

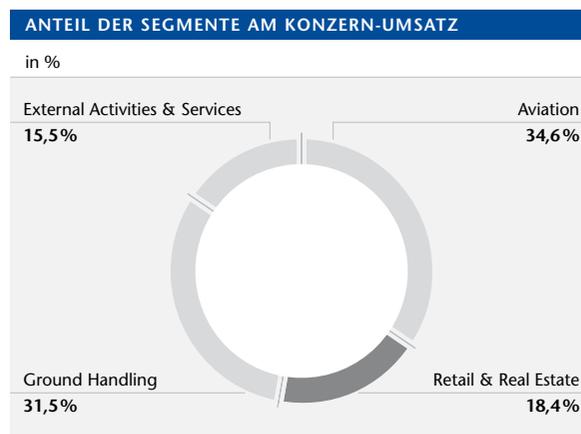
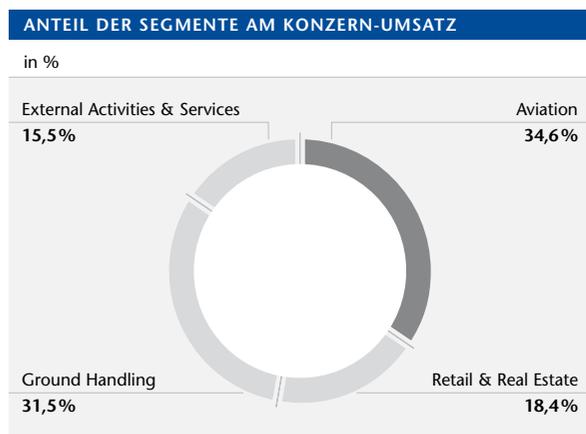


**WACHSTUM**

**VERANTWORTUNG**



# Segment-Kennzahlen der Fraport AG



**AVIATION**

in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	683,7	711,8	-28,1	-3,9
EBITDA	115,8	161,4	-45,6	-28,3
EBIT	40,1	92,5	-52,4	-56,6
ROFRA	3,3%	8,0%	-4,7 PP	-
Mitarbeiter	6.315	6.674	-359	-5,4

**RETAIL & REAL ESTATE**

in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	362,9	370,7	-7,8	-2,1
EBITDA	279,9	286,7	-6,8	-2,4
EBIT	221,7	228,2	-6,5	-2,8
ROFRA	17,6%	19,8%	-2,2 PP	-
Mitarbeiter	604	594	10	1,7

## AVIATION

Das Segment Aviation bildet die Geschäftsaktivitäten der Fraport AG am Standort Frankfurt ab, die den Flug- und Terminalbetrieb sowie die Flughafen- und Luftsicherheit betreffen, und verantwortet den Ausbau des Flughafens. Mit einem Umsatz von 683,7 Mio € trug das Segment im vergangenen Geschäftsjahr den größten Teil zum Konzern-Umsatz der Fraport AG bei.



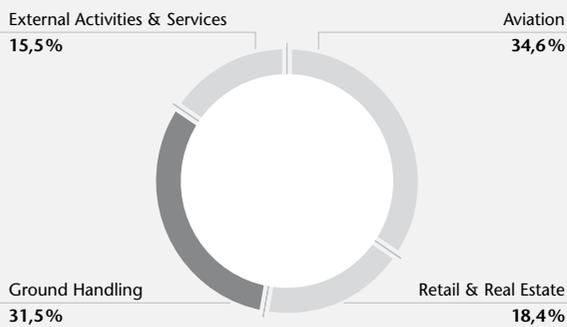
## RETAIL & REAL ESTATE

Im Segment Retail & Real Estate sind sämtliche Aktivitäten und Kompetenzen der Fraport AG zur kommerziellen Entwicklung und Vermarktung von nicht für den Flugbetrieb genutzten Flächen am Frankfurter Flughafen gebündelt. Mit einem EBITDA von 279,9 Mio € erwirtschaftete das Segment Retail & Real Estate auch im Geschäftsjahr 2009 den größten Anteil am Konzern-EBITDA der Fraport AG.



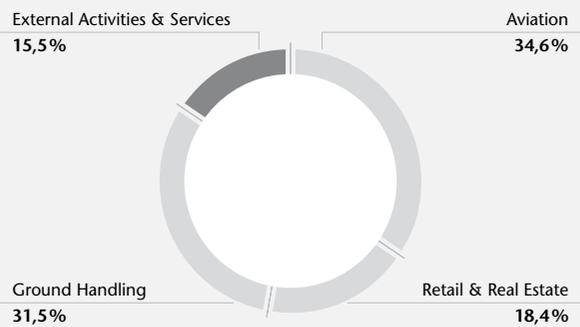
#### ANTEIL DER SEGMENTE AM KONZERN-UMSATZ

in %



#### ANTEIL DER SEGMENTE AM KONZERN-UMSATZ

in %



#### GROUND HANDLING

in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	620,8	642,7	-21,9	-3,4
EBITDA	15,7	52,1	-36,4	-69,9
EBIT	-38,5	18,8	-57,3	-
ROFRA	-8,4%	4,2%	-12,6 PP	-
Mitarbeiter	8.276	8.443	-167	-2,0

#### EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES

in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	305,2	376,4	-71,2	-18,9
EBITDA	141,5	100,5	41,0	40,8
EBIT	67,1	19,7	47,4	>100
ROFRA	8,0%	0,6%	7,4 PP	-
Mitarbeiter	4.775	7.368	-2.593	-35,2

#### GROUND HANDLING

Die hohe Qualität in den Services rund um den Passagier, das Gepäck und die Fracht sind das Markenzeichen im Segment Ground Handling. Mit dem Abschluss des „Zukunftsvertrags 2018“ im vergangenen Jahr konnte die Fraport AG die Wettbewerbsfähigkeit des Segments für die kommenden Jahre sichern. Mit einem Umsatz von 620,8 Mio € war das Segment im Jahr 2009 erneut wesentlich am Umsatz des Fraport-Konzerns beteiligt.



#### EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES

Das Segment External Activities & Services verantwortet alle Fraport-Aktivitäten außerhalb des Standorts Frankfurt und vermarktet das Airport Know-how des Unternehmens weltweit. Zudem werden die IT- und Facility Management-Leistungen am Standort Frankfurt in diesem Segment gebündelt. Zusätzlich zum gestiegenen Ergebnisbeitrag im Geschäftsjahr 2009 wird das Segment in Zukunft deutlich vom Wachstum im internationalen Luftverkehr profitieren.



## AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstandsvorsitzenden	1
Der Fraport-Vorstand und seine Unternehmensstrategie	2
Wachstum – Verantwortung	5

## KONZERN-LAGEBERICHT

Der Fraport-Konzern	37
Geschäftsentwicklung 2009	44
Ertragslage	50
Segmentberichterstattung	52
Vermögens- und Finanzlage	57
Aktie und Investor Relations	60
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	63
Risiko- und Chancenbericht	66
Nachtragsbericht	76
Prognosebericht	76

## KONZERN-ABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	82
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	82
Konzern-Bilanz	83
Konzern-Kapitalflussrechnung	84
Konzern-Eigenkapitalveränderung	85
Konzern-Anlagenspiegel	86
Segmentberichterstattung	88
Konzern-Anhang	90

## WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	172
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	173
Bericht des Aufsichtsrats	174
Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht	179
Siebenjahresübersicht	193
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen und Begriffe	195
Finanzkalender 2010	196
Verkehrskalender 2010	196
Impressum	196
Konzern-Kennzahlen der Fraport AG	U3



*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

„Wachstum und Verantwortung“ lautet der Titel des diesjährigen Geschäftsberichts, mit dem ich mich Ihnen als neuer Vorstandsvorsitzender der Fraport AG vorstellen möchte. Der Titel richtet sich einerseits auf das mengen- und ergebnismäßige Wachstum des Unternehmens, das wir in den kommenden Jahren durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens und das Wachstum des Luftverkehrsmarktes erzielen werden. Andererseits weist der Titel aber auch auf die soziale und ökologische Verantwortung des Unternehmens hin, die wir im Einklang mit dem Ausbau des Flughafens umsetzen und leben wollen. Bevor wir jedoch in die spannende und vielversprechende Zukunft unseres Unternehmens einsteigen, gewähren Sie mir einige Minuten Ihrer Zeit, um das vergangene, sicherlich nicht immer einfache Geschäftsjahr näher zu beleuchten.

Beeinflusst durch die Krise an den Finanzmärkten entwickelte sich die globale Wirtschaft im Geschäftsjahr 2009 deutlich negativ. So konnte sich auch unser Unternehmen als international agierender Flughafen-Konzern den negativen Folgen des wirtschaftlichen Abschwungs nicht entziehen, denn kaum eine andere Branche ist so unmittelbar mit der Entwicklung der globalen Wirtschaft verknüpft wie der Luftverkehr. Entsprechend mussten wir gerade zu Beginn des vergangenen Geschäftsjahres, als die wirtschaftlichen Verwerfungen am spürbarsten waren, an unserem wichtigsten Standort in Frankfurt deutliche Rückgänge von bis zu 13 Prozent im Passagierverkehr und von mehr als 30 Prozent im Frachtgeschäft hinnehmen.

Im Laufe des Geschäftsjahres drehte sich diese negative Entwicklung jedoch zunehmend mit der sich wieder erholenden Wirtschaftslage sowie einsetzenden Basiseffekten. Konzernweit lag der Rückgang der Passagierzahlen somit zum Ende des Geschäftsjahres nur noch bei rund drei Prozent, am Standort Frankfurt bei knapp fünf Prozent. Das verhältnismäßig bessere Abschneiden im Fraport-Konzern war vor allem auf unsere Beteiligungen in Lima, Peru, und in Antalya, Türkei, zurückzuführen, die mit Wachstumsraten von sechs und fünf Prozent positiv auf das Ergebnis im Konzern einwirkten. Einschließlich der Flughäfen, an denen wir mittels Minderheitsbeteiligungen und über Management-Verträge beteiligt sind, gelang es uns im ver-

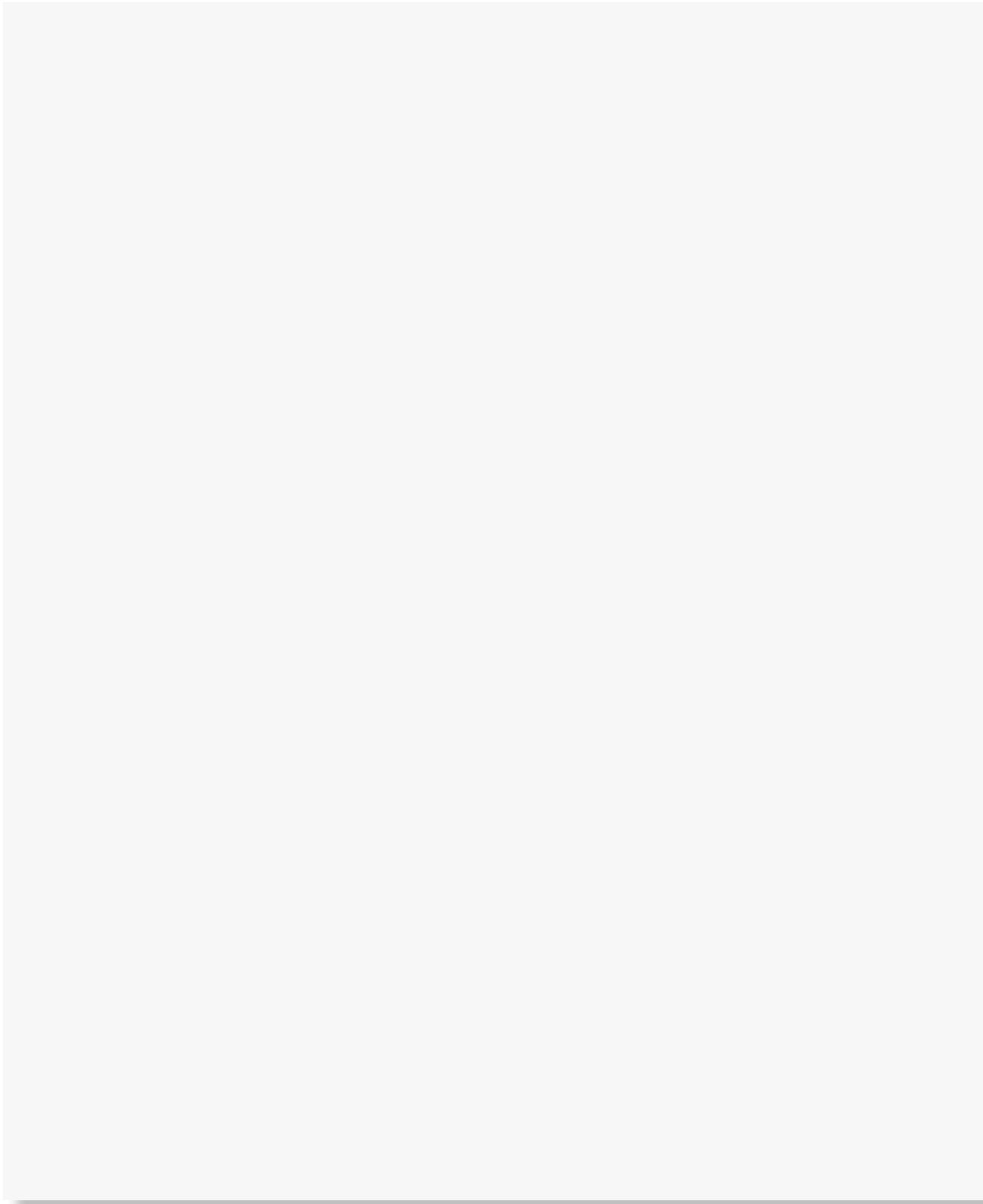




gangenen Jahr, der Wirtschaftskrise zum Trotz, den Wert des Vorjahres noch leicht zu übertreffen. Besonders die Flughäfen in Xi'an, China, sowie in Delhi, Indien, zeigten sich von der Krise nahezu unbeeindruckt und lieferten mit einem Passagierplus von 28 beziehungsweise rund 9 Prozent robuste Wachstumszahlen zum Konzern-Ergebnis.

