gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Anträge auf dessen Aussetzung mit Entscheidungen vom 2. und 15. Januar 2009 zurückgewiesen, woraufhin die Fraport AG mit dem Bau der Landebahn Nordwest begonnen hat. Erfolgreich war ein Teil der Musterklagen jedoch insoweit, als sie sich gegen einzelne Nachtflugregelungen, insbesondere die Zulassung von durchschnittlich 17 Flügen in der sogenannten Mediationsnacht (23 bis 5 Uhr), richteten. Es sei dem Gebot der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe nicht hinreichend Rechnung getragen worden. Gegen diese Entscheidungen wurde sowohl im Hinblick auf die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses als auch die Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Nachtflugregelungen Revision zum Bundesverwaltungsgericht eingelegt, das abschließend zu entscheiden hat.

Aufgrund des im Juni 2007 abgeschlossenen Rahmenvertrags mit der Celanese AG / Ticono GmbH, in dem sich die Celanese AG / Ticono GmbH unwiderruflich verpflichtet hat, den Produktionsbetrieb der Ticono am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden, hat die Celanese AG / Ticono GmbH Einwendungen und Klagen gegen den Bestand und den Ausbau des Frankfurter Flughafens im Sommer 2007 zurückgenommen. Damit wurde ein wesentliches Risiko für die zeitgerechte Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgeschlossen.

Der Gesamtbetrag der bereits aktivierten Investitionen und bestellten Güter im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau hat sich in 2009 auf 1.459,8 Mio € zum 31. Dezember 2009 erhöht. Der Gesamtbetrag der auf die Ausbauinvestitionen entfallenden, aktivierten Bauzeitzinsen beträgt zum Stichtag 36,3 Mio €. Sollte der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht realisierbar sein beziehungsweise sich zeitlich wesentlich verzögern, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils dieser Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

„RISIKOBERICHT“ NACH § 289 ABS. 2 UND 5 HGB

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen

und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnen wir in großem Umfang durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash flow des Unternehmens haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Negativen Marktwerten wird in diesem Fall durch die Bildung von Drohverlustrückstellungen Rechnung getragen. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen der Finanzstrategie eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagement-Politik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um im Hinblick auf den sich mittelfristig abzeichnenden Kapitalbedarf das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen und das zu den Abschlusszeiten am Markt vorherrschende Zinsniveau zu nutzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken bestehen vor allem aus den originären Finanzinstrumenten sowie aus den positiven Marktwerten derivativer Finanzinstrumente. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse nur bei Kreditinstituten der Europäischen Union beziehungsweise aus einem OECD-

Land mit einwandfreier Bonität – mindestens Rating A– (Standard & Poor's) beziehungsweise A3 (Moody's) – erfolgen oder einer Einlagensicherungseinrichtung unterliegen. Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings sowie die CDS-Spreads der Banken und Finanzanlagen werden regelmäßig überprüft.

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird.

SONSTIGE FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat die Fraport AG in den letzten Jahren, zuletzt im 3. Quartal 2009, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile der geplanten Kreditaufnahmen für zukünftige Investitionen gesichert.

Im Zuge der Bankenkrise besteht ebenfalls ein latentes Ausfallrisiko von Geschäftsbanken, bei denen die Fraport AG Einlagen unterhält. Durch die seitens der EU verabschiedeten Maßnahmenpakete zur Stabilisierung der Kapitalmärkte haben sich diese Risiken reduziert. Gleichwohl hat die Fraport AG verschiedene Maßnahmen zusätzlich ergriffen, um die Risiken zu begrenzen. So wurde unter anderem ein Monitoringverfahren zur Beobachtung der aktuellen Lage an den Kapitalmärkten eingeführt. Des Weiteren wurden die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten umgeschichtet.

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

Rechtliche Risiken

MANILA-PROJEKT

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

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, hatte die Fraport AG vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) die Aufhebung des Schiedsspruches vom 16. August

2007 beantragt, mit dem das ICSID-Schiedsgericht sich mehrheitlich für unzuständig erklärt hatte, über Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche der Fraport AG gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens in der Sache zu entscheiden. In dem Aufhebungsverfahren fand vom 24. August 2009 bis zum 26. August 2009 in Washington, D. C. die mündliche Verhandlung statt. Da die ICSID-Konvention nur in eng begrenzten Fällen eine Aufhebung von Schiedssprüchen zulässt, ist der Ausgang des Aufhebungsverfahrens weiterhin als offen zu bezeichnen. Im Erfolgsfall könnte die Fraport AG ihre Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen.

Das seitens der philippinischen Regierung gegen PIATCO bereits 2004 eingeleitete Verfahren zur Enteignung des Terminals hat auch 2009 keine wesentlichen Fortschritte gemacht.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadenersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige Ministerin gegen die Fraport AG, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG, wie bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Von den Klägern gegen diese Aufhebung eingelegte Rechtsmittel sind erfolglos geblieben. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In zwei dieser drei Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in einem dieser zwei Verfahren bereits in der zweiten Instanz. Diese Entscheidungen wurden jeweils von den Anzeigerstattern in zweiter beziehungsweise dritter Instanz angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig entschieden. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Über eine mögliche Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ ist auch weiterhin noch nicht entschieden worden. Der Ausgang dieser Verfahren könnte das ICSID-Schiedsverfahren beeinflussen beziehungsweise die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen in Frage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt Verfahren in Deutschland.

SONSTIGE RECHTLICHE RISIKEN

Im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Betriebsprüfungen sowie laufenden Verfahren besteht das Risiko von Steuernachzahlungen.

Risiken aus Investitionsprojekten

Das Investitionsprogramm der Fraport AG unterliegt diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle oder Veränderungen in der Planung zu Mehrkosten führen.

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

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Am 26. Februar 2009 haben Vertreter des BMI (Bundesministerium des Innern), der Fraport AG und der Deutschen Lufthansa AG eine grundlegende Vereinbarung zur künftigen Wahrnehmung von Luftsicherheitskontrollen auf dem Frankfurter Flughafen unterzeichnet. Damit wird ab dem Jahr 2010 für die Luftsicherheitskontrollen schrittweise Wettbewerb hergestellt. Unsere Tochtergesellschaft FraSec GmbH kann sich an den Ausschreibungen beteiligen. Auftragsverluste im Rahmen der geplanten Ausschreibungen hätten voraussichtlich nicht unerhebliche Auswirkungen für die FraSec GmbH.

Sonstige Risiken

Aufgrund fluktuationsbedingter Veränderungen im Mitarbeiterbestand der Fraport AG besteht das Risiko nicht unerheblicher Beitragserhöhungen im Zusammenhang mit der umlagefinanzierten betrieblichen Altersversorgung der Mitarbeiter der Fraport AG.

Im Zusammenhang mit dem Ausbruch der sogenannten „Schweineinfluenza“ (H1N1-Virus) besteht das Risiko von deutlichen Einbußen im Luftverkehr. Um die operativen Abläufe am Flughafen Frankfurt sicherzustellen, wurde ein Notfallplan erarbeitet.

Unser Geschäftsbetrieb in Frankfurt kann durch Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror von der privaten Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von 1 Mrd US-\$ gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police mitversichert sind. Für das Risiko von Umweltschäden durch Unfälle besteht Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €.

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

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

Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der Fraport AG unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Sollte allerdings der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht realisierbar sein beziehungsweise sich zeitlich wesentlich verzögern, hätte dies neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen langfristig eine Schwächung der Marktposition des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt zur Folge.

Geschäftschancen

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

Seit dem Sommer 2009 haben sich weltweit die Konjunkturerwartungen deutlich aufgehellt, und auch die Lage in der Realwirtschaft verbessert sich von Monat zu Monat.

Licht am Ende des Tunnels auch beim Luftverkehr: Sowohl bei der Entwicklung der Passagierzahlen als auch bei den Luftfrachttonnagen, die als Frühindikator der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung dienen, scheint die Talsohle der Aufkommensrückgänge weltweit durchschritten. Seit dem 1. Quartal 2009 reduzieren sich die Verkehrsrückgänge im Vergleich zum Vorjahr an den Flughäfen weltweit. Für das Jahr 2010 scheint ein moderates Wachstum möglich – auf dann allerdings niedrigerem Absolutniveau. Trotz der Erfahrungen des durch die Krise gekennzeichneten letzten Jahres sprechen daher alle Anzeichen dafür, dass der globale Luftverkehr schon im laufenden Geschäftsjahr 2010 wieder auf seinen langjährigen nach oben gerichteten Wachstumspfad aufsetzen wird.

Strukturell – und weitgehend unabhängig von der konjunkturellen Lage – nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Ebenfalls sehen wir nach wie vor die Entwicklung, dass globalisierte Unternehmen ihre weltweiten Aktivitäten durch mehr Mitarbeiter betreuen lassen werden und diese zwischen ihrem Wohnort und ihren Arbeitsplätzen rund um die Welt pendeln. Die zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung bietet vor allem der globale Luftverkehr.

Unterstützt wird dieser Trend durch die dynamische Entwicklung zahlreicher Schwellenländer (zum Beispiel die sogenannten BRIC-Länder), in denen derzeit neue Märkte mit dynamischem Wachstum entstehen. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs

bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils fehlt. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern auch durch die Finanz- und Weltwirtschaftskrise weit weniger oder fast überhaupt nicht beeinträchtigt.

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen aus der Vergangenheit zeigen, können Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur unterbrechen beziehungsweise zeitweise belasten, aber wohl nicht nachhaltig umkehren.

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Realisierung des geplanten Wachstumsprogramms werden die Kapazitäten am Standort Frankfurt deutlich steigen. Um eine rasche und werthaltige Auslastung dieser neuen Kapazitäten zu erreichen, ist qualifiziertes Wachstum erforderlich.

Die Grundlage für eine positive Entwicklung des Standorts ist eine dynamische Passagierentwicklung, die durch die neue Landebahn Nordwest möglich wird. Schwerpunkte unserer Vertriebsaktivitäten liegen dabei unverändert auf Langstrecken-Carriern aus den Wachstumsregionen Asiens sowie im Nordamerikaverkehr.

Darüber hinaus sehen wir in der Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren für die Fraport AG:

AIRPORT-RETAIL

Trotz Wirtschaftskrise bleibt das Retail-Geschäft am Standort Frankfurt auf Wachstumskurs. Zentrales Element der Wachstumspläne für das Retail-Geschäft ist nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen in den Terminals. Eine geeignete Passagierflusssteuerung stellt zudem sicher, dass die neu entstehenden Angebote auch von den Passagieren genutzt werden.

EXTERNER GESCHÄFT

Das externe Geschäft ist nach erfolgter Portfoliobereinigung (Verkauf des margenschwachen Sicherheitsgeschäfts der Tochtergesellschaft ICTS und Verkauf des defizitären Flughafens Frankfurt-Hahn) nunmehr optimal positioniert. Unser Know-how ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten, neben Frankfurt besitzt oder betreut die Fraport AG vier weitere Flughäfen mit einem Anteil von 50 % oder mehr. Daneben gibt es sieben Flughäfen mit Minderheitsbeteiligung oder unter Management-Verträgen.

Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis des Fraport-Konzerns in den

nächsten Jahren deutlich erhöhen. Darüber hinaus besteht unverändert die Zielsetzung, unsere externen Aktivitäten weiter auszubauen.

AIRPORT CITY

Weltweit wandeln sich die Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Die Fraport AG hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienvermarktung in Frage kommen. Darüber hinaus strebt die Fraport AG an, bei ausgewählten Projekten stärker als in der Vergangenheit durch Eigenaktivitäten an der Wertschöpfung der Immobilienentwicklung zu profitieren.

NACHTRAGSBERICHT

Nachdem die Fraport AG und Vertreter der Fluggesellschaften sich bereits im Dezember 2009 über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte am Frankfurter Flughafen der Jahre 2010 und 2011 geeinigt haben, konnte am 19. Februar 2010 auch eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015 erzielt werden. Während der im Dezember geschlossene Vertrag eine gestaffelte Erhöhung der Entgelte (Erhöhung der Entgelte zum 1. Juli 2010 um 4%, zum 1. Oktober 2010 um weitere 3%, zum 1. April 2011 weitere 3% und zum 1. Oktober 2011 um weitere 2,5%) vorsieht, sieht der Vertrag für die Jahre 2012 bis 2015 basierend auf der derzeit erwarteten Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor. Die Anpassung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt ist ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung der hohen Investitionen in die Zukunftsfähigkeit des Flughafens. Mit den abgeschlossenen Verträgen konnte für alle Vertragspartner größtmögliche Planungssicherheit geschaffen werden.

