

Konzern-Zwischenbericht

zum 31. März 2006



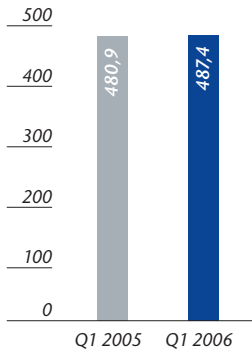
Inhalt

2	Highlights und Kennzahlen
3	Editorial
4	Fraport-Aktie
4	Kennzahlen und Kursverlauf
5	Aktionärsstruktur
5	Dividendenpolitik
5	Investor Relations
5	Mitarbeiterbeteiligungsprogramm
6	Geschäftsverlauf
6	Entwicklung des Luftverkehrs
7	Umsatz und Ergebnis
8	Vermögens- und Finanzlage
8	Investitionen
9	Kapitalflussrechnung
10	Vermögens- und Kapitalstruktur
11	Segmentberichterstattung
11	Aviation
12	Retail & Properties
13	Ground Handling
13	External Activities
15	Mitarbeiter
15	Auftragslage
16	Vorstand und Organisation
16	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
17	Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung
17	Aktienoptionsplan
17	Eigene Aktien
17	Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
18	Ausblick
18	Flughafen-Ausbau
18	A380-Wartung
18	FRA-Nord
18	Geschäftsaussichten
19	Passagieraufkommen
19	Konzern-Segmente
20	Konzern-Kennzahlen 2006
20	Vorschau 2007
21	Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2006
21	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
22	Konzern-Bilanz
23	Konzern-Kapitalflussrechnung
24	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
25	Konzern-Segmente
26	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht
27	Anhang
27	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
28	Konsolidierungskreis
29	Erläuterungen zu ausgewählten Bilanz- und GuV-Positionen
30	Finanzkalender
30	Ansprechpartner
30	Impressum

Highlights und Kennzahlen

Konzern-Umsatz

in Mio €



Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns zeigte im ersten Quartal 2006 trotz Passagier-rückgang Umsatz- und EBITDA-Zuwächse. An den Prognosen für das Gesamtjahr halten wir fest und erwarten auch für diesen Zeitraum eine Zunahme bei Umsatz und EBITDA.

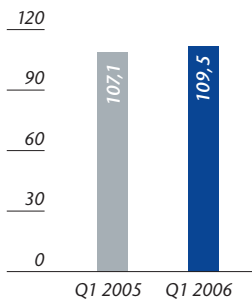
Die Fraport-Aktie setzte ihre positive Entwicklung aus 2005 auch im 1. Quartal 2006 fort und erreichte am 27. Februar 2006 einen neuen historischen Höchstkurs von 66,77 €.

Die wichtigsten Daten zum Geschäftsverlauf in den ersten drei Monaten des Jahres 2006:

- Konzernweiter Passagierrückgang um 6,8 % im Wesentlichen bedingt durch die Entwicklung in Antalya, leichter Rückgang am Frankfurter Flughafen um 1,1 % verursacht durch wetter- und streikbedingte Flugausfälle in Europa sowie die Verschiebung der Osterfeiertage.
- Anstieg des Cargovolumens um 9,8 %.
- Konzern-Umsatz mit 487,4 Mio € um 1,4 % über dem Vorjahreswert.
- EBITDA-Anstieg um 2,2 %¹ auf 109,5 Mio €.
- Konzern-Ergebnis mit 27,5 Mio € auf Vorjahresniveau.
- Ergebnis je Aktie stabil bei 0,30 €.

EBITDA

in Mio €

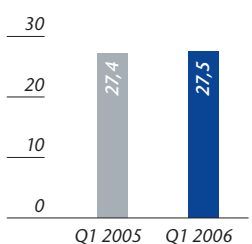


Kennzahlen

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %	2005
Umsatzerlöse	480,9	487,4	1,4	2.089,8
EBITDA	107,1	109,5	2,2	547,5
EBITDA-Marge	22,3 %	22,5 %	—	26,2 %
EBIT	56,8	54,7	-3,7	311,6
EBT	50,4	47,6	-5,6	290,4
Konzern-Ergebnis	27,4	27,5	0,4	161,5
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	0,31	0,30	-3,2	1,78
Eigenkapital ²	2.071,2	2.194,6	6,0	2.157,9
Bilanzsumme ²	3.729,6	3.954,5	6,0	3.951,6
Operativer Cash flow	87,7	96,4	9,9	493,7
Free Cash flow	14,9	20,0	34,2	58,3
Investitionen	144,3	97,3	-32,6	682,4
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	24.737	26.989	9,1	25.781

Konzern-Ergebnis

in Mio €



Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde ebenfalls geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

¹ Seit dem 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

² Zum Stichtag.

Editorial



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

bekanntermaßen hat 2006 einige Herausforderungen für Fraport parat: mit der Schließung der US-Air Base fehlen uns die Entgelte aus dem Militärverkehr, wir erzielen geringere Erlöse aus dem neuen Abfertigungsvertrag mit der Lufthansa und müssen die Effekte aus der Umstellung auf das konzernbezogene Nutzungsentgelt verkraften. Gleichzeitig müssen wir Belastungen aus zusätzlichen Sicherheitsanforderungen der EU verkraften. Nicht vorhersehbar waren die anspruchsvollen winterlichen Wetterverhältnisse, die zu überdurchschnittlich hohen Flugausfällen und zusätzlichem Räum- und Enteisungsaufwand führten. Trotzdem haben wir uns im ersten Quartal des laufenden Geschäftsjahres gut geschlagen. Unser Ergebnis liegt trotz dieser Belastungen im Wesentlichen auf beziehungsweise leicht über dem Vorjahresniveau. Dies ist eine Bestätigung unserer Anstrengungen in der Vergangenheit, aber natürlich kein Grund sich jetzt zurückzulehnen.

Die Luftverkehrsbranche befindet sich nach wie vor in einem strukturellen Umwälzungsprozess, die etablierten Fluggesellschaften müssen eine Antwort auf den Angriff der Low-Cost-Airlines finden. Die daraus resultierenden Anforderungen für die Flughäfen kann man in einem Satz zusammenfassen: wir müssen eine höhere Prozessqualität zu günstigeren Kostenstrukturen anbieten. Frankfurt befindet sich dabei in einer Sondersituation, da wir bereits nahe an der Kapazitätsgrenze operieren, deswegen einerseits im Wachstum beschränkt sind, andererseits eine höhere Komplexität bewältigen müssen, um Pünktlichkeit und Qualität auf einem hohen Niveau zu halten. Gleichzeitig bereiten wir uns auf das größte privatwirtschaftliche Investitionsvorhaben in Deutschland vor, den Ausbau des Frankfurter Flughafens um eine weitere Landebahn und ein drittes Terminal.

Diese Herausforderungen erfordern, dass wir unsere Geschäftsprozesse einfacher, schneller und kostengünstiger machen. Deswegen stellen wir mit unserem neuesten Effizienzprogramm „Focus Competition“ wesentliche Kernaktivitäten auf den Prüfstand. Hierzu gehören unter anderem das Facility Management und die IT-Unterstützung in Frankfurt. Branchenstandard ist beispielsweise ein objektorientiertes Facility Management, welches eine wesentlich höhere Leistungs- und Kostentransparenz zulässt. Natürlich erfordern diese Umwälzungsprozesse auch eine permanente Veränderungsbereitschaft unseres Unternehmens und aller unserer Mitarbeiter. Deswegen ist eine Grundvoraussetzung, dass das Management in der Lage ist, den Mitarbeitern die jeweiligen Herausforderungen und die Wettbewerbssituation von Fraport zu vermitteln, und dass wir uns immer wieder an neue Marktgegebenheiten anpassen müssen, um die Zukunft des Unternehmens zu stärken und die Sicherheit der Arbeitsplätze zu garantieren.

Im Sinne dieser Zukunftssicherung haben wir auch im 1. Quartal wieder nennenswerte Fortschritte gemacht. Der Erörterungstermin im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den Flughafen-Ausbau ist abgeschlossen. Das Modernisierungsprojekt FRA-Nord geht voran: die Planungen für den neuen CD Riegel und den Umbau von Terminal 2 sind abgeschlossen und mit der Eröffnung der Shopping Avenue in Terminal 1 sind modernisierte, attraktive Retail-Flächen in Betrieb gegangen. Der Flughafen Frankfurt entwickelt sich also kontinuierlich weiter und gemäß einem bekannten Flughafen-Bonmot gilt: Solange irgendwo am Flughafen ein Baukran steht, geht es uns gut!

Ihr

Stefan Schulte
Vorstand Finanzen und Bau

Fraport-Aktie

Kennzahlen und Kursverlauf

Kennzahlen zur Fraport-Aktie

	Q1 2005	Q1 2006	2005
Grundkapital (Konzern nach IFRS) in Mio €	905,7	910,9	910,7
Rechnerischer Anteil am Grundkapital . . . je Aktie, in €	10,00	10,00	10,00
Anzahl Aktien gesamt Stück	90.683.908	91.201.180	91.192.355
Anzahl Aktien im Umlauf zum Stichtag ¹ . . . Stück	90.569.983	91.091.452	91.078.430
Marktkapitalisierung ² in Mio €	2.869	5.721	4.089
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag . . Stück	96.992	274.756	106.898
Schlusskurs in €	31,68	62,80	44,90
Höchstkurs in €	33,32	66,77	44,90
Tiefstkurs in €	29,59	44,90	29,59
Ergebnis je Aktie (unverwässert) in €	0,31	0,30	1,78
Ergebnis je Aktie (verwässert) ³ in €	0,30	0,30	1,75

¹ Gesamtzahl der Aktien abzüglich eigener Aktien.

² Quartalschlusskurs, multipliziert mit Anzahl der Aktien im Umlauf.