Gleichwohl machte sich der Rückgang der Verkehrszahlen in Frankfurt auch in unseren Umsatz- und Ergebnisgrößen bemerkbar, die zu einem wesentlichen Teil von der Verkehrsentwicklung an dem Standort abhängig sind. Durch die ausbleibende Verkehrsmenge kam es so zu einem umsatzseitigen Rückgang von rund 55 Millionen Euro, ein Rückgang, der sich auch in unserem Konzern-Ergebnis wiederfindet. Durch eine Anpassung unserer Aufwandsseite an die rückläufige Verkehrsmenge im Rahmen unserer Crisis Prevention-Maßnahmen gelang es uns jedoch, trotz unseres von Fixkosten geprägten Geschäftsmodells einen Betrag von gut 28 Millionen Euro einzusparen. Letztlich resultierte der deutliche Rückgang des Konzern-Ergebnisses von knapp 40 Millionen Euro jedoch auch aus zwei weiteren Faktoren: Zum einen führte ein Anstieg des Tarifgefüges zu höheren Personalkosten am Standort Frankfurt, und zum anderen erhielten wir im Vorjahr rund 42 Millionen Euro Sondererträge aus einer steuerfreien einmaligen Kompensationszahlung im Zusammenhang mit unserem bereits in den Jahren 2001 und 2002 vollständig abgeschriebenen Manila-Projekt, Erträge die das Vorjahresergebnis außerordentlich positiv beeinflusst haben.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, ich weiß, dass diese rückläufigen Umsatz- und Ergebnisgrößen sicher nicht zufriedenstellend sind. Berücksichtigen Sie bei Ihrer Beurteilung über das vergangene Jahr aber bitte auch, dass wir uns durch unser aktives Krisenmanagement zum einen im Vergleich zu anderen Unternehmen noch relativ gut „geschlagen“ haben und das abgelaufene Geschäftsjahr mit einem Gewinn von 157,3 Millionen Euro abschließen konnten. Zum anderen werden wir in den kommenden Jahren trotz der Rückgänge des vergangenen Jahres wieder deutlich von der wirtschaftlichen Erholung profitieren. Mit einem durchschnitt-





lich erwarteten jährlichen Wachstum von drei bis fünf Prozent über die nächsten 20 Jahre ist und bleibt der Luftverkehr einer der Zukunfts- und Wachstumsmärkte weltweit. Zusammen mit unseren Maßnahmen im Rahmen der Agenda 2015, die ich Ihnen auf den nächsten Seiten noch im Detail erläutern werde, bin ich mir sicher, dass wir die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen haben, um an diesem Wachstum im größtmöglichen Umfang teilhaben zu können.

An diesem Punkt möchte ich gerne wieder auf das eingangs vorgestellte Thema des Geschäftsberichts „Wachstum und Verantwortung“ zurückkommen. Lassen Sie mich Ihnen auf den folgenden Seiten zeigen, wie wir gemeinsam mit Ihnen in Zukunft wachsen werden, denn eines ist klar: Wir werden in den kommenden Jahren erheblich wachsen, aber wir werden in diesem Zusammenhang auch unsere nachhaltige Verantwortung nicht unberücksichtigt lassen, die wir für Sie – unsere Aktionärinnen und Aktionäre –, unsere Beschäftigten, aber auch für unsere umliegende Bevölkerung und Umwelt übernehmen.

Ich freue mich mit Ihnen gemeinsam auf unsere spannende und vielversprechende Zukunft.

*Mit freundlichen Grüßen*

A handwritten signature in blue ink that reads "Stefan Schulte".

Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

# Der Fraport-Vorstand und seine Unternehmensstrategie

Mit der Neuordnung im Vorstand zum 1. September 2009 hat der neue Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Dr. Stefan Schulte, die seit dem Jahr 2004 existierende Konzern-Strategie, die Drei-Säulen-Strategie, angepasst und erweitert. Die bisherigen Unternehmensziele Wachstum am Standort Frankfurt, Sicherung des integrierten Geschäftsmodells und Wachstum im externen Geschäft haben unverändert Bestand und wurden um die aktuellen Herausforderungen des Unternehmens, die sogenannte „Agenda 2015“, erweitert. Auf den folgenden Seiten erläutern die Vorstände die wesentlichen Elemente dieser Agenda.

## AGENDA 2015

Die Agenda 2015 ist für unser Unternehmen die Zusammenfassung der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen und bildet für uns den Handlungsrahmen, durch den wir auch in Zukunft den Erfolg des Unternehmens sichern und ausbauen werden. Die Herausforderungen, die wir im Rahmen der Agenda 2015 identifiziert haben, lassen sich in den folgenden Kernaspekten zusammenfassen:

- \_ Investitionen realisieren,
- \_ Wirtschaftlichkeit verbessern,
- \_ Kundenzufriedenheit steigern,
- \_ Nachhaltigkeit sichern und
- \_ Wachstumschancen nutzen.

## INVESTITIONEN REALISIEREN

Bis zum Jahr 2015 wird die Fraport AG, gerechnet ab dem Jahr 2010, noch rund 4,5 Milliarden Euro in die Modernisierung und den Ausbau des Standorts Frankfurt investieren. Mit diesen

Investitionen werden wir weiterhin die Voraussetzungen für das Unternehmen schaffen, um am künftigen Wachstum des Luftverkehrmarktes teilzuhaben und die hiermit verbundenen Erlöspotenziale zu realisieren.

Ziel der Ebene „Investitionen realisieren“ ist in diesem Zusammenhang der sorgsame und verantwortungsvolle Umgang mit unseren für die Investitionen zur Verfügung stehenden Ressourcen. Zum einen gilt es für uns, die zentralen und strategischen Investitionsprojekte frist- und budgetgerecht umzusetzen, zum anderen müssen wir die Investitionen stets unserem tatsächlichen Bedarf anpassen. Wesentliche Priorität bei der Umsetzung der Investitionstätigkeiten besitzt hierbei die Realisierung der neuen Landebahn Nordwest, die die dringend benötigte Erweiterung der Slotkapazitäten mit sich bringt. Bezüglich unserer Passagierkapazität in den Terminals besteht nach der Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus in 2012 und unseren bisherigen Erweiterungsmaßnahmen noch Kapazität zur Bedienung der künftig ansteigenden Passagierzahlen. Um den verantwortungsvollen Umgang mit unseren Ressourcen zu gewährleisten, haben wir die bislang ab 2013 geplante schrittweise Inbetriebnahme des neuen Terminal 3 im Süden des Flughafen-Geländes zunächst um drei Jahre verschoben. Analog dieser Investitionsentscheidungen überprüfen wir sämtliche für das Unternehmen zu treffenden Investitionsmaßnahmen regelmäßig auf ihre Wirtschaftlichkeit und entscheiden über deren Umsetzung.

## WIRTSCHAFTLICHKEIT VERBESSERN

Im Rahmen unserer Investitionstätigkeiten investieren wir derzeit rund eine Milliarde Euro pro Jahr in die Modernisierung und



Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender



Herbert Mai, Vorstand Arbeitsdirektor



Peter Schmitz, Vorstand Operations



Dr. Matthias Zieschang, Vorstand Controlling und Finanzen

den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Überschlägig gerechnet ergeben sich aus diesem jährlichen Investitionsbetrag rund 100 Millionen Euro zusätzliche Kosten pro Jahr an Zinsen und Abschreibungen. Zur Finanzierung dieses Betrags brauchen wir in den nächsten Jahren zum einen deutliche Erlössteigerungen und zum anderen ein enges Kostenmanagement.

Treiber der erlösseitigen Steigerung wird nach dem Ausbau des Flughafens insbesondere das Verkehrswachstum sein, das wir durch die neue Landebahn realisieren werden. Zusätzliche Erlöse werden wir durch die terminalseitigen Erweiterungen der Einzelhandelsflächen erzielen. Als Profiteure des Ausbaus und der Modernisierung des Standorts Frankfurt müssen auch die Fluggesellschaften einen Teil der entstehenden Kosten mittragen. In diesem Zusammenhang wurde im vergangenen und im laufenden Geschäftsjahr eine Einigung für die Anpassung der Entgelte in den Jahren 2010 bis 2015 erzielt. Zunächst sehen die Abschlüsse eine gestaffelte Anhebung der Entgelte für die Jahre 2010 und 2011 um insgesamt 12,5 Prozent vor, ab dem Jahr 2012 erfolgt dann, entsprechend der erwarteten Verkehrsentwicklung, eine Erhöhung der Entgelte um jährlich 2,9 Prozent. Bei Über- oder Unterschreitung der erwarteten Verkehrsentwicklung sieht der Vertrag darüber hinaus eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor und liefert den Airlines somit zusätzliche Anreize am Standort Frankfurt weiter zu wachsen.

Unabhängig davon müssen wir zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit in regelmäßigen Abständen unsere Strukturen und Prozesse überprüfen und optimieren. Aus diesem Grund haben wir im vergangenen Jahr zusammen mit der Agenda 2015 das Programm Fitness@Fraport2011 gestartet, mit dem wir das Unternehmen administrativ optimiert aufstellen. Im Rahmen des Projekts werden wir so unter anderem durch einen veränderten Zuschnitt von Verantwortungen Synergieeffekte realisieren und Strukturen zwischen den Geschäfts- und Servicebereichen vereinfachen. Neben dem Fitness-Programm wird auch der im vergangenen Jahr geschlossene „Zukunftsvertrag 2018“ zu einer maßgeblichen Senkung unseres Kostengefüges am Standort – insbesondere im Bereich Bodenverkehrsdienste – beitragen. Durch die Einsparung übertariflicher und administrativer Leistungen ergibt sich die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit des Bereichs langfristig zu verbessern.

#### **KUNDENZUFRIEDENHEIT STEIGERN**

Passagierbefragungen belegen, dass sich der Frankfurter Flughafen deutlich in den Bereichen Service und Qualität verbessern konnte und mittlerweile zu den weltweit führenden Flughäfen in diesen Kategorien zählt. Aber auch hier wird unser Fitness-Pro-

gramm ansetzen, um in Zukunft noch bessere Ergebnisse zu erzielen. Durch die Schaffung des Zentralbereichs „Kundenmanagement“ soll so zum Beispiel die Zufriedenheit unserer Kunden in den nächsten Jahren weiter gesteigert werden. Schlank, effizient und damit fokussiert werden wir uns gegenüber unseren Kunden präsentieren. Zusammen mit dem Fitness-Programm schaffen wir mit unserer Initiative „Mit Sicherheit ein Lächeln“ die idealen Rahmenbedingungen für unsere Service-Offensive.

#### **NACHHALTIGKEIT SICHERN**

Das Thema Nachhaltigkeit ist für unser Unternehmen ein zentrales Zukunftsfeld. Nachhaltiges Handeln und Wirtschaften umfasst für uns die soziale Verantwortung gegenüber unseren Beschäftigten, die wir schnell und direkt bei Veränderungen einbeziehen. Soziale Verantwortung umfasst für uns aber auch die Verantwortung, die wir als Unternehmen unserer umliegenden Bevölkerung gegenüber haben. Wichtige Bausteine bilden hier der Dialog mit den Kommunen und der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Darüber hinaus unterstützen wir eine Vielzahl von sozialen und kulturellen Einrichtungen. Auch unserer Umwelt gegenüber beweisen wir Verantwortung. Bereits in der Vergangenheit haben wir verschiedene Maßnahmen ergriffen, um ökologisch verträglich zu wirtschaften und zu handeln. Wir wollen hier weitere positive Akzente setzen und haben daher dem Thema Nachhaltigkeit im Rahmen unseres Fitness-Programms einen eigenen Zentralbereich zugeordnet, der künftig unsere Maßnahmen und Anstrengungen noch stärker bündeln wird.

#### **WACHSTUMSCHANCEN NUTZEN**

Wir wollen die Wachstumschancen nutzen, die sich unserem Unternehmen insbesondere mit der neuen Landebahn bieten. Wachstum ist die Grundvoraussetzung für sichere Arbeitsplätze und steigende Arbeitsplatzzahlen am Flughafen Frankfurt. Mit unserem breitgefächerten Portfolio und unserem Mitarbeiter-Potenzial vor Ort haben wir exzellente Wachstumspotenziale, sei es im Passagier- und Frachtverkehr, im Retail-Geschäft oder im internationalen Geschäft, durch unser attraktives Beteiligungsportfolio. Das Fitness-Programm wird uns in unserem Bestreben unterstützen, noch kunden- und serviceorientierter zu arbeiten, um diese Potenziale zu realisieren und deutlich zu wachsen, wenn die Verkehrszahlen mit dem Ende der Krise wieder ansteigen.

## WACHSTUM – VERANTWORTUNG

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist mit Abstand das bedeutendste Zukunftsprojekt der Fraport AG in den kommenden Jahren. Die neue Landebahn Nordwest mit ihrer Inbetriebnahme zum Winterflugplan 2011 / 2012 bildet in diesem Zusammenhang das Herzstück für das Verkehrswachstum am Standort. Gleichrangiges und entschiedenes Ziel der Fraport AG ist es, den Ausbau des Flughafens im Einklang mit der sozialen und ökologischen Verantwortung des Unternehmens zu realisieren.

### WACHSTUM – VERANTWORTUNG

Werte schaffen	6
Nach vorne bewegen	12
Herausforderungen annehmen	18
Horizont	24
Verantwortung übernehmen	30



**Konzern-Umsatz**  
1,97 Milliarden Euro

External Activities  
& Services  
15,5%

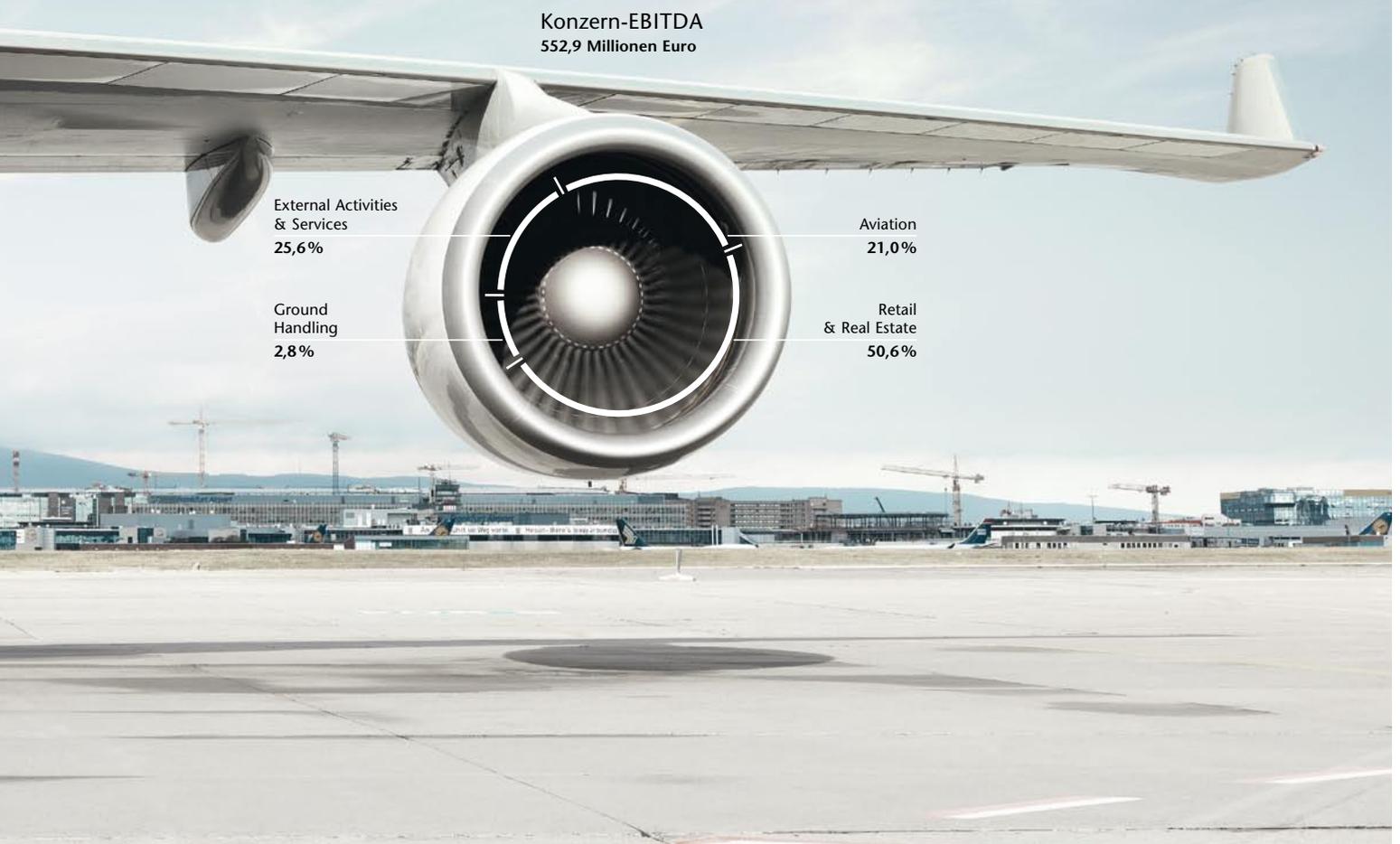
Ground Handling  
31,5%

Aviation  
34,6%

Retail  
& Real Estate  
18,4%

# Wie können wir auch in Zukunft unsere Werte weiter ausbauen und flexibel auf Anforderungen reagieren?

Im vergangenen Geschäftsjahr 2009 konnte die Fraport AG ein operatives Ergebnis (EBITDA) von 552,9 Millionen Euro erzielen.