Darüber hinaus haben sich keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ergeben.

PROGNOSEBERICHT

Unsere Annahmen über die zukünftige Entwicklung gehen davon aus, dass der internationale Luftverkehr nicht durch externe Schocks wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien oder erneute Turbulenzen an den Finanzmärkten beeinträchtigt wird. Sämtliche Aussagen bezüglich der zukünftig erwarteten Umsatz- und Ergebnisentwicklung richten sich ferner nach den derzeit

vorliegenden und ab dem 1. Januar 2010 anzuwendenden Rechnungslegungsstandards.

Ausblick 2010

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds

Auch wenn die Talsohle des wirtschaftlichen Abschwungs als durchschritten angesehen wird, besteht durch die aktuellen Entwicklungen des gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Zusammenhang mit den anhaltenden Nachwirkungen der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise weiterhin eine hohe Prognoseunsicherheit. Nachhaltige strukturelle Folgen der wirtschaftlichen Abschwächung sind unter den gegebenen Bedingungen – sowohl in ihrem Umfang als auch in ihrer Dauer – nur bedingt abschätzbar. Gleichwohl wurden die Wirtschaftsprognosen für 2009 / 2010 seit Beginn des Sommers 2009 kontinuierlich nach oben korrigiert. Führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute und Banken prognostizieren derzeit für die Weltwirtschaft 2010 ein Plus von 3 bis 4%. Die asiatischen Schwellenländer, Nahost und Afrika sowie Teile Lateinamerikas sollten in diesem Zusammenhang ein überproportionales Wachstum erfahren, welches jedoch die Negativeffekte der Krise noch nicht kompensieren kann. Mit erwarteten 2,7 bis 3,5% sollen die USA wieder die treibende Kraft der Industrieländer übernehmen, bei denen derzeit ein Wachstum von insgesamt rund 2% erwartet wird. Für das deutsche Bruttoinlandsprodukt sehen die Volkswirte im kommenden Jahr ein im Vergleich zum Euroland leicht überproportionales Wachstum von etwa 1,5 bis 2% voraus. Der Welthandel sollte wieder spürbar zunehmen ohne den letztjährigen Einbruch bereits ausgleichen zu können. Auf dem Rohölmarkt wird von keinem weiteren Preissprung ausgegangen (Anfang Januar 2010 rund 80 US-\$, erwarteter Jahresdurchschnittswert 2010 bei 76 US-\$ pro Barrel Rohöl) (Quellen: Deutsche Bank, 8. Januar 2010, OECD, November 2009, IMF, Oktober 2009, DekaBank, 15. Januar 2010).

Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Anfang 2007 hat die Europäische Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im europäischen Luftverkehr gestartet. Die diesbezügliche Richtlinie trat im März 2009 in Kraft und ist bis März 2011 in nationales Recht umzusetzen. Eine 1:1-Umsetzung würde unter anderem die freie Wahl des Geschäftsmodells (Single oder Dual Till) und die Möglichkeit der Vorfinanzierung für infrastrukturelle Ausbauprojekte beinhalten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung arbeitet im Moment an einer diesbezüglichen Gesetzesvorlage. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die Vorgaben aus der EU-Richtlinie auf der nationalen Ebene umgesetzt werden.

In 2007 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Mitteilung zur bisherigen Umsetzung der Richtlinie, welche den Zugang zum Markt für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen regelt. Das Europäische Parlament reagierte hierauf mit einem Initiativbericht und forderte hierin, dass es ohne vorherige Folgenabschätzung zu keiner weiteren Marktöffnung kommen dürfe. Die in diesem Zusammenhang von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie wurde im April 2009 veröffentlicht. Obwohl derzeit kein neuer Entwurf der Europäischen Kommission für eine Revision der Richtlinie vorliegt, wird das Thema weiter diskutiert. Hierzu hat die Europäische Kommission im Dezember 2009 eine öffentliche Konsultation gestartet. Da die künftige Entwicklung noch nicht absehbar ist, können die hieraus resultierenden Auswirkungen nicht hinreichend abgeschätzt werden.

Im Juli 2008 hat das EU-Parlament der Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zugestimmt. Demnach sollen ab 2012 alle Flüge, die von einem EU-Flughafen starten oder dort landen, in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden. Die Gesamtmenge der zuzuteilenden Zertifikate soll in 2012 bei 97 % der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 liegen. Für 2013 bis 2020 wird eine weitere Absenkung auf 95 % angestrebt. Des Weiteren sollen 15 % der zugeteilten Emissionsberechtigungen durch Auktionierung zugeteilt werden. Derzeit erfolgt in den Mitgliedsstaaten die Umsetzung in nationales Recht, wobei in Deutschland mit einem ersten Entwurf in 2010 zu rechnen ist. In erster Linie betrifft die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgas-Emissionshandel Luftverkehrsgesellschaften. Flughäfen sind in diesem Zusammenhang allenfalls untergeordnete Emittenten von Treibhausgasen. Insgesamt wird diese Maßnahme jedoch ab 2012 zu einer Mehrbelastung für die gesamte Luftverkehrsbranche führen.

Im September 2009 hat die Europäische Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen/Flugsicherung formell beschlossen. Resultierend aus dem Beschluss ist vorgesehen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ab 2013 als oberste Europäische Luftfahrtbehörde auch Einfluss auf Flughäfen nimmt. Hierdurch sollen alle regionalen Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche europäische Gesetzgebung und Vorschriftenregelung abgelöst werden. Aufgrund des laufenden Gesetzgebungsverfahrens können die sich hieraus ergebenden Auswirkungen noch nicht abschließend eingeschätzt werden.

Insgesamt können sich die abzeichnenden Änderungen im rechtlichen Umfeld der Fraport AG zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und damit auch auf die Fraport AG auswirken.

Entwicklung des Luftverkehrs

Während die IATA und die ICAO für Fluggesellschaften im Geschäftsjahr 2010 von einem Wachstum der verkauften Passagierkilometer zwischen 3 und 5 % ausgehen, erwartet der ACI für 2010 eine etwas moderatere Erholung der beförderten Passagierzahlen an den Flughäfen von 2,5 % (Quellen: IATA und ICAO, Dezember 2009, ACI, November 2009).

Auch der **Flughafen Frankfurt** wird von der wieder aufwärts gerichteten Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs profitieren können. Insofern ist auch hier für 2010 mit einem moderaten Zuwachs beim Passagieraufkommen in einer Größenordnung zwischen 1 und 2 % zu rechnen. Aufgrund der sehr niedrigen Basis aus dem Vorjahreszeitraum gehen wir für das erste und zweite Quartal von spürbaren Nachholeffekten aus, deren Dynamik – aufgrund der im zweiten Halbjahr 2009 erzielten sukzessiven Trendumkehr – im weiteren Jahresverlauf nachlassen wird. Damit können jedoch die verkehrlichen Folgen der Krise noch nicht vollständig kompensiert werden. Ein stärkeres Wachstum wird für den Cargoverkehr erwartet. Für den mittelfristigen Zeitraum nach der aktuellen Krise ist die Fraport AG weiterhin optimistisch. Mit dem Baubeginn der neuen Landebahn wurde ein wichtiges Zeichen gesetzt und für die Fluggesellschaften Planungssicherheit geschaffen. Die Zukunftsfähigkeit des Frankfurter Flughafens wird somit erhalten bleiben, und mit Fertigstellung der neuen Landebahn zum Winterflugplan 2011 / 2012 wird die Fraport AG wieder von den üblicherweise einsetzenden Nachholeffekten nach Krisenzeiten profitieren können. (Deutsche Bank, 21. Januar 2010, OECD, November 2009, IMF, Januar 2010, DekaBank, 15. Januar 2010)

Umsatz-, EBITDA- und Jahresüberschussentwicklung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2009 rechnet die Fraport AG für das laufende Geschäftsjahr 2010 mit nahezu unveränderten **Umsatzerlösen**. Positive Umsatzeffekte sollten neben der erwarteten Erholung der Verkehrszahlen vor allem aus der stufenweisen Anhebung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt per 1. Juli 2010 und per 1. Oktober 2010 sowie aus steigenden Parkierungserlösen resultieren. Grund für die Seitwärtsbewegung des Umsatzes ist jedoch ein erwarteter Rückgang der Erlöse aus Bodenverkehrsdienstentgelten im Zusammenhang mit der geänderten Verrechnung der Kabineninnenreinigung sowie aus dem Verlust des Auftrags zur Erbringung der Luftsicherheitsleistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz für das Terminal 2 in Frankfurt. Bedingt durch einen leichten Anstieg der Aufwandsseite, im Wesentlichen aufgrund höherer Aufwendungen für Investitionsmaßnahmen, rechnet die Fraport AG

für das Geschäftsjahr 2010 mit einem Rückgang des **EBITDAs**. Die zunehmende Investitionstätigkeit wird sich auch weiterhin auf die Abschreibungen sowie das Finanzergebnis des Geschäftsjahres 2010 negativ auswirken. In Konsequenz aus dem Rückgang des EBITDAs, höheren Abschreibungen und einem schlechteren Finanzergebnis wird auch der **Jahresüberschuss** unter dem Wert von 2009 liegen. Aufgrund der angestrebten Dividendenkontinuität und der langfristig positiven Ertragsaussichten plant der Vorstand, die **Dividende** je Aktie auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2009 zu halten.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Investitionstätigkeit** der Fraport AG wird im Jahr 2010 weiterhin durch unverändert hohe Investitionen in den Flughafen-Ausbau und die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und Anlagen in Frankfurt bestimmt. Bedingt durch rückläufige Investitionen in Finanzanlagen wird das gesamte Investitionsvolumen jedoch unterhalb des Wertes von 2009 liegen. Die Investitionstätigkeit wird sich auch in der **Kapitalflussrechnung** des Jahres 2010 widerspiegeln. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wird im Geschäftsjahr 2010 erneut deutlich über dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit liegen. In Summe wird der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit jedoch aufgrund des Wegfalls der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH und der Investitionen in Finanzanlagen im Geschäftsjahr 2009 unterhalb des Wertes von 2009 liegen. Aufgrund der zunächst abgeschlossenen Vorratsfinanzierung wird der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit im Geschäftsjahr 2010 ebenfalls deutlich unterhalb des Wertes von 2009 liegen. Bedingt durch die hohen Mittelabflüsse für die Investitionstätigkeit wird der Bestand an flüssigen Mitteln im Jahr 2010 deutlich abschmelzen. Resultierend aus einem rückläufigen Bestand an liquiden Mitteln und geringeren Verbindlichkeiten sollte auch die **Bilanzsumme** der Fraport AG zum Ende des Geschäftsjahres 2010 leicht unterhalb des Wertes von 2009 liegen. Die **Netto-Finanzschulden** sowie die **Gearing ratio** werden aufgrund des Rückgangs der liquiden Mittel und der geringeren Tilgung der Kreditverbindlichkeiten in 2010 weiter ansteigen.

Vorschau 2011

Im Zuge einer weiteren Erholung der Verkehrszahlen, der weiteren stufenweisen Anhebung der Flughafen-Entgelte und der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011/2012 rechnet die Fraport AG für das Geschäftsjahr 2011 wieder mit einem Anstieg der Umsatzerlöse. Aufgrund des „Zukunftsvertrags 2018“ sollte der operative Aufwand der Fraport AG im Vergleich zu 2010 nahezu konstant gehalten werden, was zu einem Anstieg des **EBITDAs** führen sollte. Trotz höherer Abschreibungen und einem weiterhin rückläufigen Finanzergebnis wird der **Jahresüberschuss** über dem Wert von 2010 erwartet. Der Vorstand strebt an, die **Dividende** je Aktie auch für das Geschäftsjahr 2011 stabil zu halten.