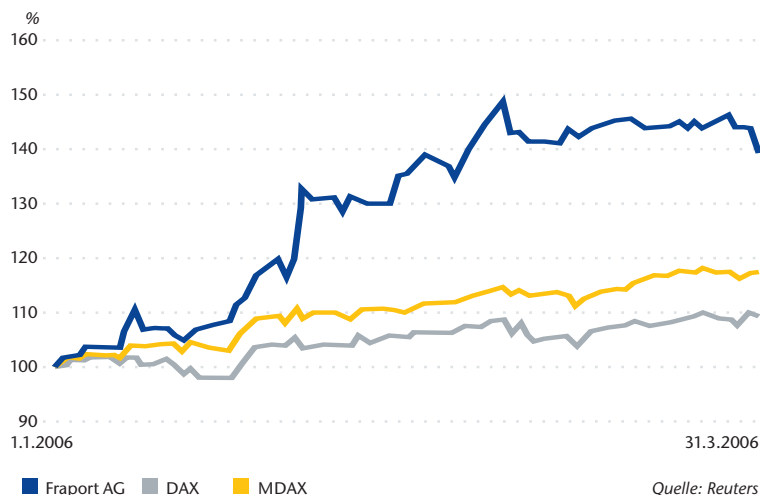
³ Bezogen auf den gewichteten Quartalsdurchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien.

Die Fraport-Aktie setzte ihre positive Entwicklung aus 2005 auch im 1. Quartal 2006 fort und erreichte am 27. Februar 2006 einen neuen historischen Höchstkurs von 66,77 €. Der Schlusskurs der Fraport-Aktie lag am 31. März 2006 bei 62,80 €.

Im Berichtszeitraum verzeichnete der DAX ein Plus von 9,5 %, der MDAX legte um 17,4 % zu. Die Fraport-Aktie konnte sich erneut besser entwickeln als die Vergleichsindizes. Das Papier gewann seit Jahresbeginn rund 40 % an Wert und übertraf damit den DAX um 30,4 Prozentpunkte und den MDAX um 22,5 Prozentpunkte.

Die Marktkapitalisierung zum 31. März betrug 5.721 Mio €. Dies bedeutet eine Steigerung des Börsenwerts seit 31. März 2005 um 2.852 Mio € und gleichzeitig eine Verdoppelung des Aktionärsvermögens. Auch die Liquidität der Aktie entwickelte sich erfreulich. Während im Vorjahr durchschnittlich 96.992 Aktien pro Tag gehandelt wurden, lag die Zahl für den aktuellen Berichtszeitraum bei 274.756.

Kursverlauf der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX



Aktionärsstruktur

Größte Einzelaktionäre sind nach wie vor das Land Hessen und die Stadtwerke Frankfurt am Main. Zum 31. Dezember 2005 hielt die Deutsche Lufthansa AG 5,0 % der Stimmrechtsanteile. Die Lufthansa hat ihren Anteil von rund 5 % am Jahresende 2005 auf 9,1 % zum Ende des ersten Quartals 2006 gesteigert. Gleichzeitig veröffentlichte Julius Bär eine Korrekturmeldung. Aufgrund dieser Meldung reduzierte sich der offiziell gemeldete Anteil von Julius Bär von 5,4 % auf 5,1 %. Der Streubesitzanteil ging unter Berücksichtigung dieser Änderungen von 31,0 % auf 27,2 % zurück.

Dividendenpolitik

Für das Geschäftsjahr 2005 schlagen der Vorstand und der Aufsichtsrat eine Dividende von 90 Cent je Aktie vor, welche den Vorjahreswert von 75 Cent um 20 Prozent übertreffen würde.

Investor Relations

Wir wollen mit umfassender, offener und zeitnaher Information größtmögliche Transparenz für den Kapitalmarkt schaffen.

Alle Telefonkonferenzen und Präsentationen werden live im Internet übertragen und anschließend zum Download bereitgestellt, sodass die aktuellsten Informationen allen Aktionärskreisen zugänglich sind. Seit März bieten wir zusätzlich zu unseren monatlichen Veröffentlichungen einen elektronischen Newsletter für Aktionäre an. Interessenten können den Newsletter auf unserer Website (www.fraport.de) abonnieren. Hier bieten wir unter „Investor Relations“ ein breites Informationsangebot. Es umfasst neben Informationen zur Aktie auch aktuelle Meldungen, Termine, Veranstaltungen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Finanz- und Verkehrszahlen.

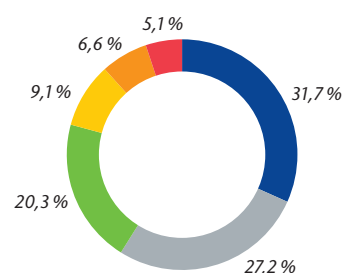
Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

Seit dem Börsengang im Jahr 2001 können Fraport-Beschäftigte im Rahmen des leistungs- und erfolgsabhängigen Vergütungsprogramms „LEA“ Fraport-Aktien zeichnen. Im vergangenen Jahr lag die Teilnehmerquote bei 47,4 %.

Die Anteilsscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt sie an ihre Beschäftigten.

Wie in den vergangenen Jahren werden die Mitarbeiteraktien im Mai 2006 ausgegeben, wodurch sich das Grundkapital erneut leicht erhöhen wird.

**Aktionärsstruktur
am 31. März 2006**



Geschäftsverlauf

Entwicklung des Luftverkehrs

Der europäische Luftverkehr verzeichnete nach vorläufigen Zahlen der Association of European Airlines im ersten Quartal 2006 ein deutliches Wachstum. Die Passagierzahlen lagen um 4,1 % über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die angebotenen Sitzkilometer lagen 4,4 %, die verkauften Sitzkilometer bei 4,7 % über dem jeweiligen Vorjahreswert.

Airports Council International (ACI) meldete ein weltweites Passagierwachstum von 4,5 % und bei der Frachtonnage einen Zuwachs von 4,2 %.

Die Passagierflotte unseres Hauptkunden Lufthansa erzielte im ersten Quartal 2006 weltweit eine Steigerung der Passagierzahlen um 2,8 %. Die angebotenen Sitzkilometer lagen 3,1 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert, die verkauften Sitzkilometer bei plus 1,0 %.

Im ersten Quartal des Jahres 2006 nutzten 14,6 Mio Passagiere die sechs Flughäfen des **Fraport-Konzerns**, 6,8 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Das Wachstum in Frankfurt-Hahn, Lima und Hannover konnte den leichten Rückgang in Frankfurt, vor allem aber den Einbruch der Passagierzahlen in Antalya durch die Eröffnung eines zweiten, konkurrierenden Terminals nicht kompensieren. Ohne den Sondereffekt in Antalya hätte das Konzern-Passagieraufkommen leicht über dem Vorjahr gelegen.

Frankfurt, der wichtigste Flughafen des Fraport-Konzerns, erreichte im Berichtszeitraum 11,2 Mio Passagiere. Erstmals seit dem Jahr 2002 schließt das erste Quartal beim Passagieraufkommen mit einem Rückgang ab. Negativ wirkte sich die Verschiebung der Osterferien in das zweite Quartal sowie eine ungewöhnlich hohe Anzahl von Flugausfällen aufgrund der Wetterverhältnisse und Streiks an anderen europäischen Flughäfen aus. Ohne diese Effekte wäre ein Anstieg ausgewiesen worden. Zuwächse wurden vor allem auf den Interkontinentalverbindungen mit dem Nahen und Fernen Osten sowie mit dem südlichen Afrika erzielt. In Europa legte, neben der weiterhin wachsenden Verkehrsregion Nordeuropa, nur Osteuropa mit abgeschwächter Dynamik zu. Die touristischen Destinationen mussten Aufkommensrückgänge hinnehmen, bis auf die Kanaren, die von einer Verlagerung von Türkeireisen profitierten. Rückläufig war die Zahl der Fluggäste auf innerdeutschen Strecken, wofür vor allem drei Faktoren wesentlich waren: Die Verlagerung von Kurzstreckenverbindungen ab Frankfurt auf das ICE-Netz der Deutschen Bahn, das größere Angebot von Direktflügen an anderen deutschen Flughäfen, insbesondere im Low-Cost-Sektor sowie die wetterbedingte Höhe der Flugannullierungen.

In dem von uns betriebenen Terminal am Flughafen **Antalya** setzte sich der Passagierrückgang aus dem Geschäftsjahr 2005 aufgrund der ungleichen Passagieraufteilung zwischen den konkurrierenden Terminals im ersten Quartal 2006 fort. Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 152 Tsd Passagiere verzeichnet, das sind 87,7 % weniger als im Vorjahr.

In **Lima** setzte sich das solide Verkehrswachstum fort. In den ersten drei Monaten 2006 nahm die Passagierzahl um 3,6 % zu. Dazu trug das Aufkommen aus dem internationalen Verkehr mit rund plus 5 % bei. Es gab zweistellige Angebotsaufstockungen bei Europaverbindungen und wachstumsstarken Zielen in Südamerika. Auch der Inlandsverkehr legte moderat zu.

Die Passagierzahl in **Frankfurt-Hahn** stieg im ersten Quartal des Jahres um 11,4 %. Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Streckenangebots in Form von neuen Zielen und Frequenzerhöhungen zurückzuführen. Inzwischen werden ab Frankfurt-Hahn allein im Passagierverkehr bis zu 38 Ziele von vier Airlines angefliegen.

Das **Cargo**-Volumen nahm konzernweit gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 9,8 % auf 566 Tsd Tonnen zu. Dies basierte vor allem auf dem seit über zwei Jahren anhaltenden Frachtboom am Flughafen Frankfurt. Ursächlich waren insbesondere die um rund ein Drittel aufgestockten Frach-

terflüge auf Asienverbindungen. Auch der zweitgrößte Frachtflughafen im Konzern-Verbund – Frankfurt-Hahn – entwickelte sich weiterhin positiv. Als dritter Wachstumsträger beweist sich Lima, wo sowohl vom Export- als auch vom Binnenaufkommen Wachstum generiert wurde.

Die Zahl der **Flugzeugbewegungen** an den sechs Konzern-Flughäfen lag mit 162.513 um 2,1 % unter dem Vorjahreswert. In Frankfurt war neben den ungewöhnlich hohen Flugausfällen vor allem der eingeplante Wegfall der Militärcharterverkehre nach dem Abzug der US-Streitkräfte von der Air Base ursächlich für das leichte Minus. Ohne diesen Effekt wäre das Flugaufkommen um zirka 1,5 % angestiegen. Die Entwicklung in Antalya beeinflusste auch bei den Flugzeugbewegungen das Konzern-Ergebnis negativ.

Die **Höchststartgewichte** beliefen sich in Frankfurt im Berichtszeitraum auf 6,5 Mio t und lagen damit um 1,1 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Der Rückgang ging mit knapp 4 Prozentpunkten auf die weggefallenen Militärcharterflüge zurück, da diese mit schwerem Fluggerät durchgeführt wurden. Der Anteil der „Widebody“-Flugzeuge lag somit auch um 0,7 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahreszeitraums bei 24,4 %. Der Sitzladefaktor stieg um 0,3 Prozentpunkte auf 68,4 %.