# Die konsequente Stärkung des integrierten Geschäftsmodells ist die Basis für unser Handeln.

## Übersicht über beispielhafte Zuständigkeiten der Fraport-Segmente



Als international agierender Flughafen-Betreiber versteht sich die Fraport AG als Full Service Provider im Bereich des Flughafen-Managements. Auf dieses Verständnis aufbauend bietet die Fraport AG sämtliche Dienstleistungen rund um den Passagier, das Gepäck und die Fracht an und betreut ihre Kunden ab dem Zeitpunkt ihrer Ankunft an dem Flughafen bis zu ihrem Abflug.

Die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns gliedert sich in die vier Segmente Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling sowie External Activities & Services. Während die Segmente Aviation, Retail & Real Estate und Ground Handling die Geschäftsprozesse am Hauptstandort des Unternehmens, dem Frankfurter Flughafen, verantworten, sind dem Segment External Activities & Services neben den IT- und Facility Management-Leistungen (Services) die Aktivitäten der Fraport AG außerhalb des Standorts Frankfurt zugeordnet. Das Segment External Activities & Services verantwortet in diesem Zusammenhang alle internationalen Flughafen-Beteiligungen und bietet sämtliche Dienstleistungen des Fraport-Konzerns außerhalb des Standorts Frankfurt an, die in hoher Qualität und Präzision an anderen Flughäfen vor Ort benötigt werden.

#### STÄRKUNG DES INTEGRIERTEN GESCHÄFTSMODELLS

In ihrer Funktion als Betreiberin des interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes in Frankfurt ist die Fraport AG ein erstklassiger Anbieter integrierter Dienstleistungen mit weltweitem Renommée. Die sich aus den integrierten Leistungen ergebenden Vorteile für unsere Kunden – Fluggesellschaften und Passagiere – liegen auf der Hand: Eine hohe Qualität der Dienstleistungen wird durch unser langjähriges Know-how



Die Gepäckförderanlage in Frankfurt zählt zu den leistungsstärksten weltweit.

und das Management „aus einer Hand“ gewährleistet. Eine Minimierung der Schnittstellen und zentrale Ansprechpartner verhelfen unseren Kunden zu Kosten- und Zeitersparnissen.

Durch die Planung und Koordinierung der land- und luftseitigen Prozesse aus einer Hand profitieren unsere Passagiere zum Beispiel von einer der kürzesten garantierten Umsteigezeiten aller europäischen Großflughäfen. Der Flugbetrieb profitiert zusätzlich unter anderem von einer schnellen Abwicklung der Bodenverkehrsdienste. Durch die konsequente Verknüpfung flugbezogener Daten mit den Bodenverkehrsdiensten können unter anderem eingeflogene Verspätungsminuten wieder gutgemacht werden und Airlines sowie Passagieren ein verspäteter Abflug

Durch die konsequente Stärkung des integrierten Geschäftsmodells ist es der Fraport AG möglich, ihre umfassende Expertise weltweit wertschaffend zu vermarkten. So ist die Fraport AG inzwischen mittels direkten und indirekten Beteiligungen auf vier Kontinenten rund um den Globus aktiv.

oder der Verlust eines Slots (Zeitfenster eines Starts oder einer Landung am Flughafen) erspart bleiben. Abstimmungs- und Koordinierungsprobleme werden im Reparaturfall auch durch das integrierte Facility Management ausgeschlossen. Störungen im Betriebsablauf können schnell und flexibel behoben werden, ohne dass ein weiterer Auftragnehmer informiert und in den Prozess einbezogen werden muss.

#### **DER BETRIEB UND AUSBAU DES FRANKFURTER FLUGHAFENS IM SEGMENT AVIATION**

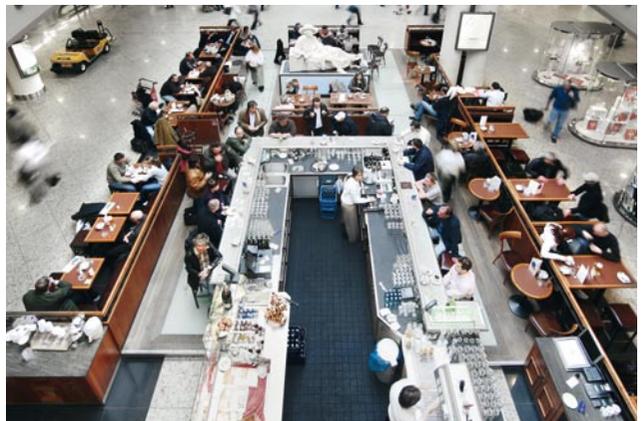
Das Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt, die Flughafen- und Luftsicherheit und den Ausbau des Flughafens. Der zentrale Erfolgsfaktor des

Segments besteht im Ausbau des Frankfurter Flughafens und den damit verbundenen Chancen und Erlöspotenzialen. Kernaufgabe des Segments wird hierbei die ökonomisch sowie ökologisch nachhaltige Realisierung der Ausbautätigkeiten sein. Die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Bereichs sichert darüber hinaus die Optimierung der Vergabe von Terminalpositionen für Flugzeuge im Zusammenspiel mit Passagierführung für kurze, schnelle Wege und mehr Kundenzufriedenheit. Diese gewährleisten den reibungslosen Ablauf der land- und luftseitigen Prozesse. Im Zusammenhang mit der schrittweisen Ausschreibung der Sicherheitsleistungen nach §5 Luftsicherheitsgesetz ab dem Jahr 2010 gilt dem Bereich der Sicherheitsleistungen ein besonderes Augenmerk: Optimierung der Kostenstruk-

Der Flugsteig B bedient zurzeit die meisten Passagiere am Frankfurter Flughafen.



65 Bars und Restaurants laden am Flughafen Frankfurt zum Verweilen ein.





\* Vorbehaltlich aufschiebender Bedingungen

turen und ein verstärkter Fokus auf die Kundenzufriedenheit zählen zu den wesentlichen Aufgaben dieses Bereichs.

#### **DIE VERMARKTUNG DER FLÄCHEN DES FLUGHAFENS FRANKFURT IM SEGMENT RETAIL & REAL ESTATE**

Sämtliche Kompetenzen und Aktivitäten zur kommerziellen Entwicklung und Vermarktung von Grundstücken und Immobilien am Frankfurter Flughafen sind in dem Segment Retail & Real Estate gebündelt. Zu dem breit angelegten Spektrum des Bereichs zählen unter anderem das Energiemanagement, die Schaffung zukunftsweisender Einkaufsmöglichkeiten und Serviceangebote, das Management von Parkraumflächen sowie Flughafen-Werbung.

Durch die Erschließung neuer Erlöspotenziale und den Abschluss mittel- bis langfristiger Verträge erwirtschaftet das Segment bereits seit Jahren steigende Erträge und trägt zu einem großen Teil zum Erfolg des Unternehmens am Standort Frankfurt bei.

#### **DIE DIENSTLEISTUNGEN RUND UM PASSAGIER, GEPÄCK UND FRACHT IM SEGMENT GROUND HANDLING**

Als einer der international führenden Anbieter von Bodenverkehrsdienstleistungen bietet die Fraport AG fast 50 Jahre Erfahrung in den Services rund um den Passagier, das Gepäck und die Fracht. Die Bodenverkehrsdienste am Frankfurter Flughafen sind einer der wichtigsten Schlüsselfaktoren für die Qualität und den Erfolg des Standorts. Mit einer garantierten Umsteigezeit von in der Regel nur 45 Minuten in Verbindung mit einer herausragenden Gepäckperformance zählt der Flughafen zu den leistungsstärksten Großflughäfen der Welt.

Der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste ist einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt. Die Öffnung des Marktes und der Eintritt eines Wettbewerbers mit günstigeren Kostenstrukturen setzt die Wirtschaftlichkeit des Bereichs unter Druck. Aus diesem Grund hat die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr mit dem „Zukunftsvertrag 2018“ die künftige Entwicklung der Kostenstrukturen auch für den Bereich Bodenverkehrsdienste neu gestaltet. Durch die Einsparung übertariflicher und administrativer Leistungen sowie einen verschärften Fokus auf die Sachaufwendungen wollen wir den Bereich mittelfristig wettbewerbsfähig machen.

#### **IT- UND SERVICELEISTUNGEN SOWIE AKTIVITÄTEN ÜBER DEN STANDORT FRANKFURT HINAUS IM SEGMENT EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES**

Im Segment External Activities & Services sind neben den IT- und Facility Management-Leistungen am Standort Frankfurt die Aktivitäten der Fraport AG über Frankfurt hinaus gebündelt. Das Beteiligungsportfolio von Fraport ist dabei optimal aufgestellt.

Die Fraport AG verfügt über eine ausgewogene Mischung von Beteiligungen und Management-Verträgen, die sich insgesamt sehr positiv entwickeln. In Zukunft wollen wir uns weiterhin auf wachstumsstarke Flughäfen in Zukunftsmärkten konzentrieren, in denen unser Fraport Know-how einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil bietet. Wenn sich im gegenwärtigen Umfeld attraktive Einstiegsmöglichkeiten bei etablierten Flughäfen ergeben, werden wir diese auch verfolgen. Darüber hinaus wollen wir das Geschäft mit Management-Verträgen und Consulting stärker ausbauen.

# Wie können die Investitionen in das zukünftige Wachstum am Standort Frankfurt finanziert werden?

\_Die Equity Story der Fraport AG

**1997**  
Diskussionen um  
Ausbau beginnen

**2001**  
Börsengang der  
Fraport AG

**2003**  
Einreichung der Anträge zum Planfeststellungsverfahren für die A 380-  
Werft und den Flughafen-Ausbau

**2004 & 2007**  
Planfeststellungsbehörde erlässt am  
26.11.2004 den Planfeststellungsbeschluss  
für die A 380-Werft und am 18.12.2007  
den Beschluss für den Flughafen-Ausbau





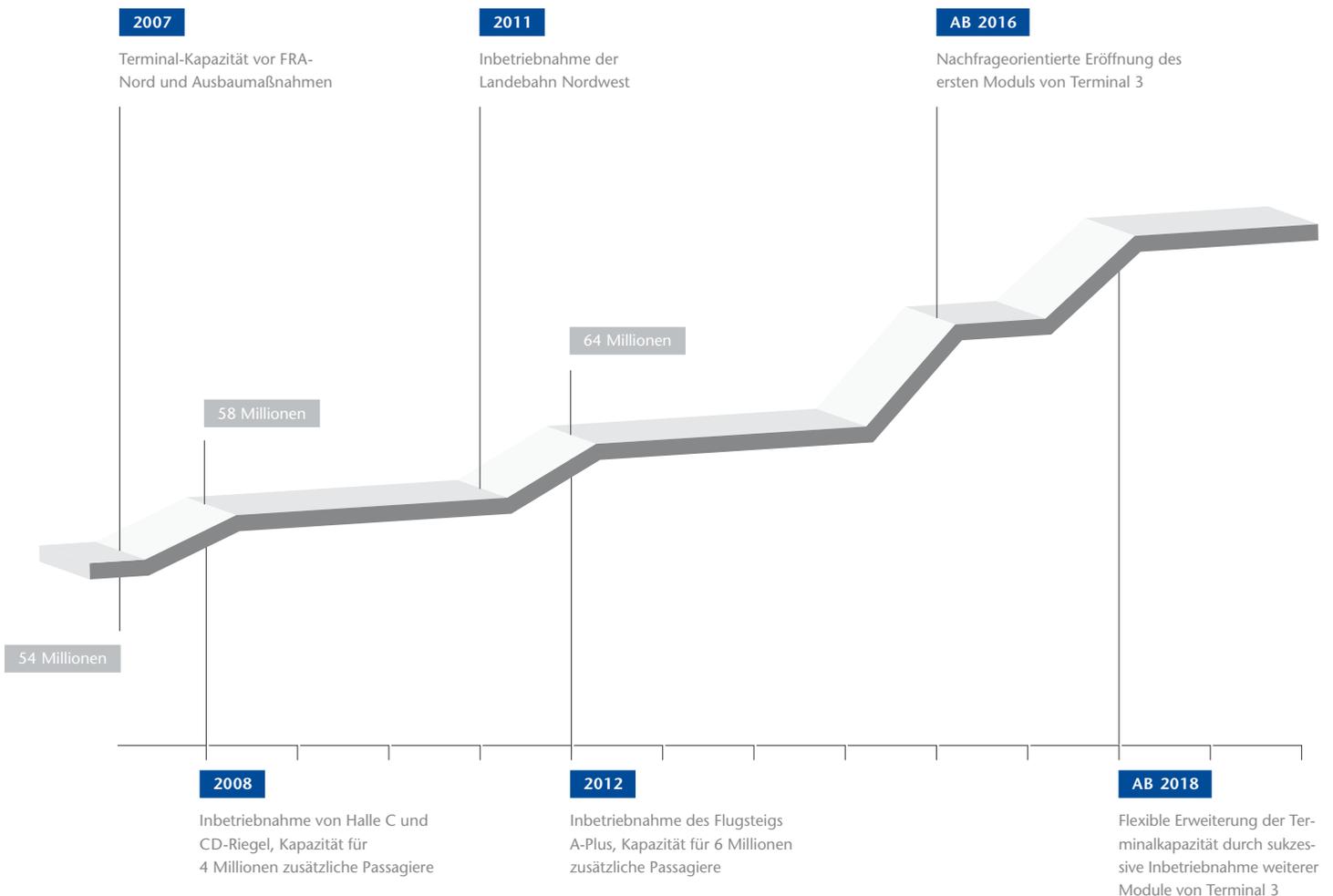
**2008**  
Fertigstellung erster  
Bauabschnitt der A380-Werft

**2009**  
Erster Spatenstich und Baubeginn  
an der Landebahn Nordwest

**2011**  
Geplante Inbetriebnahme der  
Landebahn Nordwest

# Der Börsengang im Jahr 2001 hat die Basis für den Ausbau und die Zukunft der Fraport AG geschaffen.

## Geplante Terminal-Kapazitäten



Bereits im Jahr 1997 begannen die Diskussionen um die Zukunftsfähigkeit und den notwendigen Ausbau des Frankfurter Flughafens. Vor dem Hintergrund begrenzter Wachstumsmöglichkeiten und eines drohenden Bedeutungsverlustes der Rhein-Main-Region durch die Abwanderung des Luftverkehrs an andere Standorte entstanden erste Vorschläge zum weiteren Ausbau des Flughafens.