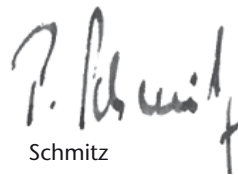
Frankfurt am Main, den 1. März 2010
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

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

Jahresabschluss der Fraport AG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(5)	1.659,5	1.722,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	28,8	28,0
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	43,1	61,7
Gesamtleistung		1.731,4	1.812,5
Materialaufwand	(8)	-456,1	-482,5
Personalaufwand	(9)	-644,1	-631,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-195,6	-184,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-180,5	-232,6
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		255,1	281,4
Erträge aus Beteiligungen	(12)	14,6	34,2
Zinsergebnis	(13)	-35,5	-51,8
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-13,7	-47,2
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	7,1	6,0
Finanzergebnis		-27,5	-58,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		227,6	222,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-51,9	-56,9
Jahresüberschuss	(17)	175,7	165,7
EBITDA		450,7	465,7

EBITDA: EBIT + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

BILANZ

AKTIVA			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
A. Anlagevermögen		5.039,8	3.902,7
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	27,1	28,4
II. Sachanlagen	(19)	3.988,9	3.284,3
III. Finanzanlagen	(20)	1.023,8	590,0
B. Umlaufvermögen		2.135,1	1.338,6
I. Vorräte	(21)	13,2	7,8
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	115,6	109,1
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	118,0	83,5
IV. Wertpapiere	(24)	182,7	82,1
V. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	(25)	1.705,6	1.056,1
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(26)	27,6	43,9
Gesamt		7.202,5	5.285,2
PASSIVA			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
A. Eigenkapital	(27)	2.230,2	2.156,0
I. Gezeichnetes Kapital Bedingtes Kapital 5,7 Mio € (Vorjahr 5,7 Mio €)		918,6	917,1
II. Kapitalrücklage		589,3	586,9
III. Gewinnrücklagen		616,1	546,4
IV. Bilanzgewinn		106,2	105,6
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(28)	20,8	23,0
C. Rückstellungen	(29)	648,7	583,9
D. Verbindlichkeiten		4.244,3	2.464,0
I. Anleihen	(30)	950,0	0,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(31)	2.897,6	1.829,5
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(32)	278,8	526,5
IV. Andere Verbindlichkeiten	(33)	117,9	108,0
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(34)	58,5	58,3
Gesamt		7.202,5	5.285,2

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio €	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				Stand am 31.12.2009
	Stand am 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	100,9	5,5	0,7	1,7	107,4
	100,9	5,5	0,7	1,7	107,4
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.713,2	308,6	24,3	106,6	4.104,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.609,9	65,7	26,0	9,3	1.658,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	324,8	15,9	21,0	6,0	325,7
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.154,5	507,5	12,2	-112,4	1.537,4
	6.802,4	897,7	83,5	9,5	7.626,1
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	430,9	11,8	71,1	0,0	371,6
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	24,3	0,0	0,8	0,0	23,5
Beteiligungen	167,3	5,7	48,9	62,6	186,7
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	71,6	10,7	0,0	0,0	82,3
Wertpapiere des Anlagevermögens	137,1	293,4	0,0	0,0	430,5
Sonstige Ausleihungen	59,7	186,3	1,2	0,0	244,8
Geleistete Anzahlungen	62,6	0,0	0,0	-62,6	0,0
	953,5	507,9	122,0	0,0	1.339,4
Gesamt	7.856,8	1.411,1	206,2	11,2*	9.072,9

* Umbuchung von und in aktive und passive Rechnungsabgrenzungsposten und Vorräte

						Bruttowerte		Nettowerte
						Abschreibungen		
Stand am 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2009	
72,5	8,5	0,7	0,0	0,0	80,3	28,4	27,1	
72,5	8,5	0,7	0,0	0,0	80,3	28,4	27,1	
1.969,1	112,8	21,5	-1,0	0,0	2.059,4	1.744,1	2.044,7	
1.315,1	50,3	25,9	-1,7	0,0	1.337,8	294,8	321,1	
232,8	24,0	20,6	2,7	0,0	238,9	92,0	86,8	
1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1.153,4	1.536,3	
3.518,1	187,1	68,0	0,0	0,0	3.637,2	3.284,3	3.988,9	
199,2	5,8	44,1	0,0	16,9	144,0	231,7	227,6	
2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	22,2	21,4	
94,6	2,9	0,0	0,0	0,5	97,0	72,7	89,7	
64,1	4,9	0,0	0,0	0,0	69,0	7,5	13,3	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	137,1	430,5	
3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	56,2	241,3	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	62,6	0,0	
363,5	13,6	44,1	0,0	17,4	315,6	590,0	1.023,8	
3.954,1	209,2	112,8	0,0	17,4	4.033,1	3.902,7	5.039,8	

KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio €	2009	2008	Veränderung
Jahresüberschuss	175,7	165,7	10,0
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	191,8	189,5	2,3
Zunahme/ Abnahme der Rückstellungen	-23,5	-6,9	-16,6
Sonstige nicht zahlungswirksame sowie ungewöhnliche zahlungswirksame Aufwendungen/ Erträge	-8,6	-	-8,6
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11,1	47,6	-36,5
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus L+L sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	-54,8	-12,8	-42,0
Veränderung der Verbindlichkeiten aus L+L sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind	9,7	-22,6	32,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	301,4	360,5	-59,1
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens	-4,4	5,2	-0,6
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen	-1.054,3	-705,1	-349,2
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens	77,9	222,9	-145,0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen	-608,8	-313,9	-294,9
Zahlungseingang Manila-Engagement	-	41,9	-41,9
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-1.580,8	-749,0	-831,8
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen	3,9	6,2	-2,3
Auszahlungen an Unternehmenseigner	-105,4	-105,2	-0,2
Auszahlungen für den Erwerb von Wertpapieren	0,3	0,1	0,2
Veränderung von Termingeldern (Saldo)	-398,9	244,9	-643,8
Emission Anleihen	950,0	-	950,0
Veränderung von Finanzkrediten	1.466,7	742,2	724,5
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	1.916,6	888,2	1.028,4
Veränderung des Finanzmittelfonds	637,2	499,7	137,5
Finanzmittelfond am Anfang der Periode	1.017,1	517,4	499,7
Finanzmittelfond am Ende der Periode	1.654,3	1.017,1	637,2
Guthaben			
Flüssige Mittel	1.705,6	1.056,1	649,5
„Cash Pool“-Verbindlichkeiten	-51,3	-39,0	-12,3
Gesamt	1.654,3	1.017,1	637,2

ANHANG ZUM JAHRESABSCHLUSS 2009

(I) Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

_1

GRUNDLAGEN FÜR DIE AUFSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

_2

BILANZSTICHTAG, ANTEILSBESITZ UND WESENTLICHE EREIGNISSE

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2009.

Die Angaben gemäß § 285 Satz 1 Nr. 11 und 11a HGB (Anteilsbesitz) werden in einer Anlage zum Anhang dargestellt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGSVERÄNDERUNGEN UND UNTERNEHMENSGRÜNDUNGEN

Am 26. Februar 2009 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2009 wurden die Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu einem Preis von 1 € an das Land Rheinland-Pfalz übertragen.

Mit Wirkung zum 16. Januar 2009 wurde die 100-prozentige Beteiligung Alterra Lima Holdings, Ltd. liquidiert. Der Abgang erfolgte ohne Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung.

Am 16. Dezember 2008 wurde ein Kaufvertrag für den Erwerb von 50% der Anteile an der IC ICTAS ULUSLARARASI INSAAT VE TICARET ANOMIN SIRKETI (IC Ictas) abgeschlossen. Mit Erfüllung der Kaufvertragsbedingungen wurden am 5. Januar 2009 die Anteile der IC Ictas übertragen. Bis dahin wurde die in 2008 geleistete Anzahlung in Höhe von 62,6 Mio € als Anzahlung auf Finanzanlagen ausgewiesen. IC Ictas besitzt 32% der Dividendenrechte an der Antalya Finanzierungsgesellschaft. Mit Erwerb haben sich die Dividendenrechte der Fraport AG von 34% auf 50% erhöht. Mit Beschluss vom 21. Oktober 2009 wurden 35,5% der Anteile an IC Ictas für einen Preis von 47,6 Mio € auf die 100-prozentige Beteiligung ANTALYA HAVALIMANI ULUSLARARASI TERMINAL ISLETMECILIGI ANONIM SIRKETI (Antalya Havalimani) übertragen.

_3

WÄHRUNGS- UMRECHNUNG

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

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

_4

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGS- GRUNDSÄTZE

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

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

BILANZRECHTSMODERNISIERUNGSGESETZ (BILMOG)

Die Fraport AG hat sich entschieden, die ab dem 1. Januar 2010 verpflichtend anzuwendenden Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes nicht vorzeitig im Geschäftsjahr 2009 anzuwenden.

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE UND SACHANLAGEN

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

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Abs. 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 und 3 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung, angemessene Gemeinkosten sowie ab 1. Januar 2009 Zinsen für Fremdkapital.

Die Fraport AG hat im laufenden Geschäftsjahr erstmalig von dem Wahlrecht gemäß § 255 Abs. 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstandes verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgesetzt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 1,3 % und 4,3 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 38,2 Mio € aktiviert. Diese betreffen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Im Rahmen der Übernahme beziehungsweise des Erwerbs von Grundstücken mit aufstehenden Gebäuden, die interimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude auf Basis eines Ertragswertverfahrens ermittelt.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden entweder gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) mit einem Abschlag für nicht aktivierungsfähige Aufwendungen von 15 % aktiviert oder die geleisteten Stunden mit einem um 13 % gekürzten Vollkostensatz des Mitarbeiters angesetzt.

Seit dem 1. Januar 2009 wird das zugewogene Sachanlagevermögen, soweit steuerlich möglich, mit den zulässigen Höchstsätzen degressiv abgeschrieben. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird Übergang, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Abschreibungen auf Zugänge vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008 werden linear vorgenommen, Zugänge bis zum 31. Dezember 2007 linear beziehungsweise degressiv.

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

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

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 150 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und gleichzeitig als Abgang erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 150 € bis 3.000 € werden über fünf Jahre mit jeweils 20% abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt dagegen nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren auch handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 0,1 Mio € entlastet.

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

FINANZANLAGEN

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist. Gewinnanteile aus Personenhandelsgesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Werden Wertpapiere mit einem Agio oder Disagio erworben, wird das auf die jeweilige Periode entfallende anteilige Agio beziehungsweise Disagio als zusätzliche Anschaffungskosten beziehungsweise als Anschaffungskostenminderung erfasst.

VORRÄTE

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung sowie angemessene Gemeinkosten.

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

FORDERUNGEN, SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE UND FLÜSSIGE MITTEL

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen pauschale Wertberichtigungen unter Verwendung festgelegter Abwertungssätze vorgenommen. Die Ermittlung erfolgt anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse sowie durch Portfoliobildung von Kundengruppen mit gleichartigen Ausfallrisikomerkmale.

Die in 2006 aktivierten Ansprüche aus Körperschaftsteuerguthaben (s. a. Tz. 23) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundlegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75% p.a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung ausgewiesenen Aktivwert. Der Ausweis erfolgt unter den sonstigen Vermögensgegenständen.

WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS

Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS (hier IAS 19), unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 5,0 % p. a. (Vorjahr 6 % p. a.) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % p. a. (Vorjahr 2,5 % p. a.) unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005 G von Klaus Heubeck verwendet.

STEUERRÜCKSTELLUNGEN

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

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Betrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen erforderlich ist. Langfristige Rückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 2 abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis fristenkongruenter Zinssätze öffentlicher Anleihen (im Geschäftsjahr zwischen 1,1 % p. a. und 4,1 % p. a.).

Den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde. Die Ermittlung erfolgt gemäß den Regeln der International Financial Reporting Standards, IFRS (hier IAS 19), unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 3,5 % p. a. (Vorjahr 6 % p. a.) und für Jubiläumszuwendungen mit 5,4 % p. a. (Vorjahr 6 % p. a.). In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr 250 potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen. Diese resultieren ausschließlich aus der Neuregelung der Altersteilzeit für operativ Beschäftigte bis einschließlich des Geburtsjahrgangs 1958. Den anspruchsberechtigten Beschäftigten werden die bisherigen tariflichen Konditionen der Altersteilzeit bis zum Ende der Laufzeit des Tarifvertrags der Bodenverkehrsdienste weiterhin angeboten. Im Vorjahr wurden in die Rückstellung 508 potenzielle Anspruchsberechtigte aus der in 2009 ausgelaufenen Altersteilzeitregelung berücksichtigt.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt auf Basis fristenkongruenter Zinssätze öffentlicher Anleihen (im Geschäftsjahr zwischen 1,1 % p. a. und 4,1 % p. a.).

Ist der Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit höher als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag aktiviert und über die Laufzeit der Verbindlichkeiten linear abgeschrieben.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Wir setzen derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken sowie zur Absicherung von Einkaufspreisen bei Betriebsstoffen ein. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich, werden Bewertungseinheiten gebildet, das heißt Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen bei geschlossenen Positionen werden nicht berücksichtigt. Derivative Finanzinstrumente, für die keine geschlossenen Positionen

mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

Die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsrisiken erfolgt durch einen externen Finanzdienstleister unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode. Effektivitätsmessungen werden in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Bei Bestehen von Ineffektivitäten werden diese erfolgswirksam erfasst.