Verkehrszahlen Fraport-Konzern

1. Quartal 2006	Passagiere ¹		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
	2006	Veränderung zu 2005 in %	2006	Veränderung zu 2005 in %	2006	Veränderung zu 2005 in %
Frankfurt Main	11.217.241	- 1,1	497.572	9,1	113.909	- 0,5
Frankfurt-Hahn	701.984	11,4	25.644	36,3	8.782	16,1
Hannover	1.077.034	1,9	4.025	- 8,6	17.199	2,7
Saarbrücken	62.009	- 9,3	1	- 96,4	3.192	11,8
Antalya ²	151.926	- 87,7	n.a.	n.a.	1.364	- 83,1
Lima ³	1.387.856	3,6	38.498	6,5	18.067	11,3
Konzern	14.598.050	- 6,8	565.740	9,8	162.513	- 2,1

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

² Internationales Terminal 1.

³ Eigene Angaben Lima.

Quelle: ACI-Meldungen

Umsatz und Ergebnis

Der Fraport-Konzern konnte im ersten Quartal 2006 trotz Passagierrückgang Umsatz- und EBITDA-Zuwächse verzeichnen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahmen die **Umsatzerlöse** in den ersten drei Monaten um 1,4 % auf 487,4 Mio € zu. Hier spiegelten sich gegenläufige Effekte wider. Die Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen konnten aufgrund der Geschäftsausweitung erneut deutlich gesteigert werden. Auch die Erlöse aus Retail und Parkierung zeigten eine erfreuliche Erhöhung. Im Bereich der Flughafen-Entgelte wurde die Erlösminderung aus dem Militärverkehr durch die vereinbarte Preiserhöhung um 2,2 % und durch den Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte überkompensiert. Die Preiszugeständnisse bei den Entgelten für Bodenverkehrsdienste konnten durch die Steigerung des maßgeblichen Verkehrs sowie die positive Entwicklung der Erlöse im Frachtbereich nahezu ausgeglichen werden. Ein deutlicher Umsatzrückgang wurde bei den Erlösen aus Real Estate aufgrund der Umstellung der Umsatzabgaben von Mineralölgesellschaften sowie dem Wegfall des Stromeinkaufs durch Lufthansa und die US-Air Base verzeichnet.

Durch höhere sonstige betriebliche Erträge, vor allem resultierend aus Rückstellungsaufösungen, stieg die **Gesamtleistung** überproportional um 2,6 % auf 504,6 Mio €.

Der operative Aufwand (Sach- und Personalaufwand) stieg im Berichtszeitraum auf 395,1 Mio € an. Der **Personalaufwand** lag mit 262,1 Mio € um 3,8 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert. An der Steigerung hatte die ICTS Europe mit einem Zuwachs ihrer Mitarbeiterzahl um 17,7 % den wesentlichen Anteil. Konzernweit beschäftigte Fraport von Januar bis März durchschnittlich 26.989 Mitarbeiter, 9,1 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Die Personalaufwandsquote lag im Konzern bei 53,8 % und damit leicht über Vorjahresniveau.

Dagegen ging die **Sachaufwandsquote** leicht auf 27,3 % zurück, da der Sachaufwand bei steigenden Umsätzen mit 133,0 Mio € nahezu auf Höhe des Vorjahreswerts blieb. Im Sachaufwand abgebildet sind Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand. Maßgeblich für den Anstieg des Materialaufwands um 9,9 % auf 84,6 Mio € war im Wesentlichen der starke Wintereinbruch zu Anfang des Jahres und die zum 1. Juli 2005 erfolgte Ausgründung des Rechenzentrumsbetriebs. Diese Ausgründung ist allerdings insgesamt ergebnisneutral. Der sonstige betriebliche Aufwand reduzierte sich um 12,2 % auf 48,4 Mio €, insbesondere durch geringere Beraterkosten für die Bearbeitung des Manila-Projekts und niedrigere Einzelwertberichtigungen sowie Sparmaßnahmen in Frankfurt-Hahn.

Das **EBITDA** stieg in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres um 2,2 % auf 109,5 Mio €. Die EBITDA-Marge nahm um 0,2 Prozentpunkte auf 22,5 % zu.

Die **Abschreibungen** erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen wegen geplanter Abrissmaßnahmen von 50,3 Mio € im Vorjahresquartal auf 54,8 Mio €.

Das **EBIT** (Betriebliches Ergebnis) nahm folglich um 2,1 Mio € auf 54,7 Mio € ab.

Das **Finanzergebnis** betrug –7,1 Mio €, der Vorjahreswert lag bei –6,4 Mio €. Der Rückgang im Ergebnis at equity und in den Erträgen aus Beteiligungen resultierte vor allem aus Abschreibungserhöhungen in Lima aufgrund des neuen Terminals beziehungsweise aus dem Wegfall der Dividendenausschüttung der Ineuropa Handling UTE. Das sonstige Finanzergebnis stieg aufgrund der Veränderung der Währungsgewinne und -verluste in der Langfristfinanzierung für Antalya. Das niedrigere Zinsergebnis entstand unter anderem durch die Umschichtung in steueroptimierte Anlageformen.

Die Steuerquote ging von 45,6 % auf 42,2 % zurück, vor allem wegen der steueroptimierten Anlagestrategie und der erstmaligen Anrechnung des Körperschaftsteuerguthabens auf Ausschüttungen nach Ablauf des Moratoriums (Systemwechsel bei der Körperschaftsteuer in 2001). Das **Konzern-Ergebnis** lag mit 27,5 Mio €, das unverwässerte Ergebnis je Aktie mit 0,30 € jeweils auf Vorjahresniveau.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Der Fraport-Konzern investierte in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2006 insgesamt 97,3 Mio €, der Wert des Vorjahreszeitraums betrug 144,3 Mio €. Bereinigt um die vorjährigen Sondereffekte des Kaufs des Mönchhof-Geländes sowie der Zugänge bei langfristigen Geldanlagen lag die Investitionssumme des ersten Quartals 2006 allerdings über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Am Standort Frankfurt wurden 66,6 Mio € investiert, im Vorjahresquartal waren es 83,3 Mio €. Auch hier lag der um den Sondereffekt des Grundstückskaufs bereinigte Wert höher als im Vorjahr. Von den 66,6 Mio € entfielen insgesamt 36,1 Mio € auf die Modernisierung und schrittweise Erweiterung der bestehenden Terminals, einschließlich der Umbauten zur Vorbereitung auf den Airbus A380 und die brandschutztechnische Ertüchtigung.

In den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wurden im Berichtszeitraum 10,8 Mio € investiert, unter anderem in Zusammenhang mit der Verlegung der US-Air Base und dem Planfeststellungsverfahren.

Kapitalflussrechnung

Der **Cash flow aus laufender Geschäftstätigkeit** betrug in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres 96,4 Mio €. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 8,7 Mio €. Im betrieblichen Bereich erfolgte ein stichtagsbezogener Rückgang der Forderungen und ein Rückgang der Verbindlichkeiten.

Einen starken Anstieg verzeichnete der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit**. Mit 322,2 Mio € übertraf er den Vorjahreswert um 183,7 Mio €. Maßgeblich hierfür waren im Rahmen des Asset Management getätigte kurz- und langfristige Finanzinvestitionen in Höhe von 225,0 Mio € beziehungsweise 20,8 Mio €.

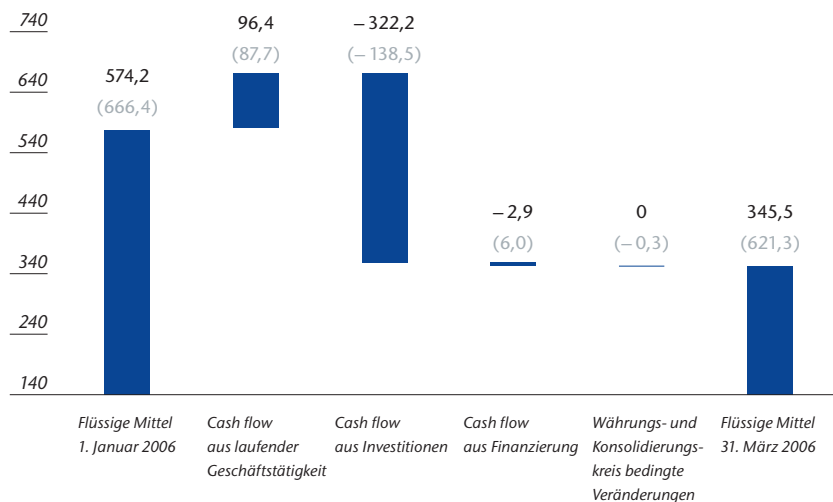
Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** in Höhe von – 2,9 Mio € lag um 8,9 Mio € unter dem Vorjahreswert und resultierte im Wesentlichen aus der Veränderung der Finanzschulden.

Der **Finanzmittelbestand** reduzierte sich insbesondere durch die Investitionen in Geldanlagen von 621,3 Mio € im Vorjahresquartal und 574,2 Mio € zum 31. Dezember 2005 auf 345,5 Mio € zum 31. März 2006.

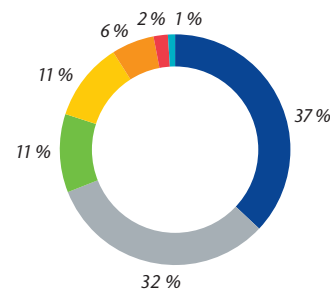
Veränderung der flüssigen Mittel

in Klammern: Daten Q1 2005

in Mio €



Investitionen: 97,3 Mio €



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

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

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** blieb mit 3.954,5 Mio € auf dem Niveau vom 31. Dezember 2005. Die **langfristigen Vermögenswerte** sanken leicht auf 3.085,4 Mio €. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen: zum einen führten zusätzliche Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und in den Ausbau am Standort Frankfurt sowie Investitionen in langfristige Geldanlagen zu einer Erhöhung. Zum anderen ist geplant, die belgische Tochtergesellschaft TCR zu verkaufen. Daher wurden die Vermögenswerte in den kurzfristigen Bereich umgegliedert. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** stiegen um 1,9 % auf 869,1 Mio €. Der Umgliederung der Vermögenswerte der TCR standen deutlich gesunkene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber. Weiter kam es im Zuge des strategischen Asset Managements zu einer Umschichtung von Zahlungsmitteln zu sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten.