Im Anschluss an die öffentliche Diskussion wurde Mitte Mai des Folgejahres eine Mediationsgruppe zur Erörterung der Frage, ob und wie der Flughafen ökonomisch und ökologisch sinnvoll ausgebaut werden kann, eingerichtet. Im Januar 2000 verkündete die Gruppe – bestehend aus Vertretern von Kommunen, Bürgerinitiativen, Umweltvertretern sowie Vertretern der Wirtschaft und der Luftverkehrswirtschaft – ihre Empfehlung zum Ausbau des Flughafens. Im Ergebnis der zahlreichen Varianten für den Ausbau des Flughafens ergab sich seitens der Mediationsgruppe eine leichte Präferenz für einen Ausbau im Nordwesten. Das sich anschließende Raumordnungsverfahren wurde 2002 mit der „Landesplanerischen Beurteilung“ abgeschlossen. Im Ergebnis wurde die Vereinbarkeit der beiden Nordvarianten – Landebahn Nordwest und Landebahn Nordost – mit den Erfordernissen der Raumordnung hergestellt. Ein Vergleich der beiden Nordvarianten ergab, dass die Landebahn Nordwest vorrangig mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden konnte.

Im September 2003 reichte die Fraport AG letztlich den Planfeststellungsantrag für den Ausbau des Flughafens Frankfurt bei der zuständigen Behörde, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, zur Vollständigkeits-



Rund 1.300 Flugzeuge starteten und landeten 2009 täglich in Frankfurt.

prüfung ein. Der Antrag umfasste neben Anpassungen und Erweiterungen im Bestand insbesondere den Bau der Landebahn Nordwest sowie die Errichtung des Terminals 3 im Süden des Flughafen-Geländes. Ende des Jahres 2004 reichte die Fraport AG bei der Genehmigungsbehörde die vervollständigten Planfeststellungsunterlagen für den Flughafen-Ausbau zur Auslegung ein. Bestandteil der Antragsunterlagen waren umfangreiche Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt. Sämtliche Unterlagen wurden nach ordnungsgemäßer Bekanntmachung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in 51 Kommunen ausgelegt. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurde von der Fraport AG im Frühjahr 2007 eine Änderung der Planung und der zugehörigen Unterlagen dahingehend vorgenommen, dass die Ist-Situation auf das Jahr 2005 und der Prognosehorizont auf das Jahr 2020 aktualisiert

### FRA-NORD-INVESTITIONEN

Die Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Terminals und Anlagen werden als „FRA-Nord“-Investitionen bezeichnet.

### FLUGHAFEN-AUSBAU

Der Flughafen-Ausbau umfasst die Investitionen in die neue Landebahn, das Terminal 3 sowie zusätzliche Anpassungen und Erweiterungen im Bestand wie Hochbaumaßnahmen und Flugbetriebsanlagen.

wurden. Diese Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen zog eine erneute Auslegung sowie ein weiteres, ergänzendes Anhörungsverfahren nach sich. Am 18. Dezember 2007 wurde der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erteilt.

Neben dem Planfeststellungsantrag für den Flughafen-Ausbau war bereits im Januar des Jahres 2003 der Antrag auf Planfeststellung für den Bau der Lufthansa A 380-Werft eingereicht worden. Damit entsprach die Fraport AG dem Wunsch der Lufthansa, am Flughafen Frankfurt Flugzeuge vom Typ A 380 zu stationieren. Am 26. November 2004 wurde vom Hessischen

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung der Planfeststellungsbeschluss für die A 380-Werft erlassen.

### VON DER FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN AG ZUR FRAPORT AG

Bereits während des Mediationsverfahrens gab die damalige Flughafen Frankfurt/Main AG bekannt, dass die Finanzierung des bevorstehenden Kapitalbedarfs für den Ausbau des Frankfurter Flughafens eine Kapitalerhöhung oder eine Teilprivatisierung des Unternehmens voraussetzen würde. Im Jahr 2000 entschieden sich Vorstand und Aufsichtsrat für den Börsengang des Unternehmens und eine Änderung des Firmennamens von Flughafen Frankfurt/Main AG in Fraport AG.

Langfristig ermöglicht die neue Landebahn Nordwest rund 50% mehr Flugbewegungen am Standort Frankfurt.



## INVESTITIONEN FRA

Insgesamt wird die Fraport AG von 2007 bis 2015 rund 7 Milliarden Euro in den Ausbau und die Modernisierung des Standorts Frankfurt investieren. Das Investitionsvolumen ist damit eines der größten privatwirtschaftlich finanzierten Volumina Europas.

Am 11. Juni 2001, zum Zeitpunkt der Erstemission der Fraport-Aktie, war diese rund 7,5-fach überzeichnet und notierte bei 35,40 Euro. Dies entsprach einer Marktkapitalisierung von rund 3,2 Milliarden Euro. Insgesamt erzielte der Börsengang der Fraport AG einen Bruttoerlös von 903,9 Millionen Euro. Die Unternehmensaktie wird seit dem 24. September 2001 im MDAX, dem zweitgrößten deutschen Aktienindex, gehandelt.

### WEITERER KAPITALBEDARF FÜR DEN AUSBAU UND VORRATSFINANZIERUNGSSTRATEGIE

Aufgrund der Größe der Investitionsvorhaben war bereits zum Zeitpunkt des Börsengangs Bestandteil der Planung, dass neben den Mitteln aus der Erstemission und der Innenfinanzierungskraft der Fraport AG eine zusätzliche Finanzierungsquelle zur Deckung des Kapitalbedarfs für den Ausbau des Flughafens erschlossen werden musste. Nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 begann die Fraport AG deshalb mit ihrer Vorratsfinanzierungsstrategie, der vorzeitigen Sicherung der zusätzlich benötigten Mittel für die Investitionsmaßnahmen am Standort in Frankfurt.

Ziel der Vorratsfinanzierungsstrategie war die systematische Nutzung von sich am Fremdkapitalmarkt ergebenden Chancen zur Sicherung des Kapitalbedarfs unter möglichst optimalen Konditionen sowie einer ausbalancierten Fälligkeitsstruktur. Wesentliche Meilensteine dieser Vorratsfinanzierungsstrategie bildeten die Emission eines Schuldscheindarlehens im Juni 2008 mit einem Volumen von 720 Millionen Euro sowie Kreditvereinbarungen mit zwei Infrastrukturbanken, die im Dezember 2008 zusätzliche Mittel in Höhe von 980 Millionen Euro sicherten.



Zwei Brücken verbinden die künftige Landebahn mit dem Flughafen.

Mit der Emission eines Eurobonds im September 2009 in einem Volumen von 800 Millionen Euro sowie der Platzierung eines Private Placements über 150 Millionen Euro gelang es der Fraport AG im vergangenen Jahr, den anstehenden Fremdfinanzmittelbedarf für die Investitionsprojekte in den nächsten Jahren bereits im Voraus zu sichern.

### START DES AUSBAUPROGRAMMS

Mit dem Beginn der Rodung im Bereich der neuen Landebahn Nordwest am 20. Januar 2009 und den ersten Baumaßnahmen Mitte März wurde nicht nur ein wesentlicher Grundstein für die Zukunftsfähigkeit der Fraport AG und der Wirtschaftskraft in der Rhein-Main-Region gelegt, sondern im gleichen Moment ein neues Kapitel in der Equity Story der Fraport AG begonnen.

# Welche Herausforderungen sind mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens verbunden?

\_Der Flughafen-Ausbau, ein Projekt mit einer Vielzahl von Schnittstellen



51 Mio Passagiere  
Passagerrückgang bedingt  
durch Wirtschaftskrise

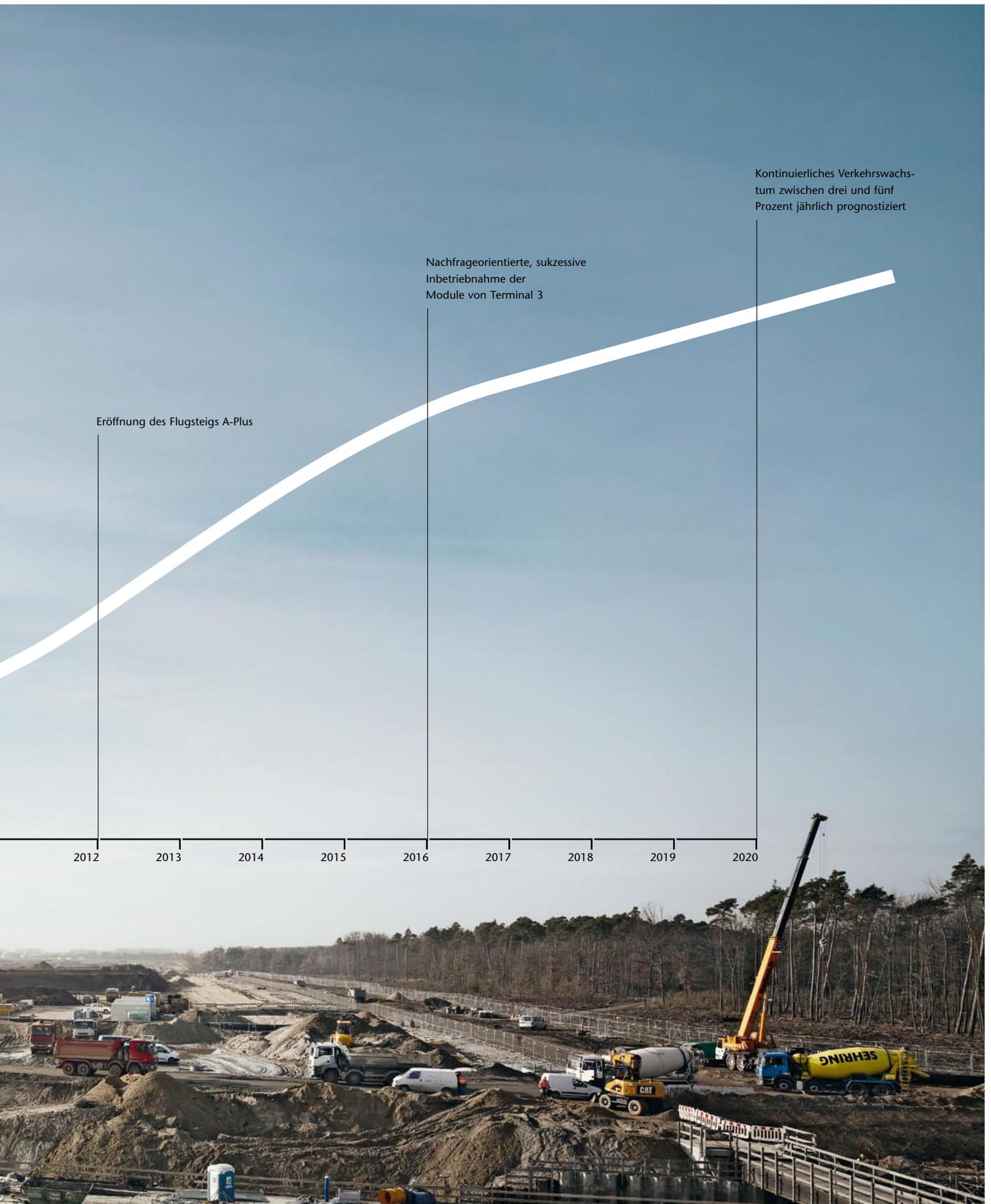
Inbetriebnahme der  
Landebahn Nordwest

2008

2009

2010

2011



# Die Fraport AG nimmt sämtliche mit der Ausbauentcheidung im Zusammenhang stehenden Herausforderungen an, analysiert diese und setzt systematisch die sich hieraus ergebenden Chancen um.

## Ausgewählte aktuelle und zukünftige Bauprojekte am Frankfurter Flughafen



### 1 MÖNCHHOF

Mit 110 Hektar Gesamtfläche das größte zusammenhängende Gewerbegebiet in der Rhein-Main-Region.

### 2 LANDEBAHN NORDWEST

Die 2.800 Meter lange Landebahn ermöglicht parallele Flugbewegungen und erhöht damit die Kapazität des Flughafens.

### 3 FLUGSTEIG A-PLUS

Der neue Flugsteig bietet mit einer Gesamtfläche von 185.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Terminalkapazität für 6 Millionen Passagiere.

### 4 AIRRAIL CENTER

Mit einer Mietfläche von rund 140.000 m<sup>2</sup> bietet das Airrail Center direkte Anbindungen an Luft-, Schienen- und Straßen-Verkehr.

### 5 CD-RIEGEL UND FLUGSTEIG C

Der Umbau des ehemaligen C-Bereichs bietet künftig Platz für 7 Großraumpositionen. Vier Positionen am CD-Riegel sind bereits in Betrieb.

### 6 GATEWAY GARDENS

In unmittelbarer Nähe zum Flughafen entstehen hier auf 35 Hektar neue Büros, Hotels und Handelsflächen sowie Zentren für Wissenschaft und Entertainment.

### 7 TAXIWAYS UND ROLLFLÄCHEN

Für einen sicheren und schnellen Zugang zu und von den Runways sorgt derzeit ein System von Rollwegen mit einer Gesamtlänge von 54 km.