Die Marktwerte der Derivate zur Absicherung von Preisänderungsrisiken von Betriebsstoffen werden anhand aktueller Börsenkurse ermittelt.

AKTIENOPTIONSPROGRAMME

Aktienoptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2009 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgt nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind.

SONSTIGES

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz. Das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat unter dem Datum vom 19. Juli 2007 bestätigt, dass das Energieversorgungsnetz der Fraport AG die Voraussetzungen für ein Objektnetz nach § 110 Abs. 1 Nr. 1 EnWG erfüllt. Nachdem der erteilte Objektnetzbescheid aktuell noch rechtskräftig ist und durch die Behörde nicht zurückgenommen wurde, ist die Fraport AG von weitreichenden Vorschriften des Energiewirtschaftsrechts bei der Erstellung des Jahresabschlusses oder der Unternehmensorganisation befreit.

Eine möglicherweise zukünftige Verpflichtung zur Berücksichtigung der Vorschriften des Energiewirtschaftsrechts bei der Erstellung des Jahresabschlusses würde zu zusätzlichen, aber nicht wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abschlusserstellung führen.

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

_5

UMSATZERLÖSE

in Mio €	2009	2008
Flughafentgelte	527,1	538,5
davon Passagierentgelte	341,2	351,7
davon Lande- und Startentgelte	114,0	113,3
davon Abstellentgelte	37,1	36,2
davon Sicherheitsentgelte	34,8	37,3
Bodenverkehrsdienstentgelte	326,5	355,9
Infrastrukturentgelte	217,4	219,1
Sicherheitsdienstleistungen	110,3	126,9
Umsatzerlöse Real Estate	162,4	166,0
Umsatzerlöse Retail	136,5	141,8
Parkierung	63,6	59,1
Sonstige Umsatzerlöse	115,7	115,5
Gesamt	1.659,5	1.722,8

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

_6

**ANDERE AKTIVIERTE
EIGENLEISTUNGEN**

in Mio €	2009	2008
Andere aktivierte Eigenleistungen	28,8	28,0

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzen sich aus Ingenieur-, Planungs-, Bauleistungsleistungen, Einkaufsleistungen von Fraport-Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Rahmen der Erweiterung, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur enthalten.

_7

**SONSTIGE BETRIEB-
LICHE ERTRÄGE**

in Mio €	2009	2008
Auflösungen von Rückstellungen	17,8	21,1
Ertrag aus Verlustausgleichsanspruch Flughafen Hahn	5,6	0,0
Auflösung Wertberichtigungen auf Forderungen	3,7	4,5
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	2,2
Ausbuchung von Verbindlichkeiten	1,9	10,0
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,4	5,4
Buchgewinne aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0,8	1,1
Währungsgewinne	0,3	4,5
(davon realisiert)	(0,1)	(4,0)
Sonstige	9,4	12,9
Gesamt	43,1	61,7

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Rückstellungen aus dem Personalbereich.

Weiterhin wurde die im Vorjahr wegen negativer Marktwerte gebildete Rückstellung zur Absicherung von Preissteigerungen für geplante Dieseleinkäufe aufgrund wieder gestiegener Dieselpreise um 2,1 Mio € aufgelöst.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung der Geschäftsanteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH an das Land Rheinland-Pfalz wurde der bestehende Ergebnisabführungsvertrag mit Wirkung zum 28. Februar 2009 gekündigt. Gemäß Regelung im Kaufvertrag sind die bis dahin aufgelaufenen Verluste von der Fraport AG auszugleichen. Die Verluste in Höhe von 5,6 Mio € wurden als Aufwendungen aus Verlustübernahme erfasst (s. a. Tz. 15). Gleichzeitig stellt das Land Rheinland-Pfalz die Fraport AG von dieser Ausgleichspflicht frei. Hierfür wurde eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt.

Zudem wurden im Geschäftsjahr Verbindlichkeiten gegenüber der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in Höhe von 1,9 Mio € aufgrund der Veräußerung der Anteile ausgebucht. Die Ausbuchung von Verbindlichkeiten in 2008 in Höhe von 10,0 Mio € betrifft einen mit der DB Station & Service AG geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit der Überbauung des Fernbahnhofs am Frankfurter Flughafen.

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen beinhalten im Wesentlichen Erstattungen von Versicherungen aus Schadensfällen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 25,7 Mio € (Vorjahr 41,8 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstel-

lungen (17,8 Mio €), der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen (3,7 Mio €), der Ausbuchung von Verbindlichkeiten (1,9 Mio €) sowie Buchgewinnen aus Anlagenabgängen (0,8 Mio €).

_8

MATERIALAUFWAND

in Mio €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-53,8	-55,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-402,3	-426,7
Instandhaltung	-49,2	-54,8
Versorgungsleistungen	-73,8	-72,3
Sonstige Fremdleistungen	-279,3	-299,6
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-14,1)	(-28,4)
Gesamt	-456,1	-482,5

_9

**PERSONALAUFWAND
UND ANZAHL
DER MITARBEITER**

in Mio €	2009	2008
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-511,5	-507,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-132,6	-124,5
(davon für Altersversorgung)	(-39,1)	(-32,6)
Gesamt	-644,1	-631,7

Der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 12,4 Mio €. Dies ist primär auf die TVöD-Tariferhöhung von 2,8%, wirksam ab Januar 2009, zuzüglich einer tariflichen Einmalzahlung von 225 € je Mitarbeiter zurückzuführen. Der Anstieg im Bereich der Altersversorgung resultiert aus dem Rückgang des Zinssatzes (von 6,0% p.a. auf 5,0% p.a.) zur Bewertung der Pensionen. Gegenläufig wirkt sich der Abbau von 189 Stammbeschäftigten im Jahresdurchschnitt aus.

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

	2009	2008
Stammbeschäftigte	10.619	10.808
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	687	749
Gesamt	11.306	11.557

_10

**ABSCHREIBUNGEN AUF
IMMATERIELLE VER-
MÖGENSGEGENSTÄNDE
DES ANLAGEVER-
MÖGENS UND SACH-
ANLAGEN**

in Mio €	2009	2008
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-8,5	-8,7
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	-112,8	-104,9
Technische Anlagen und Maschinen	-50,3	-46,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-24,0	-24,4
Gesamt	-195,6	-184,3

Im Geschäftsjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen. Im Vorjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 175,8 Mio € und außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 8,5 Mio € vorgenommen.

_11

**SONSTIGE
BETRIEBLICHE AUF-
WENDUNGEN**

in Mio €	2009	2008
Mieten und Leasingaufwendungen	-23,9	-25,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-20,8	-25,9
Versicherungen	-20,0	-18,2
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-18,9	-15,4
Aufwand Betriebsrestaurants	-16,8	-16,8
Werbekosten	-14,8	-15,1
Schadenersatzleistungen	-5,7	-2,9
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-5,0	-5,4
Sonstige Steuern	-4,4	-4,7
Umweltschutz	-4,0	-7,5
Buchverluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	-11,9	-19,4
Währungskursverluste	-0,6	-8,5
(davon realisiert)	(-0,1)	(-4,6)
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	0,0	-30,2
Zuführung Drohverlustrückstellung aus Preisabsicherung Dieselkraftstoffe	0,0	-3,7
Sonstiges	-33,7	-33,3
Gesamt	-180,5	-232,6

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus Investitionen beinhalten insbesondere Aufwendungen aus Abbrüchen von Gebäuden und Anlagen.

Der Posten Sonstiges beinhaltet insbesondere Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ergibt sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Buchverlusten aus Anlagenabgängen von Sachanlagen in Höhe von 11,9 Mio €. Im Vorjahr (periodenfremder Anteil -50,0 Mio €) waren zudem Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen enthalten.

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Satz 1 Nr. 17 HGB n.F. Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzernanhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2009.

_12

**ERTRÄGE AUS
BETEILIGUNGEN**

in Mio €	2009	2008
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	1,9	1,9
Energy Air GmbH	1,4	2,6
Media Frankfurt GmbH	1,2	1,1
Lima Airport Partners S.R.L.	0,0	10,8
FraSec Fraport Security Services GmbH	0,0	7,8
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	5,1	3,1
Übrige	5,0	6,9
Gesamt	14,6	34,2
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(10,2)	(30,5)

_13

ZINSERGEBNIS

in Mio €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33,5	44,2
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(0,0)	(0,2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-69,0	-96,0
(davon an verbundene Unternehmen)	(-0,4)	(-1,8)
Gesamt	-35,5	-51,8

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen. Die Gelder für die Anlagen stammen aus der Aufnahme kurz- und langfristiger Finanzmittel zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten überwiegend Zinsen aus der Aufnahme kurz- und langfristiger Finanzmittel.

Seit Beginn des Geschäftsjahres 2009 werden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) zu den Herstellungskosten aktiviert. Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 38,2 Mio € aktiviert (s. a. Tz. 4).

Am 5. Februar 2009 erfolgte eine vorgezogene Teilzahlung in Höhe von 322,1 Mio € im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG / Ticono GmbH. Die Teilzahlung betrifft mit 302,9 Mio € langfristige Verpflichtungen, für die bereits in Vorjahren Verbindlichkeiten berücksichtigt wurden, sowie mit 19,2 Mio € den Erwerb von Grundstücken mit Eigentumsübergang in 2011. Mit Zahlung wurde der Buchwert der Verbindlichkeiten in Höhe von 312,3 Mio € ausgebucht. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Buchwert der Verbindlichkeiten und der hierfür erfolgten Teilzahlung in Höhe von 9,4 Mio € wurde in den sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen erfasst. Die noch ausstehenden langfristigen Zahlungsverbindlichkeiten werden bis zur Fälligkeit aufgezinzt, woraus sich im Geschäftsjahr ein Zinsaufwand in Höhe von 1,6 Mio € ergab (Vorjahr 25,4 Mio €) (s. a. Tz. 32).

ZUSAMMENSETZUNG ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio €	2009	2008
Langfristige Verbindlichkeiten	-55,1	-56,4
Aufzinsungen langfristige Verbindlichkeiten	-3,8	-28,1
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-3,3	-9,6
Übrige	-6,8	-1,9
Gesamt	-69,0	-96,0

_14

**ABSCHREIBUNGEN
AUF FINANZANLAGEN
UND AUF WERT-
PAPIERE DES UMLAUF-
VERMÖGENS**

in Mio €	2009	2008
AIRRAIL Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft	-7,2	0,0
mbH & Co. Vermietungs KG		
FraSec Fraport Security Services GmbH	-5,8	0,0
Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	0,0	-33,1
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	0,0	-13,5
Sonstige	-0,7	-0,6
Gesamt	-13,7	-47,2

Im Geschäftsjahr wurde sowohl der Beteiligungsbuchwert an der AIRRAIL Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (AIRRAIL) in Höhe von 2,3 Mio € als auch die an die AIRRAIL gegebenen Gesellschafterdarlehen in Höhe von 4,9 Mio € aufgrund der aktuellen Baukostenschätzung und der Vermarktungssituation des Airrail Centers vollständig wertberichtigt.

Weiterhin wurde auf den Beteiligungsbuchwert der FraSec Fraport Security Services GmbH eine Abschreibung in Höhe von 5,8 Mio € vorgenommen. Das Bundesministerium des Innern (BMI) schreibt ab 2010 die Erbringung von Luftsicherheitsdienstleistungen gemäß § 5 Luftsicherheitsgesetz für Teilbereiche des Flughafens Frankfurt aus, was zur Folge hat, dass Aufträge an Dritte verloren gehen.

_15

**SONSTIGES
FINANZERGEBNIS**

in Mio €	2009	2008
Zuschreibung Beteiligungsbuchwert Antalya Havalimani	16,9	0,0
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	10,3	8,1
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem AIRRAIL-Projekt	-8,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	-7,1	-26,0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5,6	-18,1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
Zahlungseingang auf Manila-Projekt	0,5	41,9
Gesamt	7,1	6,0

Im laufenden Geschäftsjahr wurde der Beteiligungsbuchwert der Antalya Havalimani um 16,9 Mio € erhöht, da die Gründe für die in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen teilweise entfallen sind.

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

Im Zusammenhang mit unserem Engagement an der AIRRAIL bestehen noch nicht ausgereichte Kreditzusagen in Höhe von 8,0 Mio €. Aufgrund der aktuellen Baukostenschätzung und der Vermarktungssituation des Airrail Centers wurden für diese Zahlungsverpflichtungen Rückstellungen berücksichtigt, da aus heutiger Sicht nicht von einer Rückzahlung der Darlehen ausgegangen werden kann.