Die Eigenkapitalquote¹ betrug zum 31. März 2006 52,9 % und war damit im Vergleich zum Bilanzstichtag 2005 nahezu stabil.

Die **langfristigen und kurzfristigen Schulden** sind um 1,9 % auf 1.759,9 Mio € gesunken. Im Wesentlichen resultierte dies aus der signifikanten Reduktion der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Innerhalb der kurz- und langfristigen Schulden fanden weitgehend ausgleichende Verschiebungen statt – einerseits bedingt durch die Umgliederung der Vermögenswerte der TCR in den kurzfristigen Bereich aufgrund der geplanten Veräußerung, andererseits durch die Tilgung kurzfristiger Darlehen und die Aufnahme von langfristigen Krediten. Verminderungen in den Ertragsteuerrückstellungen standen erhöhte sonstige Verbindlichkeiten aus Steuern und aus Personal gegenüber.

Die **Netto-Finanzschulden** beliefen sich zum 31. März 2006 auf 379,1 Mio €. Zum Bilanzstichtag 2005 überstiegen die Finanzschulden die Zahlungsmittel um 188,3 Mio €. Diese signifikante Veränderung resultierte aus der Anlage von Zahlungsmitteln in kurz- und langfristige Wertpapiere. Das Gearing stieg infolgedessen von 9,1 % auf 17,9 %.

Bilanzstruktur

		Langfristige Vermögenswerte	Kurzfristige Vermögenswerte	
Aktiva	31.03.2006	78,0 %	22,0 %	
	31.12.2005	78,4 %	21,6 %	
Passiva	31.03.2006	55,5 %	28,5 %	16,0 %
	31.12.2005	54,6 %	29,1 %	16,3 %
		Eigenkapital	Langfristige Schulden	Kurzfristige Schulden

¹ Eigenkapital vor Minderheitsanteilen und der zur Ausschüttung vorgesehenen Dividende.

Segmentberichterstattung

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird in den vier Segmenten „Aviation“, „Retail & Properties“, „Ground Handling“ und „External Activities“ abgebildet. Die drei Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG „Bodenverkehrsdienste“, „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Sicherheit“ sowie „Handels- und Vermietungsmanagement“ (vergleiche Kapitel „Vorstand und Organisation“) sind den Segmenten eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen diese Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Die internen Servicebereiche „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie das „Immobilien- und Facility Management“ gehören zum Segment „Retail & Properties“.

Alle Beteiligungsunternehmen außerhalb Frankfurts sind dem Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ der Fraport AG zugeordnet beziehungsweise im Segment „External Activities“ ausgewiesen und werden zentral gesteuert. Das gilt auch für drei Gesellschaften mit Sitz in Frankfurt, die nach Art ihrer Geschäftstätigkeit keinem der anderen Segmente angehören.

Die Ergebnisse von Minderheitsbeteiligungen, die „at equity“ bilanziert werden, und die Erträge aus sonstigen Beteiligungen sind im Finanzergebnis ausgewiesen.

Aviation hatte am Konzern-Umsatz mit 33 % den größten Anteil. Ground Handling steuerte 30 % bei, auf die Segmente External Activities und Retail & Properties entfielen 18 % beziehungsweise 19 %. Diese Werte blieben gegenüber den vergleichbaren Vorjahreswerten im Wesentlichen unverändert.

Das Segment Retail & Properties ist mit einem Beitrag zum Konzern-EBITDA von rund 68 % nach wie vor das ergebnisstärkste.

Aviation

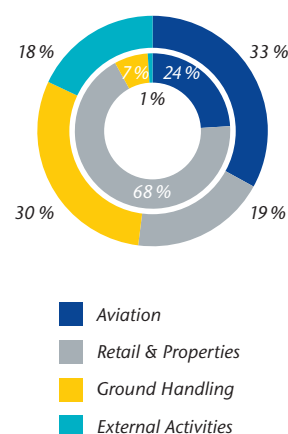
Das Konzern-Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt. Zudem fällt der geplante Flughafen-Ausbau in seine Zuständigkeit.

Aviation

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	154,1	159,0	3,2
EBITDA	30,9	26,7	-13,6
EBIT	18,2	7,3	-59,9
Mitarbeiter	3.327	3.250	-2,3

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2006 erzielte das Segment Aviation einen Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 3,2 % auf 159,0 Mio €. Die Erlösminde- rung durch Passagierückgang und dem Wegfall des Militärverkehrs wurde durch die mit den Luftverkehrsgesellschaften vereinbarte Preiserhöhung um 2,2 % und durch den Anstieg der sicherheitsbedingten Entgelte für die so genannten Critical Parts sowie das Vermischungsverbot überkompensiert.

Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz (äußerer Kreis) und EBITDA (innerer Kreis)



Der operative Aufwand lag mit 149,7 Mio € rund 10 % über dem Vorjahreswert. Höhere Aufwendungen entstanden insbesondere aufgrund von erweiterten Sicherheitsauflagen, einem erhöhten Winterdienst durch den starken Wintereinbruch Anfang des Jahres und die interne Verrechnung von dem Segment genutzter Flächen.

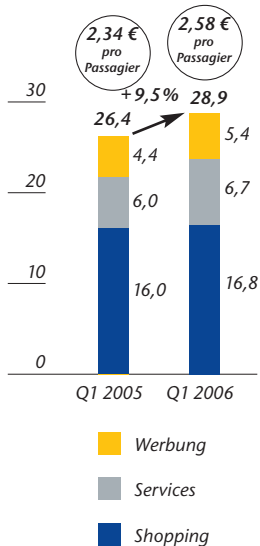
Das Segment-EBITDA lag daher mit 26,7 Mio € um 13,6 % unter dem Vorjahreswert. Das EBIT sank durch gestiegene Abschreibungen aufgrund von Nutzungsdauerverkürzungen für geplante Abrißmaßnahmen und Anlagezugängen proportional stärker auf 7,3 Mio €.

Retail & Properties

Unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement, Vermietung und Vermarktung der Immobilien sowie der CargoCity Süd („Real Estate“) sind im Segment Retail & Properties abgebildet.

Retail

in Mio €



Retail & Properties

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	92,5	91,4	-1,2
EBITDA	67,5	74,6	10,5
EBIT	43,1	52,9	22,7
Mitarbeiter	2.955	2.866	-3,0

Der Segment-Umsatz lag mit 91,4 Mio € leicht unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Erlöse aus Real Estate aufgrund der Umstellung der Umsatzabgaben von Mineralölgesellschaften sowie dem Wegfall des Stromverkaufs an Lufthansa und die US-Air Base konnte nicht komplett von dem deutlichen Anstieg der Erlöse aus Retail und Parkierung kompensiert werden.

Die Retail-Erlöse pro Passagier stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr von 2,34 € auf 2,58 €. Dies resultierte aus konzentrierten Verkaufsförderungsmaßnahmen im Shopping-Bereich sowie aus gestiegenen Erlösen aus der Werbung mit neuen Werbeformaten und gesteigerter Auslastung von Standardwerbeobjekten.

Positiv auf die Gesamtleistung wirkten sich die Verrechnung zusätzlicher Dienstleistungen wie zum Beispiel der Winterdienst sowie aktivierte Eigenleistungen und Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen aus.

Der operative Aufwand erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der Ausgliederung des Rechenzentrums.

Das EBITDA lag insgesamt mit 74,6 Mio € um 10,5 % über dem Vorjahreswert, das EBIT lag mit einer Steigerung von rund 22,7 % bei 52,9 Mio €.

Ground Handling

Im Segment Ground Handling sind Bodenverkehrsdienste wie Flugzeugabfertigung, Passagier- und Frachtservices, die Infrastruktur der Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Ground Handling

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	147,3	147,1	- 0,1
EBITDA	10,0	7,5	- 25,0
EBIT	4,8	2,0	- 58,3
Mitarbeiter	7.180	7.655	6,6

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling blieben mit 147,1 Mio € auf Vorjahresniveau. Hier kamen gegenläufige Effekte zum Tragen. Umsatztreiber für die Bodenverkehrsdienstentgelte sind die Höchststartgewichte (MTOW = Maximum Take-off Weights), die sich aus Zahl und Größe der in Frankfurt abgefertigten Flugzeuge ergeben. Die für Ground Handling maßgeblichen MTOW wurden gesteigert, was zu einem Umsatzwachstum führte. Auch die Entwicklung der Erlöse im Frachtbereich verlief sehr erfreulich. Umsatzmindernd wirkten insbesondere Preiszugeständnisse vor allem in Bezug auf den neuen Lufthansa-Abfertigungsvertrag sowie leichte Marktanteilsverluste von 0,6 Prozentpunkten auf 87,6 %.

Die im Ground Handling größte Kostenposition, der Personalaufwand, konnte durch optimierte Personaldisposition trotz gestiegener Mitarbeiterzahl auf Vorjahresniveau gehalten werden. Die gegenüber Vorjahr leichte Erhöhung des operativen Aufwands resultierte aus gestiegenem Materialeinsatz, erhöhten Instandhaltungskosten sowie aus der internen Verrechnung der von dem Segment genutzten Flächen.

Das Segment-EBITDA ging um 25,0 % auf 7,5 Mio € zurück, proportional dazu sank das EBIT auf 2,0 Mio €.

External Activities

Das Konzern-Segment External Activities umfasst im Wesentlichen die Beteiligungen, die Ihre Geschäftstätigkeit außerhalb Frankfurts ausüben oder die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt eingebunden sind.

External Activities

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %
Umsatzerlöse	87,0	89,9	3,3
EBITDA	- 1,3	0,7	-
EBIT	- 9,3	- 7,5	-
Mitarbeiter	11.275	13.218	17,2

Der Umsatz des Segments ist im ersten Quartal des Jahres 2006 um 3,3 % auf 89,9 Mio € gestiegen. Der Grund für die vergleichsweise schwache Umsatzentwicklung resultierte aus der Entwicklung in Antalya, die sich aufgrund der Umsatzausfälle durch die Eröffnung eines zweiten, konkurrierenden Terminals im April 2005 mit rund 3,3 Mio € negativ niederschlug.

Dagegen konnten die Umsatzerlöse am Konzern-Flughafen Frankfurt-Hahn aufgrund von Passagier- und Frachtwachstum gesteigert werden. Auch die auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierte ICTS Europe konnte ihre Umsätze durch Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien erneut deutlich erhöhen.