### 8 A 380 HANGAR

Seit 2008 in Betrieb, kann das Bauwerk auf 25.000 m<sup>2</sup> zwei A 380 oder drei B 747 gleichzeitig aufnehmen. Eine Erweiterung auf 49.000 m<sup>2</sup> ist geplant.

### 9 TERMINAL 3

Das modular ab etwa 2016 in Betrieb gehende Terminal 3 bietet in seiner letzten Ausbaustufe Kapazitäten für rund 25 Millionen Passagiere im Jahr.

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist zweifelsohne das wichtigste Zukunftsprojekt der Fraport AG und bietet dem Unternehmen eine Vielzahl an Erlöspotenzialen und Chancen. Die Entscheidung zum Ausbau beinhaltet jedoch auch eine Reihe von Herausforderungen. Diese resultieren nicht zuletzt auch aus den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens selbst und lassen sich in drei Kategorien zusammenfassen:

- Ebene 1:** Management der erwarteten Passagierzuwächse
- Ebene 2:** Ökologische und bautechnische Herausforderungen
- Ebene 3:** Einhaltung von Zeit- und Budgetvorgaben

#### **EBENE 1: MANAGEMENT DER ERWARTETEN PASSAGIER-ZUWÄCHSE**

Trotz der rückläufigen Verkehrsentwicklung des zurückliegenden Geschäftsjahres 2009 ist der Luftverkehr nach wie vor die Sprungfeder der internationalen Verflechtung und des Wachstums des Welthandels. Studien des vergangenen Geschäftsjahres gehen unverändert von einem durchschnittlichen weltweiten Wachstum der Passagierzahlen von drei bis fünf Prozent jährlich über die nächsten 20 Jahre aus (Studie: Boeing, Current Market Outlook 2009 – 2028 oder ACI, Global Traffic Forecast 2008 – 2027, Edition 2009). Für den Frankfurter Flughafen wird so langfristig mit einem Verkehrsaufkommen von knapp 90 Millionen Passagieren zu rechnen sein.

Mit diesem deutlichen Anstieg der prognostizierten Fluggastzahlen geht für die Fraport AG die Herausforderung einher, das künftige Aufkommen infrastrukturseitig auch bedienen zu können. Wesentlicher Engpass wird hierbei die Terminal-Kapa-



Für die neue Landebahn muss die Okrifteler Straße unter die Erde verlegt werden.

zität werden. Vor diesem Hintergrund erweitert das Unternehmen die bestehenden Anlagen systematisch durch weitere Flugsteige und Infrastruktureinrichtungen, um in einem ersten Schritt die vorhandenen Terminal-Anlagen für ein Passagier-volumen von rund 64 Millionen Passagieren zu ertüchtigen. Kernelemente bilden hier der Neubau des Flugsteigs A-Plus mit Platz für jährlich zusätzlich rund sechs Millionen Passagiere, der 2012 in Betrieb genommen werden soll, sowie der bereits im Jahr 2008 in Betrieb genommene CD-Riegel, der bis zu vier Millionen weitere Passagiere aufnehmen kann (beide Bauprojekte sind im Detail im Geschäftsbericht 2008 sowie auf unserer Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) beschrieben).

Für die zukünftig prognostizierte Zahl von rund 90 Millionen Passagieren wird es jedoch trotz der Erweiterungen im Bestands-



Über 2,1 Millionen m<sup>3</sup> Erde müssen für den Landebahnbau bewegt werden.

system erforderlich sein, den Kapazitätsanforderungen entsprechend etwa ab dem Jahr 2016 schrittweise das neue Terminal 3 im Süden des Flughafens in Betrieb zu nehmen. Die Fraport AG sieht diese Herausforderung nicht nur als Aufgabe, sondern als Chance, ihren Kunden neue „state-of-the-art“ Angebote zu schaffen und mit ihren Produkten wie beispielsweise den beiden Lounges im CD-Riegel oder dem Marktplatz in der künftigen Verbindung zwischen dem bestehenden Flugsteig A und dem Flugsteig A-Plus neue Maßstäbe zu setzen.

#### **EBENE 2: ÖKOLOGISCHE UND BAUTECHNISCHE HERAUSFORDERUNGEN**

Neben der steigenden Passagierzahl ist die Umsetzung der Ausbauprojekte auch mit einer Reihe bautechnischer und öko-

logischer Herausforderungen verbunden. Für die Anbindung der neuen Landebahn an das Flughafen-Gelände ist so zum Beispiel die Errichtung von zwei Rollwegen, bestehend aus fünf einzelnen Brückenbauwerken, geplant. Diese verbinden die neue Landebahn mit dem bestehenden Flughafen-Gelände und überspannen die Autobahn A3, die ICE-Trasse sowie den Airportring. Als weitere bautechnische Aufgabe ist die Verlegung der Okrifteler Straße in einen Tunnel unterhalb der neuen Landebahn zu nennen.

Als Herausforderung in ökologischer Sicht ist beispielsweise die Umsiedlung zahlreicher Amphibien und Reptilien im Vorfeld des Flughafen-Ausbaus zu nennen. Mehr als 5.000 Amphibien und Reptilien wurden eingesammelt, dafür wurden etwa 20 Kilometer Spezialzäune gezogen. Die gefangenen Tiere wurden in Ersatzlebensräume gebracht. Neben der Umsiedlung von Ameisenhöfen und Baumstubben, letztere dienen Larven des Hirschkäfers als Lebensraum, war auch der Fledermaus-Schutz eine aufwendige ökologische Maßnahme. Eine weitere ökologische Herausforderung bildet das Abschieben, Lagern und Wiederverwerten des ökologisch wertvollen Waldbodens. Wie die Fraport AG diesen Anforderungen im Detail begegnet, beziehungsweise begegnete, erfahren Sie im Geschäftsbericht des nächsten Jahres, der sich mit der Umsetzung der Baumaßnahmen an der Landebahn Nordwest und im bestehenden Gelände beschäftigen wird.

#### **EBENE 3: EINHALTUNG VON ZEIT- UND BUDGETVORGABEN**

Die komplexen Bauvorhaben, teilweise in sicherheitsrelevanten Bereichen und bei laufendem Betrieb eines Großflughafens,

stellen außerordentliche Anforderungen an Planung, Vorbereitung und Durchführung der verschiedenen Projekte. Mit dem erfolgreichen Abschluss der letzten Bauprojekte innerhalb der Terminals (unter anderem Fertigstellung Halle C, CD-Riegel und Modernisierung des Flugsteigs B-West) hat die Fraport AG eindrucksvoll bewiesen, dass sie ein kompetenter Manager von zeit- und budgetkritischen Projekten ist.

Der Ausbau des Flughafens stellt die Fraport AG jetzt vor noch größere logistische Herausforderungen. Zu nennen wären hier unter anderem:

\_ Anpassung der Zeitpläne in Abhängigkeit von den unterschiedlichen im Vorfeld stattgefundenen Gerichtsverfahren bis zur

endgültigen juristischen Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses

\_ Beachtung von Vegetationsperioden sowie weiteren ökologischen Anforderungen

\_ Einhaltung unterschiedlicher Termine zur Fertigstellung einzelner Teilprojekte, damit das Gesamtprojekt zeitlich nicht gefährdet wird und

\_ Einhaltung der Budgetvorgaben

Durch die generalstabsmäßige Planung und die enge Verzahnung der am Ausbau beteiligten Partner liegt der Bau der neuen Landebahn Nordwest im Zeitplan und den planerischen Vorgaben und wird wie geplant zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb gehen.

Die Untertunnelung der Landebahn wird im Geschäftsjahr 2010 beendet.

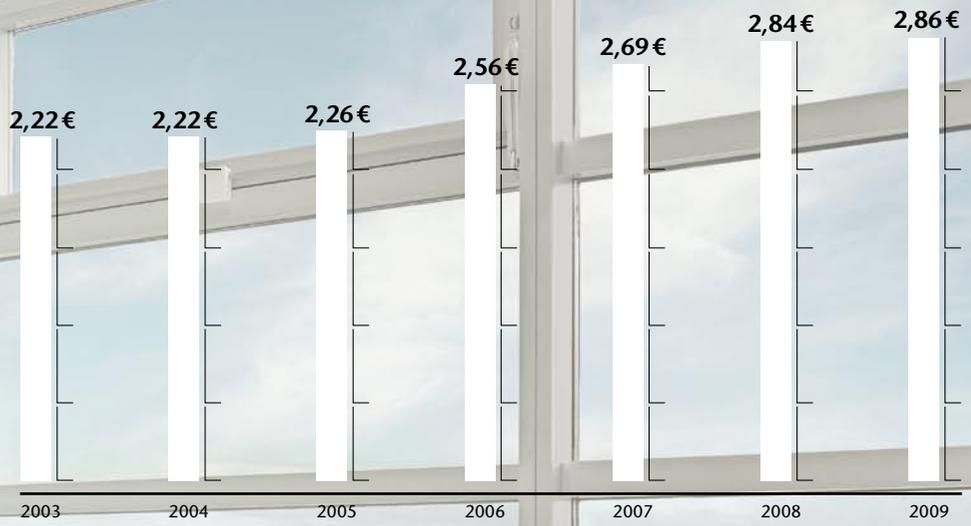


# Welche Zukunftspotenziale sind mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens verbunden?

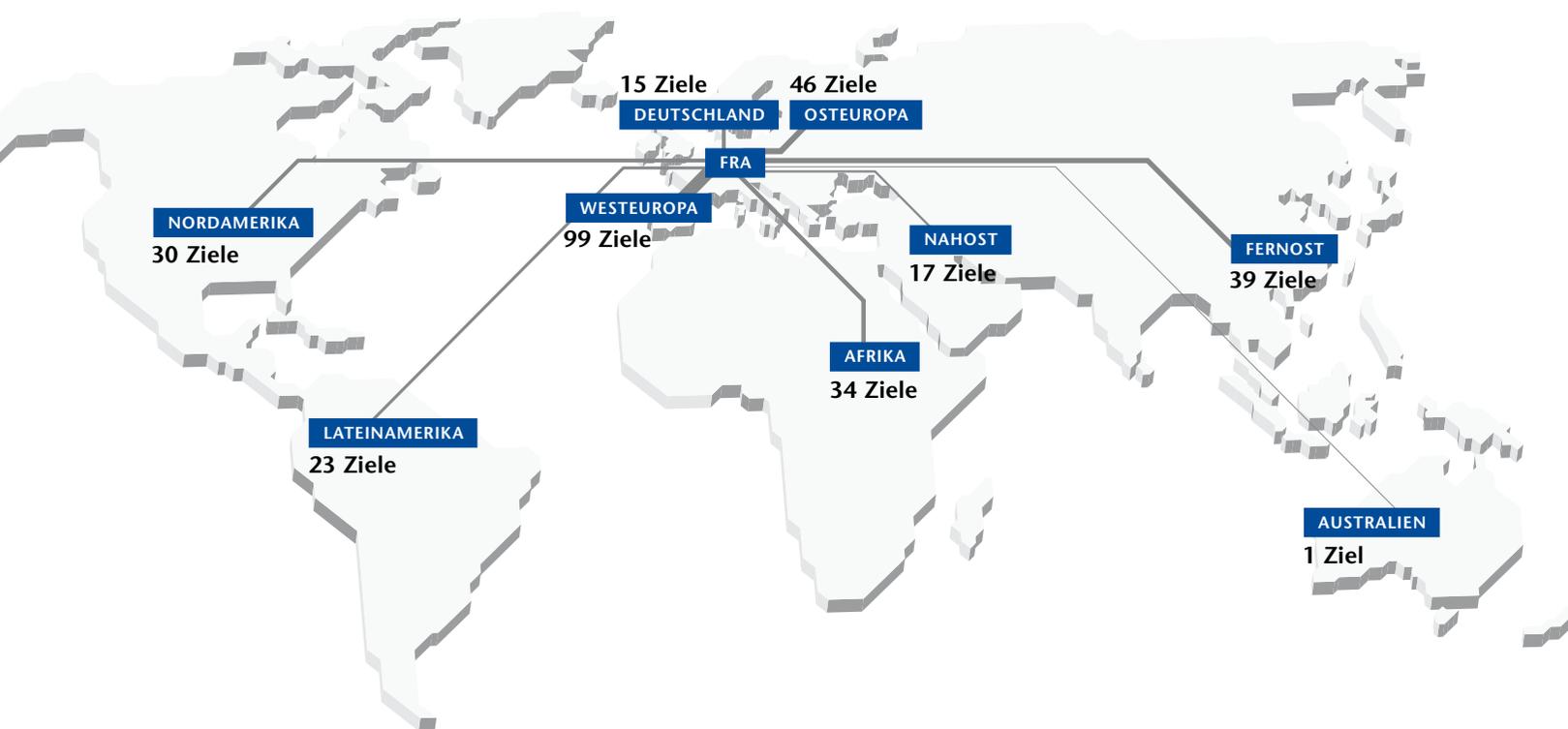
\_Der Frankfurter Flughafen nach dem Ausbau



Ungebrochener Wachstumstrend der Kennzahl Netto-Retailerlös pro Passagier in Frankfurt trotz Krisenjahr 2009



# Der Frankfurter Flughafen, eine intermodale Drehscheibe, die für ihre Kunden neue Maßstäbe setzt.



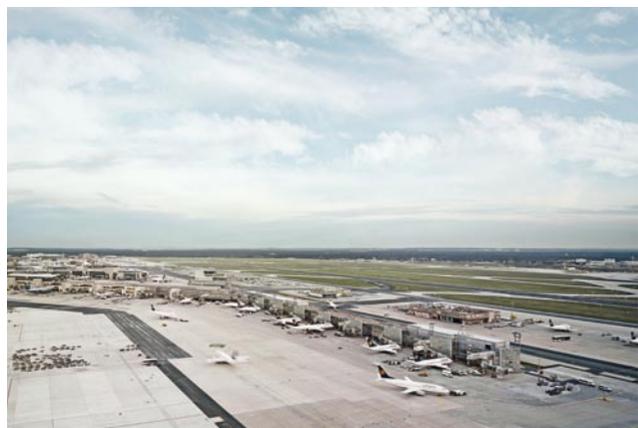
Verglichen mit seinen Wettbewerbern bietet der Frankfurter Flughafen rund 300 mögliche Flugziele – mehr als alle anderen Großflughäfen der Welt (Quelle: Sommerflugplan 2009).

#### DER FRANKFURTER FLUGHAFEN HEUTE

Gemessen an seiner Passagierzahl von rund 51 Millionen zählte der Frankfurter Flughafen auch im vergangenen Jahr zu den Top-Ten Flughäfen der Welt und rangierte im europäischen Vergleich nach London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle an dritter Position. Auch an der beförderten Cargomenge gemessen belegte der Frankfurter Flughafen in 2009 mit 1,9 Millionen Tonnen erneut eine der Spitzenpositionen weltweit. In Europa erreichte der Flughafen damit den ersten Platz und lag vor dem Pariser Hauptstadtflughafen.