Im Geschäftsjahr 2009 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 0,5 Mio € sowie Verluste in Höhe von 7,6 Mio € entstanden. Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Forward-Swaps aufgrund des zum Bilanzstichtag gesunkenen Zinsniveaus ergeben. Die Verluste erhöhten die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 34,5 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Forward-Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (s. a. Tz. 38).

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrages mit der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgelaufenen Verluste in Höhe von 5,6 Mio € wurden als Aufwendungen aus Verlustübernahme erfasst. Gleichzeitig stellt das Land Rheinland-Pfalz die Fraport AG von dieser Ausgleichspflicht frei. Hierfür wurde eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt (s. a. Tz. 7).

_16

STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

in Mio €	2009	2008
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-51,9	-56,9

Der Ertragsteueraufwand resultiert aus dem laufenden Steueraufwand sowie aus betriebsprüfungsbedingten Effekten. Diese Vorjahre betreffenden Sondereffekte wirkten sich im laufenden Geschäftsjahr steueraufwandsmindernd in Höhe von 20,5 Mio € aus.

_17

JAHRESÜBERSCHUSS UND ERGEBNISVERWENDUNG

in Mio €	2009	2008
Gewinnvortrag	0,2	0,1
Jahresüberschuss	175,7	165,7
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-69,7	-60,2
Bilanzgewinn	106,2	105,6

Erläuterungen zur Bilanz

_18

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die Zugänge in Höhe von 5,5 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 1,7 Mio € betreffen insbesondere sonstige Individual- und Standardsoftware zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 8,5 Mio € betreffen planmäßige Abschreibungen (s. a. Tz. 10).

_19

SACHANLAGEN

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 897,7 Mio €. Diese betreffen mit 469,3 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zum Ausbau des Flughafens einschließlich der Maßnahmen und Verpflichtungen für den ökologischen Ausgleich (s. a. Tz. 29 und 32) sowie Leistungen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

Weiterhin sind in den Zugängen zu den Anlagen im Bau aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 38,2 Mio € enthalten (s. a. Tz. 4).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Vermögensgegenstandes erstmals in 2009 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Erweiterung und Modernisierung in den bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung sowie den Rückkauf der Tiefgarage Nord im Bereich des Terminal 2.

Abgänge ergeben sich im Wesentlichen aus Korrekturen von im Vorjahr erfassten Eingangsrechnungen, Gutschriften und Stornierungen sowie aus der Ausbuchung nicht mehr verwertbarer Planungsleistungen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,8 Mio € (s. a. Tz. 7) sowie Buchverluste in Höhe von 11,9 Mio € erzielt (s. a. Tz. 11).

Im Geschäftsjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 187,1 Mio € vorgenommen (s. a. Tz. 10).

FINANZANLAGEN

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 11,8 Mio € resultieren im Wesentlichen aus den Kapitalerhöhungen bei der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 10,5 Mio € sowie bei der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG in Höhe von 1,1 Mio €.

Aufgrund der Veräußerung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH wurde ein Abgang in Höhe von 44,1 Mio € erfasst. Korrespondierend hierzu sind Abschreibungen abgegangen. Des Weiteren wurde der Abgang der Alterra Lima Partner Holdings Ltd. in Höhe von 27,1 Mio € erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden Zugänge zu den Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von 5,8 Mio € erfasst. Hierbei handelt es sich um die Abschreibung auf die Anteile der FraSec Fraport Security Services GmbH (s. Tz. 14).

Die Veränderungen der Anschaffungskosten der Anteile an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die Anteile an der IC ICTAS ULUSLARARASI INSAAT VE TICARET ANONIM SIRKETI (IC Ictas). Mit Übertragung der Anteile am 5. Januar 2009 wurde die geleistete Anzahlung in Höhe von 62,6 Mio € in die Anteile umgebucht. Am 7. Januar 2009 erfolgte eine Kapitalerhöhung in Höhe von 4,7 Mio €. Mit Beschluss vom 21. Oktober 2009 wurden 35,5 % der Anteile an der IC Ictas auf die 100-prozentige Beteiligung ANTALYA HAVALIMANI ULUSLARARASI TERMINAL ISLETMECILIGI ANONIM SIRKETI übertragen. Fraport AG hat im Gegenzug Barmittel in Höhe von 47,6 Mio € erhalten. Dieser Betrag entspricht dem relativen Anteil der Anschaffungskosten, so dass der Abgang erfolgsneutral erfasst wurde.

Die Zugänge zu Abschreibungen auf Beteiligungen in Höhe von 2,9 Mio € betreffen im Wesentlichen die Abschreibung auf die Kapitaleinlage bei der AIRRAIL (s. Tz. 14).

Bei den Abgängen zu den Ausleihungen an verbundene Unternehmen handelt es sich um die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an die Fraport Real Estate 162 163 GmbH in Höhe von 0,8 Mio €.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 10,7 Mio € resultieren überwiegend aus Gesellschafterdarlehen an die Multi Park II Mönchhof GmbH in Höhe von 7,3 Mio € sowie an die NICE Aircraft Services & Support GmbH in Höhe von 2,8 Mio €. Aufgrund der bestehenden Darlehensvereinbarung zwischen der Fraport AG und AIRRAIL wurden im Berichtszeitraum Auszahlungen in Höhe von 0,5 Mio € vorgenommen. Im Berichtszeitraum wurde die gesamte Ausleihung an AIRRAIL in Höhe von 4,9 Mio € abgeschrieben (s. Tz. 14).

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 293,4 Mio € setzen sich aus Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen in Höhe von 290,8 Mio € sowie aus der Aufstockung der Fondsanteile zur Insolvenzsicherung für Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen unserer Mitarbeiter / -innen in Höhe von 2,6 Mio € zusammen.

Bei den Zugängen zu den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 186,3 Mio € handelt es sich ausschließlich um Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Die Abgänge in Höhe von 1,2 Mio € betreffen Tilgungen der Arbeitgebendarlehen.

Zum Bilanzstichtag sind in den sonstigen Ausleihungen Finanzinstrumente enthalten, deren Buchwert (50,0 Mio €) über dem beizulegenden Zeitwert (49,3 Mio €) liegt. Für dieses angelegte Kapital besteht eine garantierte vollständige Rückzahlung am Laufzeitende, so dass auf eine Abwertung verzichtet werden konnte.

Erläuterungen der Abschreibungen siehe Tz. 14 und Zuschreibungen Tz. 15.

_21

VORRÄTE

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7,4	7,8
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	5,8	0,0
Gesamt	13,2	7,8

Die Fraport AG errichtet schlüsselfertig eine Logistikimmobilie, die in 2010 nach Fertigstellung veräußert wird. Die bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Herstellungskosten sind in den Grundstücken und Gebäuden zum Verkauf erfasst.

_22

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	115,6	109,1

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

_23

ANDERE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio €	31.12.2009	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4,9	4,9	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,7	1,7	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	111,4	67,1	19,9	24,4
davon Körperschaftsteuerguthaben	(27,6)	(3,9)	(14,3)	(9,4)
davon Rückdeckungsversicherung	(13,8)			(13,8)
davon sonstige kurzfristige Darlehen	(10,0)	(10,0)		
davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn	(5,6)		(5,6)	
	118,0	73,7	19,9	24,4

in Mio €	31.12.2008	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1,8	1,8	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,8	1,8	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	79,9	40,9	14,3	24,7
davon Körperschaftsteuerguthaben	(30,5)	(3,9)	(14,3)	(12,3)
davon Rückdeckungsversicherung	(12,4)			(12,4)
davon sonstige kurzfristige Darlehen	(0,0)			
davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn	(0,0)			
	83,5	44,5	14,3	24,7

Gemäß § 37 Abs. 4 KStG n.F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmals zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Die Fraport AG hat nach § 37 Abs. 5 KStG n.F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in 10 gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgte erstmals im Jahr 2008 und zukünftig jeweils am 30. September eines jeden Jahres.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2009 rund 32,2 Mio € (Vorjahr 36,2 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundlegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 27,6 Mio € (Vorjahr 30,5 Mio €).

Die in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände wurde mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 13,8 Mio € (Vorjahr 12,4 Mio €) angesetzt.

Im Geschäftsjahr wurde ein kurzfristiges Schuldscheindarlehen in Höhe von 10,0 Mio € erworben.

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrages mit der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH aufgelaufenen Verluste in Höhe von 5,6 Mio € wurden als Aufwendungen aus Verlustübernahme erfasst. Gleichzeitig stellt das Land Rheinland-Pfalz die Fraport AG von dieser Ausgleichspflicht frei. Hierfür wurde eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt (s. a. Tz. 15).

_24

WERTPAPIERE

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Sonstige Wertpapiere	180,8	79,9
Eigene Anteile	1,9	2,2
Gesamt	182,7	82,1

Die sonstigen Wertpapiere beinhalten überwiegend festverzinsliche Unternehmens- und Landesschatzanleihen mit Laufzeiten unter einem Jahr sowie eigene Anteile. Die eigenen Anteile wurden in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworben (zu eigene Anteile s. a. Tz. 27).

_25

**KASSENBESTAND,
GUTHABEN BEI
KREDITINSTITUTEN**

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Termingelder	1.698,4	1.047,0
Sonstige	7,2	9,1
Gesamt	1.705,6	1.056,1

_26

**AKTIVE RECHNUNGS-
ABGRENZUNGSPOSTEN**

Die kurzfristigen Termingelder betreffen insbesondere Anlagen in Landeswährung. Die Gelder stammen im Wesentlichen aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Baukostenzuschüsse	13,6	30,5
Sonstige	14,0	13,4
Gesamt	27,6	43,9

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

In Vorjahren wurde im Zusammenhang mit der Herstellung und Veräußerung der Tiefgarage Nord ein aktiver Rechnungsabgrenzungsposten für nicht erstattete Mehrbaukosten gebildet. Mit dem im Geschäftsjahr erfolgten Rückkauf der Tiefgarage Nord wurde der Buchwert des Rechnungsabgrenzungspostens in Höhe von 17,1 Mio € in die Anschaffungskosten umgebucht, da er Bestandteil der Kaufpreisfindung war.

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten ein Disagio für die im Geschäftsjahr platzierten Anleihen in Höhe von 3,4 Mio € (s.a. Tz. 30).

27

EIGENKAPITAL

ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen			Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Rücklage für eigene Anteile	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2009	917,1	586,9	36,5	2,2	507,7	105,6	2.156,0
Dividendenzahlung						-105,4	-105,4
Kapitalerhöhung	1,5	2,4					3,9
Veränderung eigener Anteile				-0,3	0,3		0,0
Jahresüberschuss						175,7	175,7
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen					69,7	-69,7	0,0
Stand 31.12.2009	918,6	589,3	36,5	1,9	577,7	106,2	2.230,2

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Jahr 2009 insgesamt um 1,5 Mio €.

Davon betreffen 1,4 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport Management Stock Options Plan 2001 (MSOP 2001) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 0,1 Mio € geschaffen.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital aus 91.858.729 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

ENTWICKLUNG DER IM UMLAUF BEFINDLICHEN UND DER EIGENEN AKTIEN NACH § 160 AKTG

	Gezeichnetes Kapital	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand				
			Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital	Anteil am Grundkapital
						in €	in %
Stand 1.1.2009	91.709.454	91.612.759	96.695	966.950	0,105		
Mitarbeiteraktienprogramm:							
Kapitalerhöhung (29.5.2009)	145.075	145.075					
Management-Stock-Options-Programm (MSOP):							
Kapitalerhöhungen MSOP 2001	4.200	4.200					
Vorstandsvergütung:							
Aktienweitergabe an Vorstände		12.466	-12.466	-124.660	0,014		
Stand 31.12.2009	91.858.729	91.774.500	84.229	842.290	0,092		

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) wurden am 29. Mai 2009 zu einem Preis von 26,31 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum seinerzeit aktuellen Wert von 23,81 € übertragen.

GENEHMIGTES KAPITAL

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

Von diesem genehmigten Kapital wurden in 2009 1.450.750 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2008:	697.376	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm:	-145.075	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2009:	552.301	10,0

Mit der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 5,5 Mio € geschaffen. Das neue genehmigte Kapital ermächtigt den Vorstand, bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen.