Der im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Segment-Personalaufwand resultierte vorwiegend aus der Geschäftsausweitung der ICTS. Der Sachaufwand im Segment war insgesamt geringer als im Vorjahreszeitraum. Hier gab es gegenläufige Effekte: höhere Kosten bei der ICTS wurden durch geringere Kosten für die Bearbeitung des Manila-Projekts und Kosteneinsparungen in Frankfurt-Hahn überkompensiert. Das EBITDA erhöhte sich um 2,0 Mio € auf 0,7 Mio €, das EBIT entwickelte sich dazu proportional und lag bei – 7,5 Mio €.

Nicht im Segmentergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at equity.

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wichtigsten Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor Konsolidierung dargestellt.

Die 100-prozentige Tochtergesellschaft **ICTS** steigerte ihre Umsatzerlöse durch die Geschäftsausweitung in den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien sowie aufgrund erhöhter Sicherheitsauflagen am Flughafen Frankfurt um 15,8 % auf 88,5 Mio €. Der operative Aufwand erhöhte sich im Rahmen der Umsatzentwicklung. Das EBITDA lag mit 4,0 Mio € leicht unter Vorjahresniveau.

In **Antalya** führte die Eröffnung eines zweiten internationalen Terminals zu einem Passagierrückgang um 87,7 %. Infolgedessen ging der Umsatz um 81,9 % auf 1,9 Mio € zurück. Das EBITDA lag bei – 2,1 Mio €, gegenüber 5,8 Mio € im Vorjahr. Seit Oktober 2005 wird die Gesellschaft voll konsolidiert, im ersten Quartal 2005 wurde sie noch mit einer Quote von 50 % konsolidiert.

Das anhaltend positive Passagier- und Frachtaufkommen in **Frankfurt-Hahn** führte in den ersten drei Monaten des Jahres 2006 zu einem Anstieg der Umsatzerlöse um 15,7 % auf 9,6 Mio €. Der operative Aufwand fiel durch Einsparmaßnahmen und geringere sonstige Steuern unter den Wert des Vorjahrs, sodass sich das EBITDA von – 5,2 Mio € im Vorjahreszeitraum auf – 2,2 Mio € verbesserte.

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

Die Umsatzerlöse in **Hannover** stiegen, bedingt durch die positive Passagierentwicklung und der Einführung eines Sicherheitsentgelts sowie durch die veränderte Zuordnung der Umsatzerlöse der 100-prozentigen Tochtergesellschaften des Flughafens Hannover-Langenhagen um 13,9 % auf 30,4 Mio €. Letzteres und der Wintereinbruch zu Beginn des Geschäftsjahres führte zu einem erhöhten Aufwand, sodass das EBITDA um 0,3 Mio € auf 5,3 Mio € zurückging.

In **Lima** entwickelten sich Umsatz und Ergebnis vor dem Hintergrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens positiv. Die Umsatzerlöse stiegen um 24,1 % auf 19,6 Mio €, das EBITDA übertraf mit 4,5 Mio € den Vorjahreswert um 32,4 %. Hauptursache des Anstiegs der Umsatzerlöse und des EBITDA war neben der positiven Verkehrsentwicklung eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte in 2006.

Mitarbeiter

Im Berichtszeitraum stieg die Mitarbeiterzahl des Fraport-Konzerns um 9,1 % auf durchschnittlich 26.989. In Frankfurt waren in diesem Zeitraum im Durchschnitt 17.118 Personen beschäftigt, 7,7 % mehr als im Vorjahr.

	Q1 2005	Q1 2006	Veränderung in %
Fraport-Konzern	24.737	26.989	9,1
davon in Frankfurt	15.896	17.118	7,7
Beteiligungen	12.497	14.982	19,9
davon ICTS	10.038	11.816	17,7

Im Vergleich zu den im Vorjahresquartal veröffentlichten Mitarbeiterzahlen wurde die Berechnung auf Segmentbasis geändert. Bis zum 31. Dezember 2005 wurden Aushilfen und Studenten den Segmenten pauschal zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2006 werden sie direkt bei den jeweiligen Bereichen erfasst. Die daraus resultierende Veränderung in den Mitarbeiterzahlen des Vorjahresquartals ist der Tabelle zu entnehmen.

Segment	Q1 2005 <i>Berechnung bis 2005</i>	Q1 2005 <i>Berechnung ab 2006</i>	Q1 2006	Veränderung in %
Aviation	3.508	3.327	3.250	-2,3
Retail & Properties	3.035	2.955	2.866	-3,0
Ground Handling	6.918	7.180	7.655	6,6
External Activities	11.276	11.275	13.218	17,2

Der Zuwachs an Mitarbeitern im Konzern entfiel vor allem auf das Segment External Activities, im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Mitarbeiter hier signifikant zu. Grund dafür war die Ausweitung des Geschäfts der auf Sicherheitsdienstleistungen spezialisierten ICTS Europe. Aufgrund von Qualifizierungsmaßnahmen für die Sommerspitze im Flugverkehr ist die Beschäftigtenzahl im Segment Ground Handling im Vergleich zum Vorjahresquartal deutlich gestiegen. Im Segment Retail & Properties ging die Zahl der Mitarbeiter durch die Ausgliederung des Rechenzentrums zum 1. Juli 2005 sowie nicht ersetzte Fluktuation im Bereich Facility Management zurück. Auch im Segment Aviation war die Mitarbeiterzahl rückläufig.

In den genannten Zahlen sind die 308 Auszubildenden – 16 mehr als im Vorjahreszeitraum – und freigestellte Beschäftigte nicht berücksichtigt. Die Anzahl der Beschäftigten in Gemeinschaftsunternehmen entspricht der Beteiligungsquote.

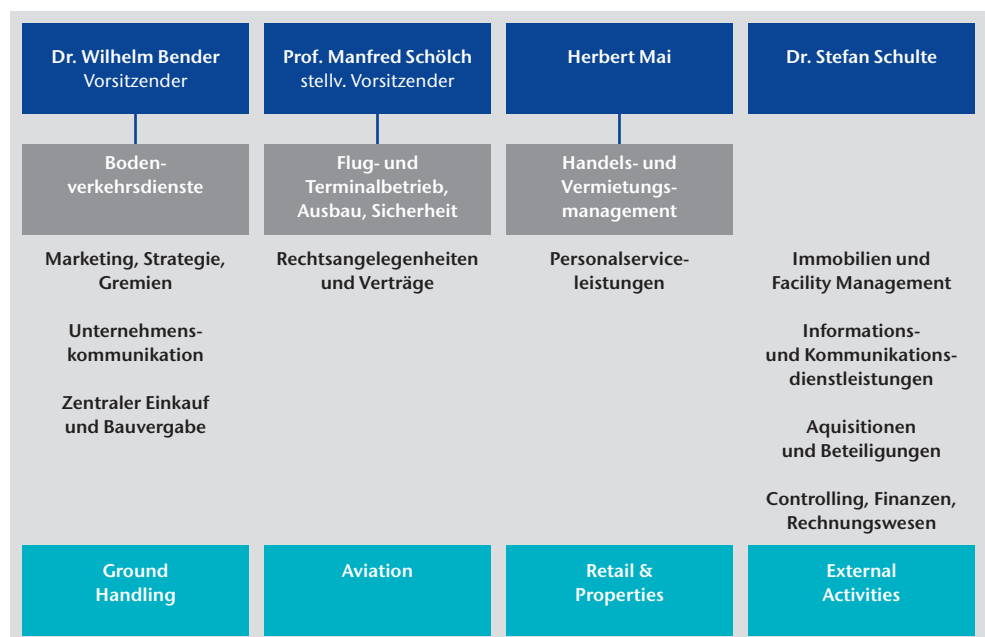
Auftragslage

Der Sommerflugplan 2006, gültig im Zeitraum 26. März bis 28. Oktober 2006, führt im Passagierverkehr 129 Airlines auf, die 304 Ziele in 112 Ländern bedienen. Wöchentlich werden durchschnittlich 4.625 Starts erwartet, das sind 2,1 % mehr als im Sommerflugplan 2005. Wachstumsträger ist erneut der Interkontinentalverkehr.

Vorstand und Organisation

Die Organisationsstruktur der Fraport AG zielt vor allem darauf ab, das Unternehmen effizient zu strukturieren und eine direkte operative Führung durch den Vorstand zu stärken. Jedes Vorstandsmitglied trägt die berichtsbezogene Verantwortung für je ein Konzern-Segment. Die entsprechende Zuordnung ist in nachstehender Grafik dargestellt.

Fraport-Aufbauorganisation ab 1. August 2005*



* ohne Stabsstellen

Die Hauptversammlung der Fraport AG wird am 31. Mai 2006 über die Neubesetzung zweier Aufsichtsratsmandate entscheiden. Neben Staatssekretär a. D. Ralf Nagel, der sein Mandat bereits zum Ablauf der Aufsichtsratssitzung am 27. März 2006 niedergelegt hat, wird mit Ablauf der Hauptversammlung auch der Vertreter des Bundesfinanzministeriums, Ministerialdirigent Dr. Jürgen Siewert, aus dem zwanzigköpfigen Gremium ausscheiden.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 4. April 2006 haben die indische Regierung und die Betreibergesellschaft Delhi International Airport Private Limited (DIAL) einen Konzessionsvertrag (Operation, Management and Development Agreement) mit einer Laufzeit von 30 Jahren unterschrieben. Als Flughafen-Betreiber dieses Konsortiums hält Fraport 10 % der Anteile an der DIAL. Die Übernahme des Flughafen-Betriebs in Delhi (IGIA Indira Gandhi International Airport) soll spätestens im Juli 2006 erfolgen.

Am 13. April gab The Capital Group Companies, Inc., ein amerikanischer Fonds, bekannt, am 6. April mit dem Erwerb von 5,1 % der Fraport-Aktien die meldepflichtige Schwelle von 5 % überschritten zu haben. Der Streubesitz beträgt daher nun 22,1 %.

Ende April 2006 konnte mit der türkischen Flughafen-Behörde DHMI vereinbart werden, ab dem 27. April 2006 zusätzliche Fluggesellschaften in das von Fraport betriebene Terminal 1 zu verlegen. Eine einberufene Kommission hatte im März 2006 ein Kapazitätsverhältnis von 40:60 (Terminal 1:Terminal 2) ermittelt. DHMI hat demnach festgelegt, dass dieses Verhältnis auf Jahresbasis eingehalten werden soll und unterjährige Anpassungen in der Zuordnung der Fluggesellschaften möglich sind.