Aber nicht nur die Zahlen der im vergangenen Jahr beförderten Passagiere und Fracht sind am Frankfurter Flughafen beeindruckend. Mehr als 70.000 Beschäftigte in rund 500 Firmen und Organisationen machen den Flughafen zur größten lokalen Arbeitsstätte Deutschlands. Drei Autobahnen und drei Bahnhöfe, davon ein Bahnhof mit Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz, vernetzen den Flughafen dabei optimal mit der umliegenden Region und darüber hinaus. Gut 300 Flugziele eröffnen unseren Passagieren bereits heute das größte Spektrum an möglichen Zielorten, mehr als jeder andere Großflughafen weltweit.

Trotz dieser eindrucksvollen Zahlen drohte dem Frankfurter Flughafen aufgrund seiner ausgeschöpften Wachstumsmöglichkeiten ohne den Kapazitätsausbau ein Abwandern des Luftverkehrs an andere Flughäfen und der Wirtschaftskraft der Region ein Bedeutungsverlust. Mit dem Beginn der Baumaßnahmen an der neuen Landebahn wurde im vergangenen Jahr ein wichtiges Zeichen für die Zukunftsfähigkeit des Flughafens gesetzt und für Airlines Planungssicherheit geschaffen. Neben dieser



Neben dem bestehenden Flugsteig A entsteht bis 2012 der Flugsteig A-Plus.

Planungssicherheit eröffnet der Ausbau des Frankfurter Flughafens der Fraport AG sowie ihren Kunden und der Region eine Vielzahl an Zukunftschancen und Wachstumspotenzialen.

#### DER FRANKFURTER FLUGHAFEN NACH DEM AUSBAU

Der Frankfurter Flughafen wird sich mit dem Ausbau zu einem der wenigen Mega-Hubs in Europa entwickeln. Der Bau der neuen Landebahn und der hieraus resultierende Anstieg der möglichen Flugbewegungen pro Stunde von derzeit 83 auf 126 sichert dem Unternehmen dabei die Möglichkeit, weiter im internationalen Luftverkehr zu wachsen und die steigende Nachfrage der Passagiere und Fluggesellschaften befriedigen zu können. Knapp 90 Millionen Passagiere sollen langfristig am

## CATCHMENT AREA

„Catchment Area“ beschreibt die Zahl der in einem bestimmten Umkreis lebenden Personen (Einzugsgebiet). In einem Radius von 200 km um den Frankfurter Flughafen leben rund 38 Millionen Menschen. Damit besitzt der Flughafen Frankfurt das größte Einzugsgebiet aller europäischen Hub-Flughäfen.

Frankfurter Flughafen ankommen, abfliegen oder umsteigen. Auch die Zahl der direkt am Flughafen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird ansteigen, von derzeit rund 70.000 auf rund 100.000 Arbeitsplätze im Jahr 2020.

Zusammen mit der Erhöhung der Start- und Landekapazität wird die Fraport AG auch die verfügbare Passagier-Kapazität in den Terminals weiter erhöhen. Durch die derzeitige Modernisierung der Terminals sowie den im Bau befindlichen Flugsteig A-Plus und das geplante Terminal 3 schafft die Fraport AG ausreichend Platz, um die steigende Passagierzahl auch weiterhin bedienen zu können.

Aber nicht nur die Terminal-Kapazität wird kontinuierlich bedarfsgerecht gesteigert. Mit der im vergangenen Jahr gestarteten Service-Initiative „Mit Sicherheit ein Lächeln“ und der Schaffung des zentralen Unternehmensbereichs „Kundenmanagement“ setzt die Fraport AG den Fokus künftig noch stärker auf die Zufriedenheit ihrer Passagiere und Kunden. Neue Lounge- und Gate-Konzepte sowie eine verbesserte Wegeführung und neue Technologien im Bereich der Sicherheit ermöglichen unseren Fluggästen eine optimale Orientierung und Entspannung während ihres Aufenthalts am Flughafen. Auch unsere jüngsten Gäste kommen durch den Ausbau und die Modernisierung des Flughafens nicht zu kurz. Spielplätze und neu geschaffene Infotainment-Angebote ermöglichen es, Kindern die Zeit am Flughafen so angenehm wie möglich zu gestalten, und sorgen

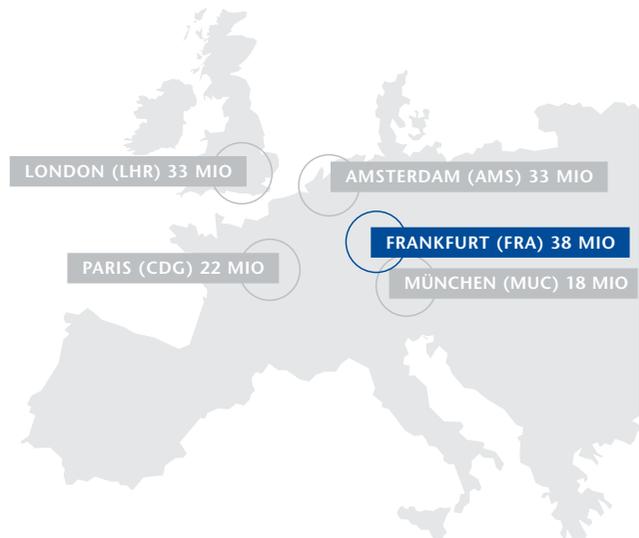
Schon heute nutzen rund 140.000 Passagiere den Frankfurter Flughafen täglich.



## CATCHMENT AREAS



47% der deutschen Bevölkerung lebt in einem Radius von 200 km um den Frankfurter Flughafen.



Ab 2012 bietet der Flugsteig A-Plus mehr als 10.000 m<sup>2</sup> zusätzliche Retail-Fläche.

dafür, dass der Urlaub für Familien künftig schon mit ihrer Ankunft im Terminal beginnt.

Auch hinsichtlich der großen Nachfrage nach Shopping-Möglichkeiten und Gastronomie-Einrichtungen wird die Fraport AG am Frankfurter Flughafen im internationalen Vergleich weitere Potenziale ausschöpfen. Während der Flughafen im vergangenen Jahr mit seinen rund 19.000 m<sup>2</sup> Shopping-Flächen noch deutlich hinter den „internationalen Einkaufsstraßen“ in den Pariser und Londoner Flughäfen rangierte, wird der Flughafen mit dem Ausbau weitere faszinierende Warenwelten und Shopping-Erlebnisse schaffen. Eine Erweiterung der angebotenen Marken- und Gastronomie-Geschäfte gehört ebenso zu der

neuen Erlebniswelt FRA wie innovative Shopping- und Wellness-Konzepte. Zusammen mit der Erweiterung und Modernisierung der angebotenen Flächen wird auch ein verstärkter Fokus auf der Schaffung luftseitiger Flächen liegen, also der Flächen hinter den Ausreisekontrollen, die besonders für Umsteiger-Verkehre wichtig sind.

Nach der Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus im Jahr 2012 wird die für den Passagier zur Verfügung stehende Shopping-Fläche auf rund 30.000 m<sup>2</sup> ansteigen. Mit der Inbetriebnahme des Terminals 3 wird die Shopping-Fläche sukzessive auf zirka 40.000 m<sup>2</sup> erweitert. Zusammen mit der stärkeren Frequentierung des Flughafens zählt die Erweiterung und Modernisierung des margenstarken Einzelhandelsgeschäfts zu den wesentlichen Erlöspotenzialen, die die Fraport AG durch den Ausbau des Flughafens realisieren wird.

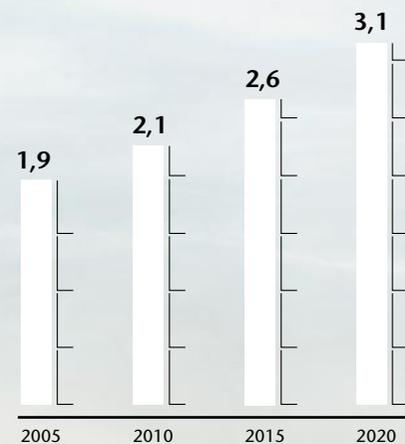
Mit der rund um den Flughafen entstehenden „Airport City“ wird der Frankfurter Flughafen durch den Ausbau nicht nur eine der weltweiten Spitzenpositionen, gemessen an den beförderten Passagieren und dem Cargovolumen, belegen, sondern für seine Kunden neue Qualitäts- und Servicemaßstäbe setzen. Der Frankfurter Flughafen wird für seine Passagiere und Geschäftskunden ein gern gesehener Partner auf vielen Reisen und Geschäftsbeziehungen, der zum Verweilen und Tagen einlädt.

# Wie kann die Fraport AG den Flughafen-Ausbau realisieren und gleichzeitig sozial und ökologisch verantwortlich handeln?

\_Die Nachhaltigkeitsziele der Fraport AG

**+ 60 Prozent**  
Zuwachs im Cargo-Volumen  
bis 2020 prognostiziert

Fracht/Post (in Millionen Tonnen)

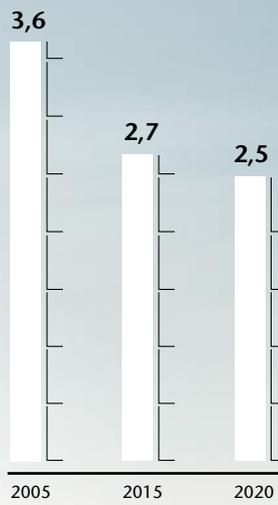




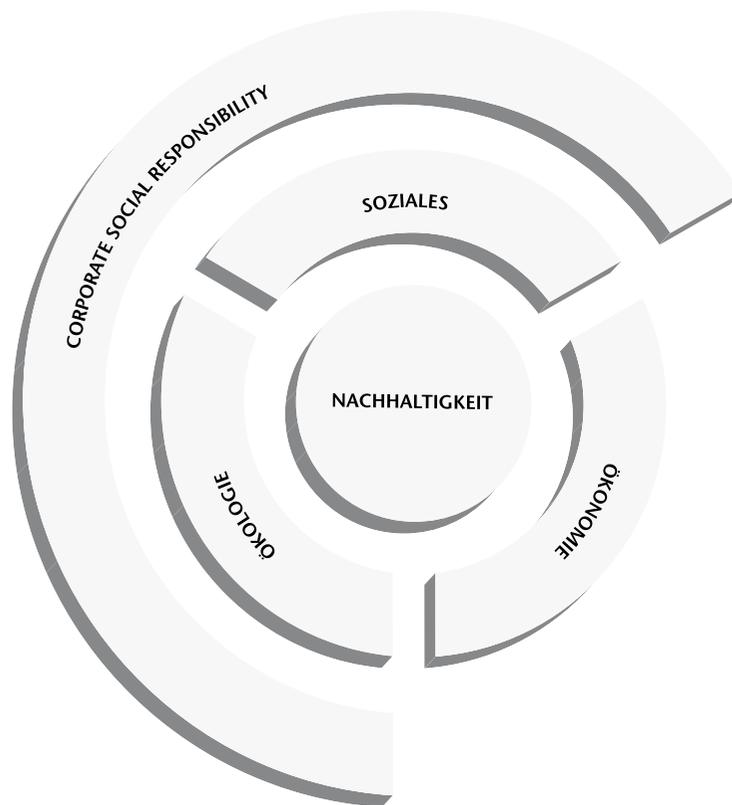
**– 30 Prozent**

CO<sub>2</sub>-Emission pro Verkehrseinheit  
bis 2020 geplant

CO<sub>2</sub>-Ausstoß in kg (pro Verkehrseinheit)



# Nachhaltiges Wirtschaften und Handeln bilden den Grundstein für den langfristigen Unternehmenserfolg.



## NACHHALTIGKEIT

Ein konzernweit nachhaltiges Handeln ist für die Fraport AG ein wesentlicher Baustein für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Durch die Schaffung des Sustainability Boards auf Top-Management-Ebene und die Schaffung des zentralen Bereichs „Nachhaltigkeitsmanagement“ hat die Fraport AG ihre Aktivitäten in dieser Richtung gebündelt.

Die Erfolge unserer Anstrengungen zeigen sich auch durch die Aufnahme der Fraport-Aktie in die Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX, DJSI World und FTSE4Good. Eine Notierung in diesen Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, die in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung gemäß den Kriterien Ökonomie, Ökologie sowie Engagement im sozialen und kulturellen Bereich vorbildlich sind. Mit den Nachhaltigkeitszielen 2020 hat die Fraport AG bereits weitere ehrgeizige Ziele für die Zukunft formuliert.



Hohenaue ist eines von 13 Aufforstungsgebieten der Fraport AG in der Region.

Das Wachstum des Luftverkehrsmarktes bedeutet für die Fraport AG und die umliegende Region wirtschaftliche Prosperität und Zukunftschancen zugleich. Im gleichen Atemzug bedeutet das Luftverkehrswachstum aber auch eine zunehmende Belastung der Region durch Fluglärm und Emissionen.

Als einer der führenden internationalen Flughafen-Betreiber ist sich die Fraport AG der besonderen gesellschaftlichen Verantwortung ihres Handelns bewusst und hat die Nachhaltigkeit als gleichrangiges Ziel in die strategischen Ziele des Konzerns eingebunden. Die Fraport AG versteht ihre Verantwortung in diesem Zusammenhang ganzheitlich, bezogen auf sämtliche Aktivitäten des Fraport-Konzerns in Deutschland und weltweit.

Durch die Schaffung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement“ im vergangenen Jahr und die bereits im Jahr 2008 erklärten Nachhaltigkeitsziele des Unternehmens bis 2020 hat die Fraport AG ihre Bemühungen im Bereich der Nachhaltigkeit im zurückliegenden Geschäftsjahr nochmals deutlich gebündelt. Die strategischen Nachhaltigkeitsleitlinien umfassen hierbei die drei Dimensionen:

- \_ Ökonomie,
- \_ Ökologie und
- \_ Soziales

#### **ÖKONOMIE: NACHHALTIGE WERTE SCHAFFEN**

Die Fraport AG ist der festen Überzeugung, dass nur ein nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum zu sicheren Arbeitsplätzen und attraktiven Dividenden für die Aktionäre des Unternehmens führen kann. Der wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens ist auch die Grundvoraussetzung dafür, sich langfristig und wirkungsvoll für die Gesellschaft einsetzen zu können. Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens schafft die Fraport AG die Voraussetzung, um vom künftigen Wachstum des Luftverkehrs teilzuhaben und wirtschaftlich weiter am Standort Frankfurt wachsen zu können. Im Rahmen des externen Geschäfts profitiert die Fraport AG zusätzlich vom Wachstum des Luftverkehrs über die Grenzen des Standorts Frankfurt hinaus. Mögliche Risiken für die ökonomische Entwicklung im Fraport-Konzern werden konsequent erfasst und reduziert.