Zum 31. Dezember 2009 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 5,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

BEDINGTES KAPITAL

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begehrten und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen MSOP 2001 hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlos-

senen Fraport Management Stock Options Plan 2005 (MSOP 2005). Der Vorstand und Aufsichtsrat werden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2009 5,7 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2009 wurden Bezugsrechte des MSOP 2001 i. H. v. 0,1 Mio € (4.200 Optionen) ausgeübt. Mit dieser Ausübung sind alle ausgegebenen Aktienoptionen des MSOP 2001 ausgeübt.

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

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des Aktienoptionsplans 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung erfüllt.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 2.016.150 Bezugsrechte ausgegeben.

KAPITALRÜCKLAGE

Die Veränderung der Kapitalrücklage in Höhe von 2,4 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (16,31 € Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 145.075). Des Weiteren resultiert die Veränderung aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 55.020 € (4. Tranche MSOP 2001) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Aktienoptionen ausgegebenen Aktien (insgesamt 4.200).

GEWINNRÜCKLAGEN

Die Rücklage für eigene Anteile hat sich im laufenden Geschäftsjahr um 12.466 ausgegebene eigene Aktien zur Abschlussvergütung der Vorstände in Höhe von 0,3 Mio € (bewertet mit 22,35 € je Aktie) vermindert.

BILANZGEWINN

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,15 € je Aktie (Vorjahr 1,15 € je Aktie). Auf die Ausführung in Tz. 17 wird verwiesen.

_28

SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZU- SCHÜSSE ZUM ANLAGE- VERMÖGEN

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	20,8	23,0

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

RÜCKSTELLUNGEN

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellungen für Pensionen	30,9	24,8
Steuerrückstellungen	142,7	171,6
Sonstige Rückstellungen	475,1	387,5
Gesamt	648,7	583,9

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2009	Verbrauch	Zuführung	31.12.2009
Pensionsverpflichtungen	20,3	-1,4	6,2	25,1
Sonstige Pensionszusagen	4,5	0,0	1,3	5,8
Gesamt	24,8	-1,4	7,5	30,9

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

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

Die Zuführung im laufenden Geschäftsjahr resultiert überwiegend aus den erhöhten Einzahlungen der arbeitnehmerfinanzierten Altersversorgung sowie dem Rückgang des Diskontierungszinssatzes um 1 %-Punkt.

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2%; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 1,4% erhoben. Das Sanierungsgeld erhöht sich ab Januar 2010 um 0,9%-Punkte auf 2,3%. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über den tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 437,0 Mio €. Für die über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 142,7 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet. Die Veränderung der Steuerrückstellungen ist im Wesentlichen auf den Abschluss von Teilbereichen der Betriebsprüfung für die Jahre 1999 bis 2002 zurückzuführen.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2009
Personal	196,0	-79,8	-9,9	72,3	178,6
Ökologischer Ausgleich	0,0	0,0	0,0	58,7	58,7
Umwelt	38,1	-5,5	0,0	4,0	36,6
Derivative Finanzinstrumente	31,1	0,0	-2,6	7,6	36,1
Übrige	122,3	-40,3	-5,9	89,0	165,1
Gesamt	387,5	-125,6	-18,4	231,6	475,1

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie für Ansprüche aus Zeitguthaben gebildet.

Im Geschäftsjahr wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nord West abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergibt, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese im Geschäftsjahr bestehenden langfristigen Verpflichtungen wurden barwertig Rückstellungen in Höhe von 58,4 Mio € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 41,7 Mio € passiviert (s. a. Tz. 32). Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen in den Anlagen im Bau aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinnt. Der Buchwert der aufgezinnten Rückstellungen beträgt zum Bilanzstichtag 58,7 Mio €.

Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie Asbestschäden in Gebäuden gebildet worden. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente beinhaltet Rückstellungen in Höhe von 34,5 Mio € (Vorjahr 27,4 Mio €) für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit der Absicherung künftiger Preissteigerungen für den Bezug von Dieselmotoren in Höhe von 1,6 Mio € (Vorjahr 3,7 Mio €) (s. a. Tz. 38).

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere für Rabatte und Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen sowie Schadensfälle gebildet.

In dem Posten ist zudem eine Rückstellung in Höhe von 29,8 Mio € für Grundstückserwerbe enthalten, die der Fraport AG im laufenden Geschäftsjahr per Besitzeinweisungsbeschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt im Zusammenhang mit dem Ausbau zugegangen sind.

Weiterhin sind in dem Posten Rückstellungen gegenüber unserer Frachtochter Fraport Cargo Services GmbH in Höhe von 21,5 Mio € (Vorjahr 25,9 Mio €) (s. a. Tz. 11) sowie Rückstellungen für das Kostenvolumen der noch erwarteten, von der Fraport AG durchzuführenden passiven Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 6,7 Mio € (Vorjahr 11,3 Mio €) enthalten.

_30

ANLEIHEN

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008	Restlaufzeit		
			bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	0,0	0,0	0,0	950,0

Zur weiteren Aufstockung der Vorratsfinanzierung wurde in 2009 eine Anleihe mit einem Volumen von 800 Mio € platziert. Die Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,25 % p.a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Der Ausgabekurs beträgt 99,832 %.

Weiterhin wurde im Geschäftsjahr eine weitere Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,875 % p.a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von zwanzig Jahren. Der Ausgabekurs beträgt 98,566 %.

_31

**VERBINDLICHKEITEN
GEGENÜBER
KREDITINSTITUTEN**

in Mio €	31.12.2009	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.897,6	93,9	348,0	2.455,7

in Mio €	31.12.2008	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.829,5	507,8	71,0	1.250,7

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in 2009 um 1.068,1 Mio €, insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs der Fraport AG aufgestockt.

In diesem Zusammenhang wurde im Geschäftsjahr ein Schuldscheindarlehen in Höhe von 368 Mio € emittiert. Darüber hinaus kamen die im Vorjahr mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der Landestreuhandstelle Hessen (LTH) Bank für Infrastruktur abgeschlossenen langfristigen Darlehen in Höhe von insgesamt 980 Mio € zur Auszahlung.

_32

**VERBINDLICHKEITEN
AUS LIEFERUNGEN UND
LEISTUNGEN**

in Mio €	31.12.2009	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	278,8	164,1	94,3	20,4

in Mio €	31.12.2008	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	526,5	333,7	192,8	0,0

Am 5. Februar 2009 erfolgte eine vorgezogene Teilzahlung in Höhe von 322,1 Mio € im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG / Ticona GmbH. Die Teilzahlung betrifft mit 302,9 Mio € langfristige Verpflichtungen, für die bereits in Vorjahren Verbindlichkeiten berücksichtigt wurden sowie mit 19,2 Mio € den Erwerb von Grundstücken mit Eigentumsübergang in 2011. Mit Zahlung wurde der Buchwert der Verbindlichkeiten in Höhe von 312,3 Mio € ausgebucht (s. a. Tz. 13).

Für Verpflichtungen aus naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau wurden Verbindlichkeiten in Höhe von 41,7 Mio € eingebucht (s. a. Tz. 19 und 29). Nach Zahlung der ersten Rate beläuft sich der Buchwert zum Bilanzstichtag auf 40,0 Mio €.

_33

**ANDERE VER-
BINDLICHKEITEN**

in Mio €	31.12.2009	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,4	0,4	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	40,1	40,1	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	14,8	14,8	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	62,6	39,0	21,7	1,9
davon aus Steuern	(5,2)	(5,2)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,1)	(0,1)	–	–
	117,9	94,3	21,7	1,9

in Mio €	31.12.2008	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,4	0,4	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	81,2	81,2	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9,7	9,7	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	16,7	9,3	7,4	–
davon aus Steuern	(0,2)	(0,2)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,4)	(0,4)	–	–
	108,0	100,6	7,4	0,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten mit 18,5 Mio € Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer im Geschäftsjahr 2009 neu gefassten Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen. Bei der Vereinbarung handelt es sich um Spezialleasing. Das wirtschaftliche Eigentum des Netzwerkes wurde der Fraport AG zugeordnet, die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten bilanziert.

Weiterhin beinhaltet der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die im Geschäftsjahr platzierten Anleihen (s. a. Tz. 30).

_34

**PASSIVE RECHNUNGS-
ABGRENZUNGSPOSTEN**

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Mietvorauszahlungen	12,5	14,3
Vorausbezahlte Erbbauzinsen / Mietabgaben	6,5	13,1
Infrastrukturbeiträge Cargo City Süd	23,0	17,0
Sonstige	16,5	13,9
Gesamt	58,5	58,3

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Mietvorauszahlungen für Investitionen in Gebäude oder Investitionen zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchführt.

Im Zusammenhang mit der Vergabe eines Erbbaurechts für die Tiefgarage Nord hat die Fraport AG in Vorjahren Vorauszahlungen für Erbbauzinsen erhalten. Mit dem im Geschäftsjahr erfolgten Rückkauf der Tiefgarage Nord wurde der Buchwert des hierfür gebildeten Rechnungsabgrenzungspostens in Höhe von 4,9 Mio € in die Anschaffungskosten umgebucht, da er Bestandteil der Kaufpreisfindung war.

(III) Ergänzende Angaben

_35

HAFTUNGSVERHÄLT- NISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VER- PFLICHTUNGEN

HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

Zum 31. Dezember 2009 bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Bürgschaften	4,4	4,7
Gewährleistungsverträge	249,1	246,9
davon Vertragserfüllungsgarantien	145,9	148,0
Sonstige	38,6	16,1
Gesamt	292,1	267,7

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Gewährleistungsverträge resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit unseren nationalen sowie internationalen Beteiligungsprojekten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen keine Anzeichen, dass die Vertragsbedingungen nicht erfüllt werden und Fraport aufgrund der Gewährleistungsverträge in Anspruch genommen wird.

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 27,8 Mio € (40,0 Mio USD) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 13,2 Mio € (19,0 Mio USD) besteht.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, in Höhe von 44,7 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb am Flughafen Antalya hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Konzessionsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 8,8 Mio € (12,7 Mio USD), welche im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen unserer Tochtergesellschaft in Lima.

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

Im Rahmen der bestehenden Managementverträge mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 7,7 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossen Finanzierungsverträge in Höhe von 76,7 Mio €.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	162,0	164,0
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	16,9	17,4
fällig innerhalb der darauf folgenden 4 Jahre	37,4	38,2
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	107,7	108,4
Bestellobligo	797,1	561,8
davon für Baumaßnahmen	597,8	386,6
davon Sonstiges	199,3	175,2
Sonstiges	51,6	100,5
Gesamt	1.010,7	826,3
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	(136,9)	(124,9)

_36

AKTIENOPTIONS-PROGRAMM

MANAGEMENT-STOCK-OPTIONS-PLAN 2001:

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

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

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

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

Die Voraussetzungen zur Ausübung der verbliebenen letzten Tranche waren bereits im Vorjahr erfüllt. Im laufenden Geschäftsjahr wurden 4.200 Aktienoptionen ausgeübt, so dass somit alle ausgegeben Optionen des MSOP 2001 ausgeübt sind.

MANAGEMENT-STOCK-OPTIONS-PLAN 2005:

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 be-

schlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm (MSOP 2005) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

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

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

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

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

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

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

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2009 258.500 Bezugsrechte ausgegeben (s. a. Tz. 27).

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde	Ausübungspreis	Beizul. Zeitwert ²
				in €	in €	in €
MSOP 2001:						
Tranche 2001	11. Juni 2001	11. Juni 2003	11. Juni 2006	36,28	31,55	5,95
Tranche 2002	15. Mai 2002	15. Mai 2004	15. Mai 2007	29,49	25,64	4,22
Tranche 2003	16. Mai 2003	16. Mai 2005	16. Mai 2008	21,49	18,69	5,82
Tranche 2004	16. April 2004	16. April 2006	16. April 2009	26,57	23,10	6,20
MSOP 2005:						
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 ¹	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 ¹	19,27
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 ¹	18,42
Tranche 2008	3. Juni 2008	3. Juni 2011	3. Juni 2013	54,30	45,25 ¹	13,40
Tranche 2009	10. April 2009	10. April 2012	28. März 2014	30,20	25,17 ¹	8,55

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

² zum Ausgabezeitpunkt

ENTWICKLUNG DES BESTANDES AN AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTEN

	Gesamt	durchschn. Ausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Ausgegebene Bezugsrechte Stand 1.1.2009	770.700	56,84	234.000	91.350	445.350
Ausgegeben in 2009	258.500	24,38	74.000	46.600	137.900
Ausgeübt in 2009	-4.200	23,10	0	-500	-3.700
Verfallen in 2009	-61.800	38,35	-40.000	-11.000	-10.800
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2009	963.200	46,34	268.000	126.450	568.750

In den ausgegebenen Optionen sind 20.000 Optionen, die an Herrn Prof. Dr. Bender ausgegeben wurden, enthalten. Allerdings sind diese Optionen direkt nach der Ausgabe verfallen.