Veränderungen in der Risiko- und Chancenberichterstattung

Es haben keine wesentlichen Veränderungen zu den im Geschäftsbericht 2005 dargestellten Risiken und Chancen stattgefunden. Es sind derzeit keine existenzgefährdenden Risiken erkennbar. Die Angaben zur Risiko- und Chancensituation und zum Risikomanagement der Fraport AG enthält der Geschäftsbericht 2005 auf den Seiten 64ff.

Aktienoptionsplan

Auf der Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 wurde ein neuer Aktienoptionsplan „Fraport Management Stock Option Plan 2005“ (Fraport MSOP 2005) beschlossen, der den alten Aktienoptionsplan ablöste. Der neue Aktienoptionsplan entspricht den unter anderem durch den Deutschen Corporate Governance-Kodex erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG, Mitgliedern der Geschäftsführungen von verbundenen Unternehmen sowie weiteren ausgewählten Führungskräften der Fraport AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen.

Insgesamt belief sich die Zahl der über beide Aktienoptionspläne ausgegebenen Bezugsrechte am 31. März 2006 auf 1.071.350 Stück. Der derzeitige Bestand an ausgegebenen und noch nicht ausgeübten Optionen im Rahmen des Aktienoptionsplans 2001 beträgt 215.150 Stück. Für den Fraport MSOP 2005 wurden insgesamt 198.300 Bezugsrechte ausgegeben, von denen 2.500 Stück verfallen sind und noch keine ausgeübt werden konnten.

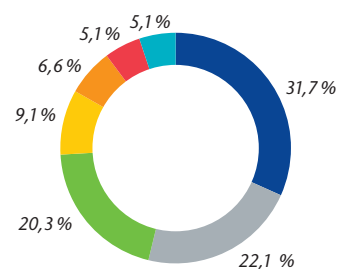
Eigene Aktien

Am 31. März 2006 hatte die Fraport AG 109.728 eigene Aktien im Bestand. Im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres 2005 entspricht dies einem Rückgang um 4.197 Aktien. Diese wurden als Teil der Vorstandsvergütung ausgegeben.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Gegenüber dem 31. Dezember 2005 haben sich die Haftungsverhältnisse und die sonstigen finanziellen Verpflichtungen nicht wesentlich verändert.

**Aktionärsstruktur
am 13. April 2006**



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

Ausblick

Flughafen-Ausbau

Das Verfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist einen weiteren Schritt vorangekommen. Die Erörterung der zahlreichen Einwendungen gegen das Projekt wurde am 27. März 2006 abgeschlossen. Derzeit erstellt das Regierungspräsidium Darmstadt den Erörterungsbericht. In Folge des Erörterungstermins erwarten wir eine Reihe von Nachforderungen und Ergänzungen zum Planfeststellungsantrag. Hierzu zählt insbesondere die bereits angeforderte Überarbeitung der Verkehrsprognose und ihr folgend der Auswirkungsprognosen. Diese Nachforderungen sind das übliche Ergebnis einer Erörterung und somit nicht ungewöhnlich. Nach heutiger Einschätzung können sie so fertiggestellt werden, dass der angestrebte Zeitplan eingehalten werden kann. Den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erwarten wir im zweiten Halbjahr 2007.

A380-Wartung

Die Bauarbeiten zur Verlegung der Okrifteler Straße im Zusammenhang mit dem Bau der A380-Halle schreiten planmäßig voran, sodass die Wartungshalle von der Lufthansa zeitgerecht errichtet werden kann. Damit wird die Wartung des A380 mit Beginn seiner Stationierung durch die Lufthansa in Frankfurt möglich sein. Zwischenzeitlich wurden die Klagen gegen das Projekt, soweit sie auf einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, also auf die Verhinderung des Baus der Halle gerichtet waren, endgültig abgewiesen. Ebenso hat die EU-Kommission die naturschutzrechtlichen Prüfungen auf Einhaltung der Vogelschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Richtlinien für dieses Projekt eingestellt.

FRA-Nord

Die Planungen für die notwendigen Maßnahmen in den bestehenden Fluggastanlagen wurden in den letzten Monaten weiter detailliert. Dabei stehen die Ertüchtigungen für die Passagierabfertigung A380, die Realisierung des Vermischungsverbots sowie die Optimierung der Retail-Bereiche und der Terminalkapazitäten im Vordergrund der Planungen.

Mit der Fertigstellung des Brückenbauwerks der Position E 4 im Terminal 2 wird voraussichtlich Ende Juni 2006 die erste A380-Position zur Verfügung stehen, an der Passagiere gleichzeitig über drei Brücken ein- beziehungsweise aussteigen können.

Mit der Wiedereröffnung der umgestalteten Shopping-Avenue, einer der beiden zentralen Marktplätze im Terminal 1, wurde im Januar ein wichtiger Schritt im Rahmen der Retail-Entwicklung umgesetzt. Im Mai 2006 ist die Wiedereröffnung des Shopping-Boulevards geplant.

Geschäftsaussichten

Zum Ende des ersten Quartals stellt sich der wirtschaftliche Ausblick für 2006 weiterhin positiv dar. Das erste Halbjahr wird voraussichtlich von einer starken weltwirtschaftlichen Entwicklung geprägt sein und die deutsche Exportwirtschaft stützen. Die im Geschäftsbericht 2005 dargestellten Prognosen des Wachstums der verschiedenen Bruttoinlandsprodukte haben sich nicht verändert.

Wachstum Bruttoinlandsprodukt in %

Deutschland	1,7	Japan	2,5
EU-Staaten	2,3	Indien	7,3
USA	3,5	China	8,5

Das Welthandelsvolumen, ein wichtiger Indikator für die Entwicklung des Luftfrachtaufkommens, wird 2006 um bis zu 8,5 % zunehmen – und liegt damit etwa bei der Erwartung wie zum Jahresende 2005.

Vor dem Hintergrund des Geschäftsverlaufs in den ersten drei Monate 2006 halten wir unsere Prognose aus dem Geschäftsbericht 2005 aufrecht.

Passagieraufkommen

Am Flughafen Frankfurt rechnen wir trotz negativer Wachstumsrate im 1. Quartal weiterhin mit einem Anstieg des Passagieraufkommens im Gesamtjahr 2006. Die Flugplankonferenz zeigte eine anhaltend hohe Slot-Nachfrage und mit der Sommersaison erfolgt eine leichte Erhöhung der technischen Start- und Landebahnenkapazität. Dabei wird sich das überproportionale Wachstum des Interkontinentalverkehrs fortsetzen, der für die Entwicklung Frankfurts als internationale Luftverkehrsdrehscheibe wesentlich ist. Die positive Entwicklung der Luftfracht sollte anhalten.

Auch konzernweit dürfte nach unserer Einschätzung die Zahl der Passagiere über der des Vorjahrs liegen. Der negative Basiseffekt in Antalya ist mit dem Winterflugplan im März 2006 ausgelaufen und wir erwarten eine günstigere Aufteilung des Verkehrs, die zu Zuwächsen führen sollte. Weiter wurde das Konzessionsende von zuvor Juli 2007 auf September 2007 verlängert.

Unsere Flughäfen Frankfurt-Hahn und Hannover sollten vom Wachstum im Low-Cost-Markt profitieren. Am Flughafen Frankfurt-Hahn wird Ryanair ab Oktober 2006 zwei zusätzliche Flieger stationieren und neun weitere Destinationen anbieten. Aufgrund des steigenden Interkontinentalverkehrs erwarten wir auch eine positive Passagierentwicklung an unserem Flughafen in Lima. Hinsichtlich der Luftfracht ist konzernweit ebenfalls mit einer positiven Entwicklung zu rechnen.

Konzern-Segmente

Auch für die Entwicklung und Ergebnisse der Konzern-Segmente halten wir an den im Geschäftsbericht 2005 dargestellten Prognosen fest.

Auch in den nächsten drei Quartalen sollten im Konzern-Segment Aviation die Verkehrssteigerung und die durchschnittliche Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt sowie die zusätzlichen Sicherheitsentgelte den Wegfall der Umsätze aus Militärverkehr überkompensieren. Letzteres sowie die Kosten aus zusätzlichen Sicherheitsanforderungen, die nicht vollständig an die Fluggesellschaften weitergegeben werden können, lassen das Ergebnis in diesem Segment allerdings voraussichtlich nicht über dem des Vorjahrs liegen.

Im Segment Retail & Properties sollten sich die gegenläufigen Entwicklungen auf der Umsatzseite – Steigerung durch Ausbau des Retail-Geschäfts, Rückgang aufgrund des reduzierten Verkaufs von Versorgungsleistungen – fortsetzen. Aufgrund des geplanten Abrisses mehrerer Gebäude erhöht sich der Aufwandsanteil aus Investitionen bei gleichzeitigem Rückgang von Erlösen. In Verbindung mit einem leichten Rückgang der Abschreibungen erwarten wir insgesamt ein Segmentergebnis leicht über dem Vorjahresniveau.

Im Segment Ground Handling wird sich voraussichtlich trotz der positiven Entwicklung des relevanten Verkehrs ein leichter Umsatzrückgang aufgrund von Preiszugeständnissen und geringen Marktanteilsverlusten gegenüber dem Vorjahr ergeben. Das Segment sollte sich auf einem hohen Ergebnisniveau bewegen, wird aber vermutlich nicht die Rekordmargen aus dem Vorjahr erwirtschaften.

Die wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts sollten sich 2006 positiv entwickeln. Dementsprechend erwarten wir im Segment External Activities eine Zunahme bei Umsatzerlösen und Segmentergebnis.

Konzern-Kennzahlen 2006

Konzernweit erwarten wir 2006 weiterhin einen Anstieg der Umsatzerlöse. Auf die in der Segmentdarstellung beschriebenen negativen Effekte reagieren wir mit einem weiterhin strikten Kostenmanagement.

Im Rahmen des Programms „WM 2005“ sollten wir 2006 den vollen Zielwert in Höhe von mindestens 150 Mio € auf EBITDA-Basis erreichen. Für das in 2005 angestoßene Projekt „Wir machen Fraport fit“ steht nach der Vereinbarung der bedarfsorientierten und flexibleren Arbeitszeit in 2005 noch das zweite Maßnahmenpaket, die Tarifebene betreffend, aus.