Zusammen mit dem wirtschaftlichen Wachstum stellt auch die systematische Umsetzung der Verhaltensstandards in Bezug

## DAS FRAPORT SUSTAINABILITY BOARD

Mit der Schaffung des „Sustainability Board“ hat Fraport im Jahr 2008 die organisatorische Grundlage für ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement im Fraport-Konzern geschaffen. Dem besonderen Stellenwert des Themas angemessen ist das Gremium auf der Ebene des Top-Managements angesiedelt. Dem Board gehören Vertreter der Bereiche Revision, Konzernstrategie, Umweltmanagement, Personalserviceleistungen, Unternehmenskommunikation sowie Rechtsangelegenheiten und Verträge an.

auf Integrität und Transparenz ein erklärtes Ziel des Unternehmens im Rahmen der wirtschaftlichen Nachhaltigkeitsziele 2020 dar. Mit Hilfe des Wertemanagements setzt die Fraport AG diese Standards gezielt im gesamten Unternehmen um.

### ÖKOLOGIE: UMWELTBELASTUNGEN REDUZIEREN

Zum Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen gilt das besondere Engagement der Fraport AG dem Umweltschutz und der Umweltverträglichkeit. Im Zentrum des Handelns stehen hierbei die Maßnahmen zur Reduzierung und Kompensation der Umweltbelastungen, die durch den Luftverkehr entstehen. Die inhaltlichen Schwerpunkte des Umweltmanagements liegen daher in den Bereichen Klimaschutz, lokale Luftqualität, Biodiversität und Lärmschutz.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele 2020 verfolgt die Fraport AG so unter anderem das ehrgeizige Ziel, die Kohlendioxid-Emissionen des Unternehmens von rund 3,6 Kilogramm pro Verkehrseinheit am Standort Frankfurt, also pro Passagier oder 100 Kilogramm Fracht, im Jahr 2005 bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent zu vermindern. Die Fraport AG will somit trotz des Ausbaus des Flughafens nicht mehr CO<sub>2</sub> durch den Betrieb der Fraport-eigenen Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge am Standort Frankfurt emittieren als im Geschäftsjahr 2005.

Erreicht werden soll dieses ehrgeizige Ziel unter anderem durch die Konzeption des geplanten neuen Terminals 3 als „Öko-Terminal“ mit dem Schwerpunkt Energieeffizienz. So soll das neue Terminal zum Beispiel Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung beziehen und Energiespeichereffekte ausnutzen. Darüber hinaus

prüft die Fraport AG, gemeinsam mit Partnern, die Erschließung und Nutzung umweltfreundlicher Geothermie zur Versorgung des neuen Terminals sowie der bestehenden Betriebsanlagen mit Strom und Wärme. Neben diesen Möglichkeiten optimiert die Fraport AG zurzeit bereits die Gebäudetechnik in den bestehenden Terminals sowie in den Service- und Verwaltungsgebäuden zur Verringerung des Energiebedarfs.

Durch den Bau der neuen Landebahn Nordwest kommt es zusätzlich zu einer Entzerrung des Betriebs am Boden. Auch in der Luft werden Warteschleifen weitestgehend überflüssig und senken so den Kerosinverbrauch der Flugzeuge.

Auch der Fuhrpark der Fraport AG wird durch den Einsatz von zum Beispiel Elektromobilen, die mit zertifiziertem Ökostrom betrieben werden, positiv auf die ehrgeizigen Umweltziele des Konzerns wirken. Nach erfolgreichen Praxistests strebt Fraport für seine Pkw-Flotte einen Anteil nachhaltiger Antriebe von mehr als 60 Prozent ab 2020 an.

Im Bereich des Lärmschutzes gilt das erklärte Ziel, den Fluglärm in der Region durch aktive Lärminderungsmaßnahmen zu reduzieren. Mit dem 2009 in Kooperation mit dem „Forum Flughafen und Region“ erarbeiteten Fluglärmindex entstand ein Instrument, an dem künftig die Entwicklung der Fluglärmbelastung in der Region transparent ablesbar ist. Der Fluglärmindex soll außerdem dazu genutzt werden, die Erfolge von aktiven Lärminderungsmaßnahmen nachvollziehbar aufzuzeigen und zu dokumentieren.

**DAS FRAPORT SUSTAINABILITY BOARD**



Im Dialog über Fluglärm in der Region wird der Frankfurter Fluglärmindex eine zentrale Rolle spielen.

**SOZIALES: MEHRWERT FÜR BESCHÄFTIGUNG UND GESELLSCHAFT**

Fraport nutzt das Wachstum des Weltluftverkehrs für die Schaffung zusätzlicher wettbewerbsfähiger und damit zukunfts-sicherer Arbeitsplätze. Humane Arbeitsbedingungen, Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten sind für die Fraport AG ein wichtiges Anliegen. Gleichzeitig bietet das Unternehmen allen Beschäftigten entsprechend ihren individuellen Fähigkeiten und Interessen fachliche und persönliche Entwicklungsmöglichkeiten. Im Bewusstsein ihrer gesellschaftlichen Verantwortung

fördert das Unternehmen darüber hinaus soziales Engagement wie Vorhaben in Bildung, Sport, Kultur, Gesundheit und Umwelt. Der aktive Dialog mit den Nachbarn des Unternehmens ist ein wesentlicher Teil der auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Unternehmenskommunikation.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele 2020 will die Fraport AG weiterhin dauerhaft über ihren eigenen Bedarf ausbilden. Darüber hinaus soll die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich reduziert werden. Die Steigerung der Gesundheitsquote sowie die Fortführung des gesellschaftlichen Engagements sind weitere erklärte Ziele der Fraport AG im Rahmen ihres sozialen Verständnisses.

Über 100 Millionen Euro investiert die Fraport AG in Aufforstungs- und Umweltschutzmaßnahmen, wie unter anderem im Mönchbruch-Gelände.



Im Konzern-Lagebericht resümiert der Fraport-Vorstand das zurückliegende Geschäftsjahr und gibt Aufschluss über die neue Organisationsstruktur sowie die strategische Ausrichtung des Konzerns im Rahmen der Agenda 2015.

Der Risiko- und Chancenbericht sowie der Prognosebericht ab Seite 66 legen den Fokus auf die zukünftige Entwicklung des Konzerns und liefern einen Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr 2010 und darüber hinaus.

#### KONZERN-LAGEBERICHT

Der Fraport-Konzern	37
Geschäftsentwicklung 2009	44
Ertragslage	50
Segmentberichterstattung	52
Vermögens- und Finanzlage	57
Aktie und Investor Relations	60
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	63
Risiko- und Chancenbericht	66
Nachtragsbericht	76
Prognosebericht	76

# Konzern-Lagebericht

## DER FRAPORT-KONZERN

### Geschäftstätigkeit und Organisation

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

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wird im Folgenden in den vier Segmenten Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und External Activities & Services abgebildet. Die Strategischen Geschäftsbereiche am Standort Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate und Ground Handling eindeutig zugeordnet. Die Segmente beinhalten zudem die Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse in Frankfurt integriert sind. Jeder Strategische Geschäftsbereich wird jeweils von einem Vorstand der Fraport AG direkt verantwortet. Auch die Service- und Zentralbereiche sind den Vorständen direkt zugeordnet.

Dem Segment **Aviation** ist der Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau“ zugeordnet, der den Flughafen-Ausbau sowie den Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt umfasst. Ferner zählt der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“, in dem die operativen Kernaufgaben in der Durchführung des § 5 LuftSiG und § 8 LuftSiG (Tore) am Standort Frankfurt gebündelt sind, zu diesem Segment.

Der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der im Wesentlichen die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt beinhaltet, ist dem Segment **Retail & Real Estate** zugeordnet. Zum 1. Januar 2009 wurde das Segment um sämtliche Aktivitäten bereinigt, die diesem sachlich nicht mehr zuzuordnen waren und von „Retail & Properties“ in „Retail & Real Estate“ umbenannt. Die internen Servicebereiche „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ (IUK) und „Immobilien Facility Management“ (IFM) wurden dabei inklusive ihrer Tochtergesellschaften als Dienstleistungen (Services) in das neu benannte Segment „External Activities & Services“ (zuvor: „External Activities“) umgegliedert. Parallel hierzu wurde das Profit Center, in dem die kostenbezogenen Nutzerentgelte gebündelt sind, dem Segment Aviation zugeordnet. Die Auswirkungen der Organisationsänderung auf die Gewinn- und Verlustrechnungen der Segmente sind in dem Kapitel Segmentberichterstattung ab Seite 52 dargestellt.

## ORGANISATION DER FRAPORT AG

	Dr. Stefan Schulte Vorstandsvorsitzender	Herbert Mai Vorstand Arbeitsdirektor	Dr. Matthias Zieschang Vorstand Controlling und Finanzen	Peter Schmitz Vorstand Operations
Strategische Geschäftsbereiche	_ Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau	_ Handels- und Vermietungs- management		_ Airport Security Management _ Bodenverkehrsdienste
Servicebereiche			_ Informations- und Kommu- nikationsdienstleistungen	_ Immobilien Facility- Management
Zentralbereiche	_ Rechtsangelegenheiten und Verträge _ Revision _ Unternehmensentwicklung _ Kommunikation, Marketing und Lobbying	_ Nachhaltigkeitsmanagement _ Personalserviceleistungen	_ Akquisitionen und Beteiligungen _ Controlling _ Finanzen und Investor Relations _ Rechnungswesen _ Zentraler Einkauf und Bauvergabe	_ Kundenmanagement

— GRAFIK 1

Dem Segment **Ground Handling** sind der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen zugeordnet.

Der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der für Airport Services und Airport Management in den Konzern-Beteiligungen verantwortlich ist, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, ist dem Segment **External Activities & Services** zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2009 umfasst das Segment zusätzlich die zuvor genannten Servicebereiche IUK und IFM inklusive ihrer Tochtergesellschaften.

Den **Vorstand** betreffend hat der bisherige stellvertretende Vorstandsvorsitzende der Fraport AG Dr. Stefan Schulte am 1. September 2009 den Vorsitz im Vorstand übernommen und 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 bislang als Bereichsvorstand für die Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt zuständig war, neu besetzt. Herr Dr. Schulte und Herr Peter Schmitz sind jeweils bis zum 31. August 2014 bestellt.

Der Wechsel im Vorstand sowie das durch den Wechsel des Vorstandsvorsitzenden veranlasste Projekt Fitness@Fraport2011 ergaben folgende neue Organisationsstruktur, die ab dem 1. Januar 2010 Gültigkeit besitzt. — SIEHE GRAFIK 1

## Konzern-Strategie und Konzern-Visionen

Die Strategie des Fraport-Konzerns ist auf die langfristige Entwicklung und Markttrends im weltweiten Luftverkehr und der besonderen Situation des Standorts Frankfurt ausgerichtet. Trotz der Verkehrsrückgänge im vergangenen Jahr sprechen alle Anzeichen dafür, dass der globale Luftverkehr schon im laufenden Geschäftsjahr 2010 wieder auf seinen langjährig nach oben gerichteten Wachstumspfad aufsetzen wird. — SIEHE GRAFIK 2

Auf Basis der im Jahr 2004 verabschiedeten Konzern-Strategie und Konzern-Visionen hat der seit dem 1. September 2009 neu geordnete Vorstand der Fraport AG unter Führung von Dr. Stefan Schulte die Agenda 2015 zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen des Unternehmens entwickelt. Die Agenda 2015 umfasst sowohl die strategischen Herausforderungen für ein nachhaltiges Wachstum als auch die erforderlichen Maßnahmen zur Bewältigung dieser. Die Agenda 2015 besteht aus den fünf Elementen:

- \_ Investitionen realisieren
- \_ Wirtschaftlichkeit verbessern
- \_ Kundenzufriedenheit steigern
- \_ Nachhaltigkeit sichern
- \_ Wachstumschancen nutzen

### 1. DAS FUNDAMENT: INVESTITIONEN REALISIEREN!

Ausgehend vom Jahr 2007 wird Fraport bis zum Jahr 2015 rund 7 Mrd € in die Modernisierung und den Ausbau des Standorts Frankfurt investiert haben. Schwerpunkt des Investitionsprogramms liegt dabei auf den Jahren 2009 bis 2011 mit der Realisierung der neuen Landebahn, deren Genehmigung durch

**PROGNOSEN ZUR MITTEL- BIS LANGFRISTIGEN ENTWICKLUNG DES WELWEITEN LUFTVERKEHRS**

Studie	Wachstum p. a.	Bezugsgröße	Zeitraum
Boeing	+ 4,9 %	Verkaufte Passagier-Kilometer (RPK)	2009 – 2028
Airbus	+ 4,7 %	Verkaufte Passagier-Kilometer (RPK)	2009 – 2028
ACI	+ 4,2 %	Anzahl Passagiere	2007 – 2027
IATA	+ 4,8 %	Verkaufte Passagier-Kilometer (RPK)	2009 – 2015
Rolls-Royce	+ 5,0 %	Verkaufte Passagier-Kilometer (RPK)	2009 – 2028

Quellen: Boeing: Current Market Outlook 2009–2028; Airbus: Global Market Forecast 2009–2028; ACI: Global Traffic Forecast 2008–2027, Edition 2009; IATA Economic Briefing: The impact of recession on air traffic volumes, December 2008; Rolls Royce: Market Outlook 2009

— GRAFIK 2

die letzten Gerichtsurteile bestätigt wurde. Neben der Landebahn werden weitere wesentliche Investitionsprojekte zum Kapazitätsausbau und zur Modernisierung der bestehenden Anlagen vorangetrieben beziehungsweise wurden bereits realisiert, zum Beispiel:

- \_ Flugsteig A-Plus für 6 Mio zusätzliche Passagiere, 4 A380-Gates, Inbetriebnahme 2012
- \_ Halle C und CD-Riegel für 4 Mio zusätzliche Passagiere, 3 A380-Gates, Inbetriebnahme in 2008 erfolgt
- \_ Neugestaltung Terminal 1 B, 3 A380-Gates, Abschluss in 2011

Um den verantwortungsvollen Umgang mit den Unternehmens-Ressourcen zu gewährleisten, werden sämtliche Investitionsmaßnahmen regelmäßig auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft und über deren Umsetzung entschieden. Im Zuge dieser Überprüfung wurde die bislang für 2013 geplante schrittweise Inbetriebnahme des neuen Terminals 3 der Nachfrage entsprechend um etwa drei Jahre verschoben.