_37

ANGABEN ÜBER DAS
BESTEHEN VON BETEILIGUNGEN GEMÄSS
WERTPAPIERHANDELS-
GESETZ

Der gemäß § 22 Abs. 2 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG beträgt 51,65 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,52 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,13 %.

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

Die relativen Anteile der Aktionäre wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2009 angepasst. Daher können diese vom Zeitpunkt der Meldung der Schwellenüberschreitung / -unterschreitung beziehungsweise von den eigenen Angaben der jeweiligen Anteilseigner abweichen. Der an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Abschlussstichtag angepasste Stimmrechtsanteil ist den Aktionären wie folgt zuzuordnen: Artio Global Investors 10,33 %, Deutsche Lufthansa AG 9,93 %, Taube Hodson Stonex Partners Limited 3,58 %, Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. 2,98 % sowie Morgan Stanley 2,94 %. Für die verbleibenden 15,6 % liegen keine Meldungen vor.

_38

DERIVATIVE FINANZ-
INSTRUMENTE

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Zinsswaps	1.260,0	1.260,0	-90,8	-65,8	-34,5	-27,4
Preissicherung Diesel	19.690 mt*	26.520 mt*	-1,4	-3,7	-1,6	-3,7

* metrische Tonnen

Zum Abschlussstichtag bestehen 48 Zinsswaps, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden, um bestehende und geplante variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Ferner wurde eine Option zu einem Zinsswap verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

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

Fünf Zinsswaps wurden für geplante Kreditaufnahmen abgeschlossen. Hierfür bestehen zum Abschlussstichtag aufgrund der negativen Marktwerte Drohverlustrückstellungen in Höhe von 13,8 Mio €. Für 11 Zinsswaps bestehen aus vergangenen Marktbewertungen Drohverlustrückstellungen in Höhe von 20,7 Mio €. Diese werden über die Laufzeit des zwischenzeitlich abgeschlossenen Grundgeschäftes planmäßig aufgelöst (s. a. Tz. 15).

Die Marktwerte der abgeschlossenen Absicherungsgeschäfte für den zukünftigen Einkauf von Dieselmotorkraftstoffen haben sich im Berichtsjahr aufgrund der leicht angestiegenen Dieselpreise erhöht. Die im Vorjahr gebildete Drohverlustrückstellung konnte um 2,1 Mio € vermindert werden und beträgt zum 31.12.2009 1,6 Mio € (s. a. Tz. 11).

_39

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS DER FRAPORT AG GEMÄSS § 161 AKTG

Am 14. Dezember 2009 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Internetseite der Fraport AG dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

_40

ANGABEN ZU VORSTAND, AUFSICHTSRAT UND BERATERKREIS

PERSONELLE VERÄNDERUNGEN

Mit Vertragsablauf zum 31. August 2009 ist der ehemalige Vorstandsvorsitzende, Herr Prof. Dr. Wilhelm Bender, in den Ruhestand getreten. Am 1. September 2009 hat Herr Dr. Stefan Schulte, der bisherige stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, den Vorsitz im Vorstand der Fraport AG übernommen. Gleichzeitig wurde die neu geschaffene Position des Vorstands Operations durch Herrn Peter Schmitz besetzt. Herr Dr. Schulte und Herr Schmitz sind jeweils bis zum 31. August 2014 bestellt.

VERGÜTUNGSBERICHT

Für die Festlegung der Vorstandsvergütung im Einzelnen war bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung am 5. August 2009 (VorstAG) der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zuständig. Seitdem setzt das Aufsichtsratsplenium auf Vorschlag des Präsidialausschusses die Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest.

Die folgende Darstellung des Vergütungssystems für den Vorstand bezieht sich auf das im Geschäftsjahr 2009 geltende Vergütungssystem. Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 ist das Vergütungssystem und die konkrete Vorstandsvergütung an das VorstAG angepasst worden.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzt sich im Geschäftsjahr 2009 aus den folgenden erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten zusammen:

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

Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten.

ERFOLGSUNABHÄNGIGE KOMPONENTEN

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

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruch-

nahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Zudem erhalten die Vorstandsmitglieder bei freiwilliger gesetzlicher Rentenversicherung die Hälfte des Gesamtbeitrags beziehungsweise bei nicht freiwilliger Rentenversicherung die Hälfte des bei gesetzlicher Rentenversicherung zu zahlenden Gesamtbeitrags erstattet.

ERFOLGSABHÄNGIGE KOMPONENTEN

Bei Erreichen des im Wirtschaftsplan eines jeden Jahres ausgewiesenen Konzernumsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50 % des jeweiligen festen Jahresgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Konzernergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen. Bei den Herren Dr. Zieschang und Schmitz ist bei Überschreitung des Umsatzes beziehungsweise des Jahresergebnisses die Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung auf jeweils 25 % der Tantiemen begrenzt.

Auf 50 % der bei Zielerreichung vereinbarten Tantieme erhalten die Vorstandsmitglieder Abschlagszahlungen in monatlichen Teilbeträgen. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig.

Ein Teil der Tantiemezahlung erfolgt in Form von Aktien. Bei den Herren Prof. Dr. Bender und Mai berechnete beziehungsweise berechnet sich der Aktienanteil aus jeweils 10 % des Grundgehalts und der Tantieme. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat. Die Auszahlung erfolgt am darauf folgenden Tag.

Die Herren Dr. Schulte, Schmitz und Dr. Zieschang erhalten einen Aktienanteil von 30 % der innerhalb eines Monats nach Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses durch den Aufsichtsrat fällig werdenden Tantiemezahlungen. Diese Aktien unterliegen zur Hälfte einer vertraglich festgelegten Sperrfrist von 12 Monaten und mit der anderen Hälfte einer Sperrfrist von 24 Monaten nach Auszahlung.

Die Sperrfristen enden mit Ablauf des Dienstvertrages, sofern dieser nicht verlängert wird. Maßgebend bei der Berechnung ist der Schlusskurs der Aktie am Tag der Feststellung des jeweiligen Jahresergebnisses.

Neben der Tantieme werden zusätzlich Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährt (vgl. Tz. 36).

PENSIONSUSUSAGEN

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrages dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrages aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

Die Regelungen zur Altersversorgung von Herrn Prof. Dr. Bender insbesondere in Bezug auf die Hinterbliebenenversorgung wurden im Berichtsjahr durch einen Abänderungs- und Ergänzungsvertrag zum Dienstvertrag konkretisiert.

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

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

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2009 einen prozentualen Anspruch von 50,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2009 beträgt 51 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2009 einen prozentualen Anspruch von 33,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2009 30 % seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage (Richtlinie Nr. 2 [Kapitalkontenplan Fraport] über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über 8 Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet.

Herr Prof. Dr. Bender ist mit Ablauf des Monats August 2009 aus dem aktiven Dienst der Fraport AG ausgeschieden. Sein Ruhegehalt beträgt 75 % der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage von 90 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Herrn Dr. Schulte, Herrn Mai, Herrn Schmitz und Herrn Dr. Zieschang mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

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

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlungen 2009 angerechnet.

INDIVIDUELLE VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009

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

FIXE BEZÜGE UND TANTIEMEN SOWIE SACHBEZÜGE UND SONSTIGE NEBENLEISTUNGEN

in Tsd €	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme 2009	Tantieme Rückstellungsveränderung	Insgesamt
Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009	336,7	36,4	478,1	0,9	852,1
Herbert Mai	236,7	29,0	336,1	0,6	602,4
Peter Schmitz ab 1.9.2009	83,3	7,0	93,7	0,0	184,0
Dr. Matthias Zieschang	275,0	37,0	309,4	0,0	621,4
Prof. Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender bis 31.8.2009	233,3	43,3	331,3	0,9	608,8
Insgesamt	1.165,0	152,7	1.548,6	2,4	2.868,7

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2009 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2009. Mehraufwand aufgrund der für das Geschäftsjahr 2008 zu niedrig gebildeten Tantiemerrückstellung ist in der Veränderung der Rückstellung erfasst.

Der Dienstvertrag von Herrn Prof. Dr. Bender sieht ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB beträgt für das Jahr 2009 58,3 Tsd €. Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 78,8 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitigen erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt. Entsprechend der Zusatzvereinbarung zum Dienstvertrag zwischen der Fraport AG und Herrn Prof. Dr. Bender werden die am 15. Juli und 15. Dezember 1993 gewährten Zahlungen von 200.000,00 DM beziehungsweise 102.258,38 € auf die Tantieme für das Geschäftsjahr 2009 angerechnet.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2009 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2010.

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

Stück	MSOP 2005 1. Tranche (2005)	MSOP 2005 2. Tranche (2006)	MSOP 2005 3. Tranche (2007)	MSOP 2005 4. Tranche (2008)	MSOP 2005 5. Tranche (2009)	Bestand Gesamt
Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009	15.000	15.000	17.000	17.000	17.000	81.000
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000
Peter Schmitz ab 1.9.2009	0	0	0	0	7.000	7.000
Dr. Matthias Zieschang	0	0	15.000	15.000	15.000	45.000
Prof. Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender bis 31.8.2009	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000
Insgesamt	50.000	50.000	67.000	67.000	74.000	308.000

Die Optionen der 4. und 5. Tranche an Herrn Prof. Dr. Bender sind bereits verfallen, da hier keine Möglichkeit zur Ausübung besteht.

Aktionsoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2009 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind. Es ist zu erwarten, dass künftig auch für die Bilanzierung im Einzelabschluss Aktienoptionen als Personalaufwand zu

erfassen sind. Im Konzernabschluss nach IFRS ist dies bereits erfolgt und führte im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswertes: Dr. Stefan Schulte 229,6 Tsd €, Herbert Mai 205,4 Tsd €, Peter Schmitz 14,6 Tsd €, Dr. Matthias Zieschang 181,2 Tsd € und Prof. Dr. Wilhelm Bender 144,0 Tsd €.

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 25.126,2 Tsd €. Davon entfallen 20.241,0 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2009 1.685,1 Tsd €. Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2009 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

SONSTIGE VEREINBARUNGEN

Herr Prof. Dr. Bender wird die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden für zwei Jahre beratend unterstützen. Für diese und weitere Aufgaben stellt die Fraport AG Herrn Prof. Dr. Bender für zwei Jahre neben Büroräumen und für den Büobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materialien eine Assistentin zur Verfügung. Herr Prof. Dr. Bender erhält für seine Tätigkeit keine Vergütung von der Fraport AG. Reisekosten werden nach Genehmigung der Reise entsprechend den jeweils gültigen internen Richtlinien erstattet.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

Mit dem am 5. August 2009 in Kraft getretenen Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung wurde insgesamt ein engerer Raum für die Gestaltung der Vorstandsvergütung geschaffen. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auch auf eine langfristig orientierte, transparentere und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein.

Mit dem 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst. Neben dem festen Jahresgehalt sind die folgenden variablen, wachstums-, ertrags- und leistungsabhängigen Vergütungsformen Bestandteile der Gesamtvergütung:

- _ eine Tantieme
- _ ein Long-Term Strategy Award (LSA)
- _ ein Long-Term Incentive Programm (LTIP)

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS 2009

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 angepasst und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach pro vollem Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der übrigen Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrages. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro vollem Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet. Abweichend da-

von erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € pro Sitzung (s. a. Tz. 42). Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2009 insgesamt mit 527,3 Tsd € vergütet (Vorjahr: 511,7 Tsd €).

VERGÜTUNG DES BERATERKREISES 2009

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet. Im Geschäftsjahr 2009 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 108 Tsd € (Vorjahr: 120 Tsd €).