Um die Wettbewerbsfähigkeit von Fraport weiterhin sicherzustellen, wollen wir mit dem neuen Projekt „Focus Competition“ die Tradition erfolgreicher Effizienzprogramme fortsetzen. In Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung Arthur D. Little und den teilnehmenden Fachbereichen Flug- und Terminalbetrieb, IT und Facility Management soll die Qualität interner Strukturen und Prozesse – insbesondere administrativer, dispositiver und planender Aktivitäten – optimiert werden. Erste Ergebnisse über den Umfang möglicher Einsparungen sollten bis August dieses Jahres bekannt sein.

Die Sparmaßnahmen sollten die dargestellten negativen Effekte weitgehend kompensieren, sodass wir unter Berücksichtigung einer positiven Verkehrsentwicklung insgesamt von einem steigenden EBITDA ausgehen. Der Jahresüberschuss sollte 2006 auch aufgrund der positiven Entwicklung unserer Minderheitsbeteiligungen im Vergleich zum EBITDA noch stärker steigen.

Vorschau 2007

Auch für die kommenden Jahre gehen die einschlägigen Branchenstudien von einer Zunahme des Weltluftverkehrs aus. Dies sollte auch auf unsere Konzern-Flughäfen zutreffen; unter Berücksichtigung der Kapazitätsbeschränkungen auch auf den Flughafen Frankfurt. In Antalya ist zu erwähnen, dass der bestehende Konzessionsvertrag im Herbst 2007 ausläuft.

Im Segment Aviation werden sich die Trends des Jahres 2006 fortsetzen, wobei der bestehende Vertrag für die Flughafen-Entgelte 2006 endet und somit für den darauf folgenden Zeitraum neu festgesetzt werden muss.

Im Segment Ground Handling sollte sich die Ergebnismarge auf hohem Niveau stabilisieren, das heißt, die Preiskonzessionen an die Kunden und die Einspareffekte sollten sich in etwa die Waage halten. Retail & Properties sollte von einer weiteren Steigerung der Einzelhandelsflächen und der Retail-Umsätze profitieren.

Im externen Geschäft wird aus heutiger Sicht eine positive Entwicklung erwartet. Wesentliche Effekte könnten sich aber durch neue Beteiligungen beziehungsweise die Aufstockung oder Reduzierung bestehender Beteiligungen ergeben.

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.

Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2006

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006
Umsatzerlöse	480,9	487,4
Veränderung des Bestands an fertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	4,1	4,1
Sonstige betriebliche Erträge	6,6	13,1
Gesamtleistung	491,6	504,6
Materialaufwand	-77,0	-84,6
Personalaufwand	-252,4	-262,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-55,1	-48,4
EBITDA	107,1	109,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sach- anlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-50,3	-54,8
EBIT/Betriebliches Ergebnis	56,8	54,7
Zinsergebnis	-5,8	-7,3
Ergebnis at equity	0,2	-1,3
Erträge aus Beteiligungen	1,7	0,0
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	-2,5	1,5
Finanzergebnis	-6,4	-7,1
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	50,4	47,6
Ertragsteuern	-23,0	-20,1
Konzern-Ergebnis	27,4	27,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	27,7
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	-0,3	0,2
Ergebnis je 10-€-Aktie in € (unverwässert)	0,31	0,30
Ergebnis je 10-€-Aktie in € (verwässert)	0,30	0,30

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Bilanz

Aktiva

<i>in Mio €</i>	Stand 31.12.2005	Stand 31.3.2006
Langfristige Vermögenswerte		
Geschäfts- oder Firmenwert	108,3	107,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	50,2	47,9
Sachanlagen	2.587,3	2.567,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	37,4	37,4
Beteiligungen at equity	53,6	52,5
Andere Finanzanlagen	209,5	228,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33,2	26,8
Latente Steueransprüche	19,3	17,8
	3.098,8	3.085,4
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	14,4	11,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	190,0	159,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	71,5	306,7
Zahlungsmittel	574,2	345,5
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	2,7	45,4
	852,8	869,1
	3.951,6	3.954,5

Passiva

<i>in Mio €</i>	Stand 31.12.2005	Stand 31.3.2006
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	910,7	910,9
Kapitalrücklage	550,5	551,0
Gewinnrücklagen	599,2	603,3
Konzern-Bilanzgewinn	82,1	82,1
Konzern-Ergebnis 1.1. – 31.3.2006	–	27,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.142,5	2.175,0
Minderheitsanteile am Eigenkapital	15,4	19,6
	2.157,9	2.194,6
Langfristige Schulden		
Finanzschulden	622,4	616,3
Sonstige Verbindlichkeiten	115,4	106,4
Latente Steuerverpflichtungen	112,2	116,2
Pensionsverpflichtungen	21,4	21,3
Ertragsteuerrückstellungen	167,0	159,0
Sonstige Rückstellungen	112,1	108,1
	1.150,5	1.127,3
Kurzfristige Schulden		
Finanzschulden	140,1	108,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	173,3	123,0
Sonstige Verbindlichkeiten	105,1	145,1
Ertragsteuerrückstellungen	18,5	14,3
Sonstige Rückstellungen	206,2	207,1
	643,2	597,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		34,8
	643,2	632,6
	3.951,6	3.954,5

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006	2005
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	27,7	161,2
Ertragsteuern	23,0	20,1	123,9
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	-0,1	0,2	0,3
Berichtigungen für:			
Abschreibungen/Zuschreibungen (Anlagevermögen)	50,3	54,8	241,3
Zinsergebnis	5,8	7,3	23,1
Beteiligungserträge	-1,7	0,0	-6,3
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen	-0,1	1,1	4,7
Unrealisierte Fremdwährungsergebnisse	2,7	-1,0	8,0
Veränderungen der Equity-Bewertung	-0,2	2,7	-6,7
Veränderungen der Vorräte	-0,4	2,5	-2,3
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	-36,4	30,8	-12,1
Veränderungen der Rückstellungen	19,9	-1,8	51,5
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden und Rückstellungen)	33,3	-6,7	66,9
Umgliederung zur Veräußerung gehaltene Vermögensgruppe (inklusive Schulden)	-	-4,3	-
Betrieblicher Bereich	123,8	133,4	653,5
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen	-9,7	-10,4	-40,1
Erhaltene Zinsen	3,9	3,1	17,0
Erhaltene Dividenden	1,7	0,0	6,3
Gezahlte Ertragsteuern	-32,0	-29,7	-143,0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	87,7	96,4	493,7
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	-3,4	-0,6	-9,3
Investitionen in Sachanlagen	-69,4	-75,8	-426,1
Investitionen in Beteiligungen at equity	-	-	-
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	-20,7	-	-32,8
Konsolidierungskreisbedingte Änderung	-	-	-11,4
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen	-	-	-2,5
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	-	-	0,8
Sonstige Finanzinvestitionen (langfristig)	-50,0	-20,8	-191,7
Sonstige Finanzinvestitionen (kurzfristig)	-	-225,0	-
Erlöse aus Anlagenabgängen	5,0	-	32,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-138,5	-322,2	-618,2
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	-0,6	-0,0	-67,9
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden	-	-	-1,2
Kapitalerhöhung	1,2	4,2	20,8
Veränderung der Finanzschulden	5,4	-7,1	94,5
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	6,0	-2,9	46,2
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen	-	-	-11,4
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands	-0,3	0,0	-2,5
Veränderung des Finanzmittelbestands	-45,1	-228,7	-92,2
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	666,4	574,2	666,4
Finanzmittelbestand zum 31. März bzw. 31. Dezember	621,3	345,5	574,2

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen			Markt- bewertungs- rücklage	Konzern- Bilanz- gewinn	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheits- anteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Gewinn- rücklage	Währungs- rücklage					
<i>in Mio €</i>										
Stand 1.1.2005	905,1	539,3	36,5	499,7	-14,6	-3,2	68,0	2.030,8	10,8	2.041,6
Währungsänderungen	-	-	-	-	3,3	-	-	3,3	-	3,3
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	-0,2	-	-0,2	-	-0,2
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	-0,5	-	-0,5	-	-0,5
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	-0,7	0,0	2,6	0,0	2,6
Kapitalerhöhung gegen Einlagen	0,5	0,7	-	-	-	-	-	1,2	-	1,2
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-0,6	-0,6
Konzern-Ergebnis 1.1. – 31.3.2005	-	-	-	-	-	-	27,7	27,7	-0,3	27,4
Aktioptionen	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-0,7	-	-0,7	-0,7	-1,4
Stand 31.3.2005	905,7	540,3	36,5	499,7	-11,3	-4,6	95,7	2.062,0	9,2	2.071,2
Stand 1.1.2006	910,7	550,5	36,5	577,8	-7,8	-7,3	82,1	2.142,5	15,4	2.157,9
Währungsänderungen	-	-	-	-	1,2	-	-	-1,2	-	-1,2
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	-	-	-	-	-	0,1	-	0,1	-	0,1
Marktbewertung von Derivaten	-	-	-	-	-	5,4	-	5,4	0,4	5,8
Nettoertrag (+)/Netto- aufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	5,5	0,0	4,3	0,4	4,7
Kapitalerhöhung Flughafen Frankfurt-Hahn	-	-	-	-	-	-	-	0,0	4,0	4,0
Aktienausgabe Mitarbeiter- beteiligungsprogramm	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Weitergabe eigener Anteile	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management Stock- Options-Programm	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
– Kapitalerhöhung Aus- übung Bezugsrechte	0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
– Wert erbrachter Leis- tungen (Bewertung)	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
Ausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0
Konzern-Ergebnis 1.1 – 31.3.2006	-	-	-	-	-	-	27,7	27,7	-0,2	27,5
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen	-	-	-	-0,2	-	-	-	-0,2	-	-0,2
Stand 31.3.2006	910,9	551,0	36,5	577,6	-9,0	-1,8	109,8	2.175,0	19,6	2.194,6

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Segmente

in Mio €	Q1	Aviation	Retail & Properties	Ground Handling	External Activities	Konzern
Umsatzerlöse	2006	159,0	91,4	147,1	89,9	487,4
	2005	154,1	92,5	147,3	87,0	480,9
Personalaufwand	2006	44,2	40,2	87,7	90,0	262,1
	2005	45,4	41,5	87,8	77,7	252,4
EBITDA	2006	26,7	74,6	7,5	0,7	109,5
	2005	30,9	67,5	10,0	-1,3	107,1
Abschreibungen	2006	19,4	21,7	5,5	8,2	54,8
	2005	12,7	24,4	5,2	8,0	50,3
EBIT	2006	7,3	52,9	2,0	-7,5	54,7
	2005	18,2	43,4	4,8	-9,3	56,8