_41

MITGLIEDER DES VORSTANDS

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSITZENDER

(ab 1. September 2009)

Dr. Stefan Schulte

STELLVERTRETENDER VORSITZENDER

Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau
(bis 31. August 2009)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 28.2.2009)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG (ab 21.4.2009)

_ DELVAG Luftversicherungs AG (bis 8.5.2009)

_ DELVAG Rückversicherungs AG (bis 8.5.2009)

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse (bis 30.6.2009)

Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

Vorstand Operations

Peter Schmitz

(ab 1. September 2009)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ASG Airport Service GmbH, Frankfurt

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Service GmbH (FCS)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ ASG Airport Service GmbH, Frankfurt

_ Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Vorstand Controlling & Finanzen

Dr. Matthias Zieschang

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport IC Antalya Airport Terminal Management
(bis 26.9.2009)

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 28.2.2009)

_ Fraport IC Antalya Airport Terminal Management
(ab 27.9.2009)

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse (ab 1.7.2009)

VORSITZENDER

Prof. Dr. Wilhelm Bender

(bis 31. August 2009)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutscher Ring Krankenversicherungsverein a. G.
(ab 25.3.2009)

_ Lufthansa Cargo AG

_ SIGNAL IDUNA Allgemeine Versicherung AG

_ Thyssen Krupp Services AG

_ MTU Aero Engines Holding AG

_ Live Holding AG

_ FrankfurtRheinMain GmbH International

Marketing of the Region

_42

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSITZENDER**Karlheinz Weimar**

Hessischer Finanzminister

(Bezüge 2009: 37.750 €; 2008: 38.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Flughafen GmbH Kassel, Calden

Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied im Wirtschafts- und Infrastrukturbank-Ausschuss:

_ Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH

_ Future Capital AG, Hessen Life Sciences Chemie

_ HA Hessen Agentur GmbH

_ Messe Frankfurt GmbH

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

STELLVERTRETENDER VORSITZENDER**Gerold Schaub**

Landesfachbereichsleiter Verkehr

ver.di Hessen

(Bezüge 2009: 32.650 €; 2008: 33.050 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ LSG Lufthansa Service Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ LSG Sky Chefs Deutschland GmbH

Ismail Aydin

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2009: 22.350 €; 2008: 13.737,50 €)

Dr. Manfred Bischoff

Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler AG

(Bezüge 2009: 21.550 €; 2008: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Daimler AG

_ SMS GmbH

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

_ Royal KPN N.V.

_ Nortel Networks Corporation und Nortel Networks Limited
(bis 31.3.2009)

_ Unicredit S. p. a.

_ Voith AG

Jörg-Uwe Hahn

Hessischer Justizminister

(Bezüge 2009: 31.450 €; 2008: 32.250 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ K. L. Schmidt Consulting & Projektbau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (bis 28.2.2009)

_ TaunusFilm GmbH

_ HA Hessen Agentur GmbH (ab 20.4.2009)

Mitglied im Beirat:

_ ÖD-Beirat DBV-Winterthur (ab 22.1.2009)

Mitglied im Rundfunkrat:

_ Hessischer Rundfunk (bis 2.3.2009)

Erdal Kina

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2009: 22.350 €; 2008: 14.137,50 €)

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2009: 29.150 €; 2008: 27.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

_ REA Mobile AG

_ Dietz AG (ab 17.7.2009)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ IQB Career Services AG

Wolfgang Mayrhuber

Vorsitzender des Vorstands Deutsche Lufthansa AG
(Bezüge 2009: 16.200 €; 2008: 17.400 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ BMW AG
- _ Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
- _ Lufthansa Technik AG
- _ Austrian Airlines (ab 14.7.2009)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Swiss International Air Lines AG (bis 19.10.2009)

Member of the Board of Directors:

- _ SN Brussels (ab 24.6.2009)

Member of the Supervisory Board:

- _ HEICO Corporation, Miami, Florida

Klaus-Peter Müller

Aufsichtsratsvorsitzender Commerzbank AG
(Bezüge 2009: 16.200 €; 2008: 10.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

Commerzbank AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Fresenius SE
- _ Linde AG
- _ Steigenberger Hotels AG (bis 31.7.2009)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Assicurazioni Generali S.p.A.
- _ KfW Kreditanstalt für Wiederaufbau (bis 23.3.2009)
- _ Liquiditäts-Konsortialbank GmbH (bis 23.3.2009)
- _ Landwirtschaftliche Rentenbank (ab 16.7.2009)

Member of the Board of Directors:

- _ Parker Hannifin Corporation

Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater
(Bezüge 2009: 25.150 €, 2008: 14.537,50 €)

Matthias von Randow

Bevollmächtigter des Vorstands für Politik und Verkehrsrechte bei Air Berlin
(Bezüge 2009: 24.750 €; 2008: 12.937,50 €)

Gabriele Rieken

Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2009: 23.950 €; 2008: 24.350 €)

Petra Rossbrey

Generalbevollmächtigte Finanzen und Administration der GCS
(Bezüge 2009: 25.150 €; 2008: 23.550 €)

Mitglied im Beirat:

- _ Energy Air

Dr. h. c. Petra Roth

Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main
(Bezüge 2009: 23.950 €; 2008: 23.150 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- _ Frankfurter Aufbau AG (Konzernmandat)
- _ Mainova AG
- _ ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- _ Messe Frankfurt GmbH (Konzernmandat)
- _ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Konzernmandat)
- _ Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (Konzernmandat)
- _ Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (ab 2.12.2009)

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- _ Dom Römer GmbH (ab 31.7.2009)
- _ FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (5.2.2009–7.5.2009)
- _ Gas-Union GmbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH
- _ FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- _ Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
- _ The Forsythe Company gGmbH
- _ Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (5.2.2009–7.5.2009)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied in der Trägerkommission:

- _ Nassauische Sparkasse

Mitglied im Beirat:

- _ E.ON Ruhrgas AG
- _ THÜGA AG (bis 1.12.2009)

Hans-Jürgen Schmidt

Stellvertretender Landesvorsitzender
 komba gewerkschaft Hessen
 Vorsitzender
 komba gewerkschaft Kreisverband
 Flughafen Frankfurt/Main
 Betriebsratsmitglied
 (Bezüge 2009: 25.150 €; 2008: 14.537,50 €)

Werner Schmidt

Betriebsratsmitglied
 (Bezüge 2009: 23.150 €; 2008: 23.150 €)

Vorsitzender des Vorstands:

_ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafen-
 beschäftigter (AUF e.V.) (ab 31.8.2009)

Stellv. Vorsitzender des Vorstands:

_ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafen-
 beschäftigter (AUF e.V.) (bis 30.8.2009)

_ komba-Gewerkschaft, Kreisverband
 Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ SMW Abwasser GmbH

Mitglied in der Versammlung:

_ Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Lutz Sikorski

Stadtrat
 (Bezüge 2009: 25.950 €; 2008: 14.137,50 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ traffiQ
 _ RTW Planungsgesellschaft mbH
 _ FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Messe Frankfurt GmbH
 _ ivm GmbH
 _ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH
 _ Sportpark Stadion Frankfurt Gesellschaft für
 Projektentwicklungen mbH
 _ FSV Frankfurt 1899 Fußball GmbH
 _ FAAG (Frankfurter Aufbau AG)

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender
 (Bezüge 2009: 29.950 €; 2008: 25.150 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

(Bezüge 2009: 39.025 €; 2008: 28.325 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ DWS Investment GmbH
 _ Evonik Industries AG

Peter Wichtel

Betriebsratsvorsitzender
 Mitglied des Deutschen Bundestags
 (ab 27.10.2009)
 (Bezüge 2009: 31.450 €; 2008: 31.450 €)

Mitglied im Vorstand:

_ Unfallkasse Hessen

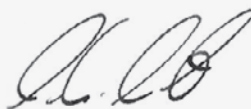
Mitglied im Aufsichtsrat:

_ operational services GmbH & Co. KG

Frankfurt am Main, den 1. März 2010

Fraport AG
 Frankfurt Airport Services Worldwide

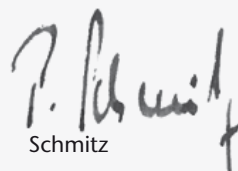
Der Vorstand



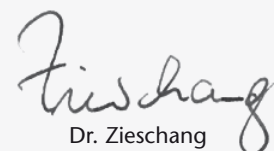
Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES GEMÄSS § 285 NR. 11 UND NR. 11A HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%	T€	T€
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	10,0	-23	-117 ¹²
AirITSystems GmbH, Hannover	50,0	3.083	1.036
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,0	1.189	179 ³
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	2.051	-192 ¹⁴
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	100,0	865	813
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 ⁵
AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Frankfurt am Main	3,4	-93.930	-64.565 ¹²
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/U.S.A.	100,0	2.508	472 ³
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	100,0	52.070	1.848
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	(100,0)	1.168	618 ³
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	1.810	1.292
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- ^{4,6}
Daport S.A., Dakar/Senegal	(10,0)	38	- ¹⁵
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,0	374.776	-3.444 ¹¹
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.842	1.790
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt	25,0	45	1
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	89	-6 ⁴
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	101.534	4.487
Flughafen-Partner Holding GmbH, Berlin	28,6	1.145	-6 ^{4,6}
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.174	108
Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore/Indien	100,0	2	- ⁴
Fraport Asia Ltd., Hongkong/China	100,0	49.927	-62 ³
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	13.620	-1.299
Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat/Österreich	100,0	384	-1.219 ³
Fraport IC Ictas Havalimani İletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0 (16,0)	19.107	-35
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0 (16,0)	-124.877	-32.224
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(50,0)	339	-31 ⁴
Fraport Immobilienservice und -entwicklung GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	12.737	4.849
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,0)	50.891	821
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,93 (0,07)	52.277	1.285
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	21	2
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	21	2
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-2.842	- ⁴
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	156	143
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	51,0	95	-252
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.095	1.731 ⁸
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	19	5
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	2.645 ⁸
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	7.605	3.634 ³
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	9.045	1.654 ³
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	26.768	7.617 ³
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	167	92 ³
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	(12,5)	199	- ^{7,13}
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	1	- ⁴
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.111	1.086

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%	T€	T€
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	25,0	1.010	107 ¹⁴
IC Ictas Uluslararası İnşaat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Ankara / Türkei	14,5 (35,5)	6.543	213 ¹⁴
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	-575	- 4, 6, 13
Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	347	47 ^{4, 6, 13}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	-1.282	- 4, 6, 13
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	871	270 ^{4, 6, 13}
Ineuropa Handling Menorca, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	281	101 ^{4, 6, 13}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E. ¹⁰ , Madrid / Spanien	20,0	1.642	- 4, 6, 13
International Aviation Security (UK) Ltd., London / Großbritannien	(100,0)	-	- 4, 6
International Aviation Security, Lda., Lissabon / Portugal	(100,0)	-	- 4, 6
Lima Airport Partners S.R.L., Lima / Peru	70,01	68.140	11.045
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	2.538	2.026 ³
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	3.623	1.265
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,0)	2.083	-337
NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	13.683	2.464
Northern Capital Gateway, Moskau / Russland	(35,5)	833	-118 ^{3, 14}
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	4.603	1.080 ¹²
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong / China	50,0	2.710	-739
Perishable-Center Frankfurt GBR, Frankfurt am Main	0,0	2.405	1.384 ¹²
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	739	49 ¹²
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.041	63 ¹²
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City / Philippinen (PTH)	40,0	-1.394	750 ^{4, 9}
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila / Philippinen (PTI)	40,0	-2.574	1.251 ^{4, 9}
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila / Philippinen (PAGS)	40,0	3.974	8 ^{4, 9}
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City / Philippinen (PIATCO)	30,0	86.562	4.288 ^{4, 9}
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai / China	50,0	229	3
Terminal for Kids gGmbH, Kelsterbach	(50,0)	591	1
Thalita Trading Ltd., Lakatamia / Zypern	35,5	1.000	-
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong / China	18,75	-16.439	-1.761 ¹⁴
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	35	1 ³
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City / China	24,5	218.081	16.031
ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt	16,25	109	4

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

¹ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

² Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

³ Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

⁴ Gesellschaft inaktiv

⁵ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme

⁶ Gesellschaft befindet sich in Liquidation

⁷ Beteiligung der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH

⁸ Ergebnis vor Verwendungsvertrag

⁹ Untestierter Jahresabschluss 2005

¹⁰ Unbeschränkte persönliche Haftung

¹¹ Geschäftsjahr endete am 31. März 2009

¹² Jahresabschluss 2008

¹³ Jahresabschluss 2007

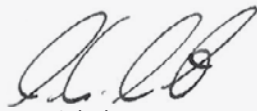
¹⁴ Untestierter Jahresabschluss 2009

¹⁵ Tochterunternehmen der Afriport S.A.

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

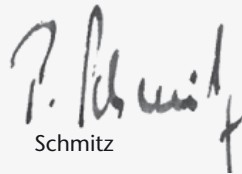
Frankfurt am Main, den 1. März 2010
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 1. März 2010
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagenseil
Wirtschaftsprüfer

Grube
Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: 01805 3724636*
oder: 01805 FRAINFO*
vom Ausland: +49 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 69 690-74842
Telefax: +49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept und Design

Heisters & Partner,
Büro für Kommunikationsdesign
Mainz

Veröffentlichungstermin

25. März 2010

*Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise maximal 42 ct/min