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Quartalsübersicht

in Mio €	Q1 2005	Q2 2005	Q3 2005	Q4 2005	Q1 2006
Umsatzerlöse	480,9	521,4	560,3	527,2	487,4
Veränderung des Bestands an fertigen					
Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	4,1	4,6	5,6	6,3	4,1
Sonstige betriebliche Erträge	6,6	7,0	4,3	13,3	13,1
Gesamtleistung	491,6	533,0	570,2	546,9	504,6
Materialaufwand	- 77,0	- 75,9	- 82,6	- 98,1	- 84,6
Personalaufwand	- 252,4	- 260,0	- 254,0	- 266,1	- 262,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 55,1	- 46,7	- 52,3	- 79,0	- 48,4
EBITDA	107,1	150,4	181,3	103,7	109,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	- 50,3	- 55,3	- 64,8	- 65,5	- 54,8
EBIT/Betriebliches Ergebnis	56,8	95,1	116,5	38,2	54,7
Zinsergebnis	- 5,8	- 6,8	- 8,3	- 2,2	- 7,3
Ergebnis at equity	0,2	2,0	2,7	3,3	- 1,3
Erträge aus Beteiligungen	1,7	1,0	2,9	0,7	0,0
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	- 1,1	- 0,2	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	- 2,5	- 8,2	1,2	- 1,8	1,5
Finanzergebnis	- 6,4	- 13,1	- 1,7	0,0	- 7,1
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	50,4	82,0	114,8	38,2	47,6
Ertragsteuern	- 23,0	- 36,8	- 52,1	- 12,0	- 20,1
Konzern-Ergebnis	27,4	45,2	62,7	26,2	27,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Ergebnis	27,7	45,1	62,1	26,3	27,7
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Ergebnis	- 0,3	0,1	0,6	- 0,1	- 0,2

Der Ausweis der sonstigen Steuern sowie die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften wurde geändert (siehe Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden). Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Anhang

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Seit 1. Januar 2006 werden die sonstigen Steuern unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Betriebsergebnis erfasst. Im ersten Quartal 2006 betrug die sonstigen Steuern 1,7 Mio €, im Vorjahreszeitraum 3,1 Mio €. Zu Vergleichszwecken wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Die Auswirkung des geänderten Ausweises der sonstigen Steuern auf das Betriebsergebnis und die Kennzahlen EBIT und EBITDA sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

<i>in Mio €</i>	Q1 2005	Q1 2005 angepasst	Q1 2006
Sonstige betriebliche Aufwendungen	52,0	55,1	48,4
EBITDA	110,2	107,1	109,5
EBIT	59,9	56,8	54,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	53,7	50,4	47,6

Im Fraport-Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2005 wurde gemäß IFRIC 2 die Bilanzierung und der Ausweis der Anteile an konsolidierten Personenhandelsgesellschaften geändert. Aufgrund der Ausweisänderung der Fremddanteile am Eigenkapital und Ergebnis wurden die entsprechenden Beträge im Konzern-Zwischenbericht von 31. März 2005 bei den Minderheitsanteilen am Eigenkapital von 1,7 Mio € ins Fremdkapital und bei den Minderheitsanteilen am Ergebnis von 0,2 Mio € ins Finanzergebnis umgegliedert.

Aufgrund der Veräußerungsabsicht der Anteile an der Gesellschaft TCR wurden die konsolidierten Vermögenswerte und Schulden gemäß IFRS 5 bilanziert und unter den „Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ sowie „Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten“ ausgewiesen.

Der vorliegende Zwischenabschluss zum 31. März 2006 für den Fraport-Konzern wurde gemäß IAS 34 in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle ab dem 1. Januar 2006 verpflichtend anzuwendenden Verlautbarungen des IASB wurden berücksichtigt. Wesentliche Änderungen werden im Folgenden dargestellt.

Am 2. Dezember 2004 wurde IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet“ veröffentlicht. Es regelt Voraussetzungen, unter denen eine vertragliche Vereinbarung, beispielsweise Dienstleistungs- und Outsourcing-Vereinbarungen, als Leasingverhältnisse gemäß IAS 17 zu behandeln sind. IFRIC 4 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“ veröffentlicht. IFRIC 5 beschäftigt sich mit Bilanzierung von Anteilen an Fonds, in welchen die zur Stilllegung beziehungsweise Rekultivierung verpflichteten Unternehmen Vermögenswerte ansammeln, um aus dem Vermögensfonds die später angefallenen Anwendungen zu finanzieren. IFRIC 5 gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 16. Dezember 2004 wurde der überarbeitete IAS 19 veröffentlicht. Es wurde ein weiteres Wahlrecht zur Behandlung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste eingeführt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste können nunmehr sofort erfolgsneutral im Eigen-

kapital erfasst werden. Im Fraport-Konzern werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste gemäß Wahlrecht im IAS 19.92 i. V. M. IAS 19.93 sofort aufwandswirksam erfasst.

Das IASB hat am 18. August 2005 IFRS 7 „Financial Instruments; Disclosures“ veröffentlicht. IFRS 7 ersetzt IAS 30 sowie Teile des IAS 32 und regelt Angabepflichten für Finanzinstrumente neu. Der Standard ist grundsätzlich von Unternehmen aller Branchen anzuwenden, wobei sich das Ausmaß der erforderlichen Berichterstattung an der Intensität der Nutzung von Finanzinstrumenten sowie deren Risikobeitrag orientiert. IFRS 7 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen, wobei die frühere Anwendung empfohlen wird. Wir haben IFRS 7 noch nicht angewendet.

IASB hat in 2005 folgende Änderungen des IAS 39 erlassen: am 14. April „Währungsrisiko konzerninterne Transaktionen“, am 16. Juni „Fair Value Option“ und am 18. August „Finanzgarantien“. Die Änderungen vom 18. August betreffen IAS 39 und IFRS 4 und sehen vor, dass Verpflichtungen im Rahmen von Finanzgarantien in der Bilanz des verpflichteten Unternehmens als Schuld passiviert werden. Die Änderungen des IAS 39 treten für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen. Die Anwendung des geänderten Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 12. Januar 2006 veröffentlichte das IFRIC die Interpretation IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“. IFRS 8 stellt klar, dass IFRS 2 auf Vereinbarungen anzuwenden ist, bei denen ein Unternehmen anteilsbasierte Vergütungen offensichtlich ohne oder für eine ungenügende Gegenleistung gewährt. IFRIC 8 tritt für am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 8 wird für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen haben.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung eingebetteter Derivate“ wurde am 1. März 2006 herausgegeben. IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ verlangt von einem Unternehmen, zu dem Zeitpunkt, zu dem es Vertragspartei wird, zu überprüfen, ob der Vertrag ein eingebettetes Derivat enthält, das dem Standard zufolge vom Trägervertrag abzuspalten und getrennt wie ein freistehendes Derivat zu bilanzieren ist.

In IFRIC 9 wird der Frage nachgegangen, ob gemäß IAS 39 eine solche Beurteilung nur dann vorgenommen werden muss, wenn das Unternehmen Partei des strukturierten Vertrags wird oder während der gesamten Vertragslaufzeit. IFRIC 9 tritt für am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnende Geschäftsjahre in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 9 wird für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen haben.

Für unsere in der Türkei tätige Gesellschaft Antalya sind ab dem 1. Januar 2006 die Grundsätze zur Rechnungslegung in Hochinflationländern (IAS 29) nicht mehr anzuwenden. Die Kriterien zur Klassifizierung der Türkei als Hochinflationland fielen im Geschäftsjahr weg. Die Währungsumrechnung des Zwischenabschlusses von Antalya wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Dies hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf Vermögens- und Ertragswerte.

Dieser Zwischenbericht entspricht gleichzeitig auch den Vorgaben des vom Deutschen Standardisierungsrat (DSR) verabschiedeten und vom Bundesministerium der Justiz (BMJ) am 13. Februar 2001 bekannt gemachten Deutschen Rechnungslegungsstandard DRS 6 zur Zwischenberichterstattung.

Konsolidierungskreis

Im Konsolidierungskreis des Fraport-Konzerns haben sich im Vergleich zum 31. Dezember 2005 keine Änderungen ergeben.

Erläuterungen zu ausgewählten Bilanz- und GuV-Positionen

Zinsergebnis

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006
Zinserträge	3,9	3,1
Zinsaufwendungen	-9,7	-10,4
	-5,8	-7,3

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006
Ineuropa Handling UTE	1,7	0,0
	1,7	0,0

Ergebnis at equity

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	-0,7	-0,6
LAP Lima Airport Partners S. R. L.	0,6	0,0
ACF Airmail Center Frankfurt GmbH	0,0	0,0
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,3	0,1
Portway-Handling de Portugal S. A.	0,0	0,0
Grundstücksgesellschaft		
Gateway Gardens GmbH	0,0	-0,7
Tradeport Hong Kong Ltd.	0,0	-0,1
	0,2	-1,3

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	Q1 2005	Q1 2006
Erträge		
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	0,6	1,5
Fremdwährungskursgewinne	0,0	1,3
Bewertung von Derivaten	0,0	0,6
	0,6	3,4
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste	-2,6	-0,3
Bewertung von Derivaten	-0,3	0,0
Ergebnisanteile der Minderheits-		
gesellschaften an GCS	-0,2	-0,2
Marktbewertung von Wertpapieren des		
Finanzanlagevermögens	0,0	-1,4
	-3,1	-1,9
	-2,5	1,5

Frankfurt am Main, den 10. Mai 2006
 Fraport AG
 Frankfurt Airport Services Worldwide
 Der Vorstand

Dr. Bender Prof. Schölch Mai Dr. Schulte

Finanzkalender

31. Mai 2006 Hauptversammlung
8. August 2006 Zwischenbericht 2. Quartal 2006
7. November 2006 Zwischenbericht 3. Quartal 2006

Ansprechpartner

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland

Telefon: 01805 3724636 oder 01805-FRAINFO
Vom Ausland: +49 (0) 69 690-0
Internet: www.fraport.de

Investor Relations
Telefon: +49 (0) 69 690-74842
Telefax: +49 (0) 69 690-74843
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

Verantwortlich für den Inhalt: Investor Relations (VFI).

Layout und Herstellung: Unternehmenskommunikation (UKM-IK).

(S/06/0,33)