**2. WIRTSCHAFTLICHKEIT VERBESSERN!**

Aufgrund der mit dem Investitionsvolumen verbundenen erhöhten Abschreibungen und Zinsen muss Fraport bereits kurzfristig seine Wirtschaftlichkeit verbessern, um das heutige Ergebnisniveau halten und mittelfristig steigern zu können. Zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit sind an dieser Stelle erlös- und kosten- seitig beispielhaft zu nennen:

Erlöseseite:

- \_ Verkehrswachstum durch die neue Landebahn
- \_ Erhöhung der Flughafen-Entgelte
- \_ Wachstum und Mehrertrag von Retail-Flächen
- \_ Weiterentwicklung des externen Geschäfts

Kostenseite:

- \_ Interne Lösung Bodenverkehrsdienste
- \_ Fokus auf Personalkosten
- \_ Fitness@Fraport2011
- \_ Crisis Prevention

**3. KUNDENZUFRIEDENHEIT STEIGERN!**

Die Ergebnisse der Kundenbefragung Skytrax verdeutlichen, dass die am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren vorgenommenen Qualitätsverbesserungen aus Sicht der Kunden positiv wahrgenommen werden. Diesen Trend will Fraport auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

**ERGEBNISSE SKYTRAX-AIRPORT-RANKING WELTWEIT**

Kundenbefragung		
2007	2008	2009
...	...	...
...	...	FRA: Platz 21
...	FRA: Platz 44	...
FRA: Platz 94	...	...
...	...	...

— GRAFIK 3

Dazu sollen die bereits vorgenommenen Verbesserungen in den Terminals, beim Umsteigen und beim Service unter anderem durch folgende Aktivitäten ergänzt werden:

- \_ Optimierung Service-Standards und Einführung von Service-Versprechen
- \_ Testsystem Easy Pass (automatisierte Grenz-Kontrolle)
- \_ Schnellere Auffindbarkeit von Gepäckwagen durch Pfandsystem
- \_ Erweiterung der Kinderspielflächen
- \_ Feedback-Steelen, Aufladestationen und besserer Internet-Zugang

Die Steigerung der Zufriedenheit der Passagiere versteht Fraport als Herausforderung aller Unternehmensbereiche. Bodenverkehrsdienste und das Segment Aviation profitieren von einer gestiegenen Kundenzufriedenheit, wenn Passagiere auch in Zukunft den Frankfurter Flughafen als Flughafen ihrer Wahl ansehen. Für das Segment Retail & Real Estate sind entspannte und zufriedene Passagiere eine Grundvoraussetzung, um die Retail-Potenziale des Standorts voll auszuschöpfen.

#### 4. NACHHALTIGKEIT SICHERN!

Nachhaltigkeit ist für Fraport ein zentrales Zukunftsthema und hat für die Entwicklung des Konzerns eine hohe Priorität. Fraport versteht Nachhaltigkeit als die konsequente Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Ziele im langfristigen Unternehmensinteresse. In diesem Zusammenhang hat Fraport bereits im Geschäftsjahr 2008 folgende ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele bis zum Jahr 2020 verabschiedet:

Ökonomische Ziele:

- \_ Wir realisieren profitables Wachstum als Basis für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens
- \_ Wir steigern nach Fertigstellung der Ausbauinvestitionen den Wertbeitrag unseres Unternehmens kontinuierlich
- \_ Wir setzen unser Werte-Managementsystem konsequent im Konzern um
- \_ Wir passen unser existierendes Compliance-System im gesamten Konzern konsequent an veränderte Rahmenbedingungen an

Ökologische Ziele:

- \_ Wir wollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Verkehrseinheit (ein Passagier beziehungsweise 100 Kilogramm Fracht) um 30 % reduzieren
- \_ Wir wollen keine zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch unsere Ausbauvorhaben
- \_ Wir realisieren das Terminal 3 als „Öko-Terminal“ und streben die Nutzung innovativer Energiequellen an
- \_ Wir fördern das Umweltmanagement an allen Standorten

Soziale Ziele:

- \_ Der Ausbau des Frankfurter Flughafens schafft rund 25.000 zusätzliche Arbeitsplätze, einschließlich der indirekten und katalytischen Effekte werden nach Gutachter-Berechnungen rund 100.000 Arbeitsplätze erwartet
- \_ Wir streben an, dauerhaft über Bedarf auszubilden
- \_ Wir wollen unsere Gesundheitsquote steigern
- \_ Wir reduzieren die Zahl der Arbeitsunfälle kontinuierlich
- \_ Wir führen unser gesellschaftliches Engagement weiter fort

Zukünftig soll der neugeschaffene Unternehmensbereich „Nachhaltigkeitsmanagement“ die Maßnahmen und Aktivitäten zur Erreichung der Ziele koordinieren und die Transparenz der Konzern-Aktivitäten weiter erhöhen.

#### 5. WACHSTUMSCHANCEN NUTZEN!

Durch die Realisierung des geplanten Ausbauprogramms werden die Kapazitäten am Standort Frankfurt deutlich ansteigen. Um eine rasche und werthaltige Auslastung der neuen Kapazitäten sicherzustellen, ist ein qualifiziertes Wachstum erforderlich. Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten liegen dabei unverändert auf Langstrecken-Carriern aus den Wachstumsregionen Asiens sowie im Nordamerika-Verkehr. Darüber hinaus sieht Fraport in Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren für den Konzern:

##### Wachstumsmotor 1: Retail-Geschäft

Trotz Wirtschaftskrise bleibt das Retail-(Einzelhandels-)Geschäft am Frankfurter Flughafen 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 Passagierflussteuerung stellt zudem sicher, dass die neu entstehenden Angebote auch von Passagieren genutzt werden. Folgende Projekte sollen bis 2012 umgesetzt werden:

- \_ Terminal 1, Airport City-Mall, zusätzlich rund 2.000 m<sup>2</sup> durch Umgestaltung der Ebene 0, Eröffnung 2010
- \_ Terminal 1, Flugsteig B, zusätzlich rund 750 m<sup>2</sup> durch Umgestaltung und Erweiterung des luftseitigen Marktplatzes bis Ende 2011
- \_ Terminal 1, Flugsteig A-Plus, zusätzlich mehr als 10.000 m<sup>2</sup>, Eröffnung in 2012

##### Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Das Segment External Activities & Services ist nach erfolgter Portfoliobereinigung (Verkauf des margenschwachen Sicherheitsgeschäfts der Tochtergesellschaft ICTS und Verkauf des defizitären Flughafens Frankfurt-Hahn) wirtschaftlich optimiert. Das Fraport-Know-how ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten, neben Frankfurt betreibt Fraport vier weitere Flughäfen als Mehrheitsbeteiligungen mit einem Anteil von 50 % oder mehr. Daneben ist Fraport an sieben Flughäfen mittels Minderheitsbeteiligungen oder unter Management-Verträgen beteiligt. Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis in den nächsten Jahren deutlich erhöhen. Darüber hinaus besteht unverändert die Zielsetzung, die externen Aktivitäten weiter auszubauen.

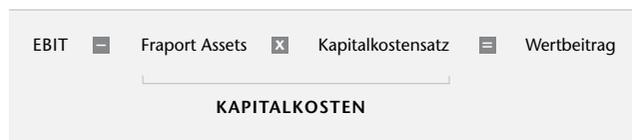
### Wachstumsmotor 3: Airport City

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

### Wertorientierte Steuerung

Zur Sicherung der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes plant und steuert Fraport die Konzern-Entwicklung seit 2001 nach den Prinzipien des wertorientierten Managements. Zentrale Mess- und Steuergröße dieser Strategie stellt der „Fraport-Wertbeitrag“ dar, der als Differenz aus dem EBIT als Ergebnisgröße und den Kapitalkosten (Fraport Assets x Kapitalkostensatz) ermittelt wird:

#### ERMITTLUNG DES WERTBEITRAGS



— GRAFIK 4

#### Komponenten zur Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags

##### KAPITALKOSTENSATZ

Der Kapitalkostensatz (WACC) entspricht der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des eingesetzten Kapitals. Bei Fraport wird die Größe als gewichteter Durchschnittssatz des Eigen- und Fremdkapitalkostensatzes gemäß dem Capital-Asset-Pricing-Model (CAPM) ermittelt. Aufgrund der sich ständig wandelnden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur, wird der Fraport-WACC in regelmäßigen Abständen überprüft und angepasst. Im Rahmen der turnusmäßigen Überprüfung wurde der Fraport-WACC vor Steuern mit Wirkung zum 1. Januar 2009 von 10,0 % auf 9,5 % angepasst.

##### FRAPORT ASSETS

Die „Fraport Assets“ bezeichnen das durchschnittlich im Unternehmen gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Vermögen, das sich wie folgt zusammensetzt:

#### BERECHNUNG DER FRAPORT ASSETS

	Geschäfts- oder Firmenwerte
+	Sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK / 2
+	Investments in Flughafenbetreiberprojekte zu AHK / 2
+	Sachanlagen zu AHK / 2
-	Anlagen im Bau zu AHK / 2
+	Vorräte
+	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
-	Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
=	Fraport Assets

— GRAFIK 5

Zur Vermeidung von Wertschaffung alleine durch Abschreibung („Restbuchwerteffekt“) und der Fehlallokation knapper Mittel setzt Fraport abschreibbare Aktiva im Rahmen der Wertbeitragsermittlung grundsätzlich mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- / Herstellungskosten an (AHK / 2) und nicht mit Restbuchwerten. Die Geschäfts- oder Firmenwerte bilden in diesem Zusammenhang eine Ausnahme und werden in Übereinstimmung mit IFRS zu den jeweiligen Restbuchwerten angesetzt. Abweichend zu der Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags auf Konzern- und Segment-Ebene wird die Berechnung des Wertbeitrags im Segment External Activities & Services um die Ergebnisse der diesem Segment zugeordneten at Equity- und übrigen Beteiligungen sowie der entsprechenden Vermögenswerte der Beteiligungen ergänzt. Durch diese Maßnahme zieht Fraport auch die Minderheitsbeteiligungen mit in die wertorientierte Steuerung des Konzerns ein.

##### RETURN ON FRAPORT ASSETS (ROFRA)

Zur Vergleichbarkeit unterschiedlich großer Geschäftsbereiche hat Fraport den Konzern- und Segment-Wertbeitrag um die Steuergröße Return On Fraport Assets (ROFRA) erweitert. Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBITs zu den Fraport Assets gebildet und gibt an, ob der Geschäftsbereich wertschöpfend war (ROFRA > WACC) oder nicht (ROFRA < WACC).

##### ENTWICKLUNG DES WERTBEITRAGS 2009

Aufgrund der intensiven, zukunftsgerichteten Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt wies der Wertbeitrag im Fraport-Konzern im vergangenen Jahr mit – 61,6 Mio € zum ersten Mal seit dem Geschäftsjahr 2004 wieder einen negativen Wert aus. Grund für

## ENTWICKLUNG DES WERTBEITRAGS 2009

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services*	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
EBIT	290,4	359,2	40,1	92,5	221,7	228,2	-38,5	18,8	70,8	4,6
Fraport Assets	3.705,6	3.419,1	1.218,1	1.151,1	1.258,3	1.154,3	458,6	444,8	882,0	780,1
Kapitalkosten vor Steuern	352,0	341,9	115,7	115,1	119,5	115,4	43,6	44,5	83,8	78,0
Wertbeitrag vor Steuern	-61,6	17,2	-75,6	-22,6	102,2	112,8	-82,1	-25,7	-13,0	-73,4
ROFRA	7,8%	10,5%	3,3%	8,0%	17,6%	19,8%	-8,4%	4,2%	8,0%	0,6%

\* EBIT und Fraport Assets sind um die dem Segment zugeordneten Ergebnisse aus at Equity- und übrigen Beteiligungen adjustiert. Aufgrund der Adjustierung auf der Segment-Ebene können Abweichungen bei der Aufaddierung zur Konzern-Ebene entstehen.

— GRAFIK 6

den negativen Wertbeitrag war neben der Investitionstätigkeit und dem hieraus resultierenden Anstieg der Fraport Assets insbesondere der Rückgang des Konzern-EBITs von 359,2 Mio € auf 290,4 Mio €. Ursächlich für diesen Rückgang waren vor allem die im Wesentlichen von der Verkehrsentwicklung abhängigen Segmente Aviation und Ground Handling. Positiv auf die Entwicklung des Wertbeitrags wirkte sich der Anstieg des EBITs im Segment External Activities & Services aus. Dieser resultierte insbesondere aus einer positiven operativen Entwicklung der Beteiligungen in Lima und Antalya sowie aus dem Wegfall der Wertminderungen auf die at Equity-Beteiligung am Flughafen Hannover-Langenhagen und die verkaufte Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn im Vorjahr.

Eine detaillierte Erläuterung zum Geschäftsverlauf im Fraport-Konzern und den Fraport-Segmenten ist in den Kapiteln Umsatz- und Ergebnisentwicklung sowie Segmentberichterstattung ab der Seite 50 enthalten.

### Erklärung zur Unternehmensführung im Sinne des § 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](http://www.fraport.de) unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations sowie in den weiteren Informationen des vorliegenden Geschäftsberichts ab Seite 179 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 Aufsichtsratsplenum auf Vorschlag des Präsidialausschusses die Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus den folgenden erfolgsunabhängigen und -abhängigen 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, wachstums-, 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. 54 sowie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf der Unternehmens-

Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) oder ab Seite 179 des vorliegenden Geschäftsberichts ersichtlich. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls im Anhang Tz. 54 oder in der Erklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

### Angaben gemäß § 315 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 %, Arnhold 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 zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Abs. 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach zwingenden gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (zum Beispiel bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unterneh-

mens, § 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 Tz. 34.

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 § 315 Abs. 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger 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.“

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2009

### Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

#### Entwicklung der 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 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
<b>Welthandel</b>	<b>-12,3</b>	<b>2,8</b>

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

— GRAFIK 7

#### 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.

### Entwicklung der Fraport-Konzern-Flughäfen

Im vergangenen Geschäftsjahr nutzten rund 73,7 Mio Passagiere die fünf Flughäfen des Fraport-Konzerns mit **Mehrheitsbeteiligungen**. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von 2,6%. Die Cargo-Tonnage lag mit 2,1 Mio t um 9,7% unter dem Vorjahreswert, die Flugbewegungen waren mit 674.982 um 2,5% rückläufig. Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise war die Jahresentwicklung von starken Rückgängen in der ersten Jahreshälfte geprägt, die sich besonders bei der Cargo-Tonnage und bei den Flugreisenden bemerkbar machten. Seit September zeichnete sich jedoch in allen Verkehrsarten eine Erholung ab.

Die Gesamtzahl der Passagiere im Fraport-Konzern – einschließlich der Flughäfen mit **Minderheitsbeteiligungen und Management-Verträgen** – verbuchte mit 133,6 Mio Passagieren ein

Plus von 2,1% verglichen mit dem Vorjahreswert (angepasste Vorjahresbasis). Insbesondere die Flughäfen in Delhi und Xi'an verzeichneten hier überproportionale Wachstumsraten. Die Verkehrszahlen der verkauften Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn sind in den Konzern-Zahlen 2009 nicht mehr enthalten.

### Entwicklung am Standort Frankfurt

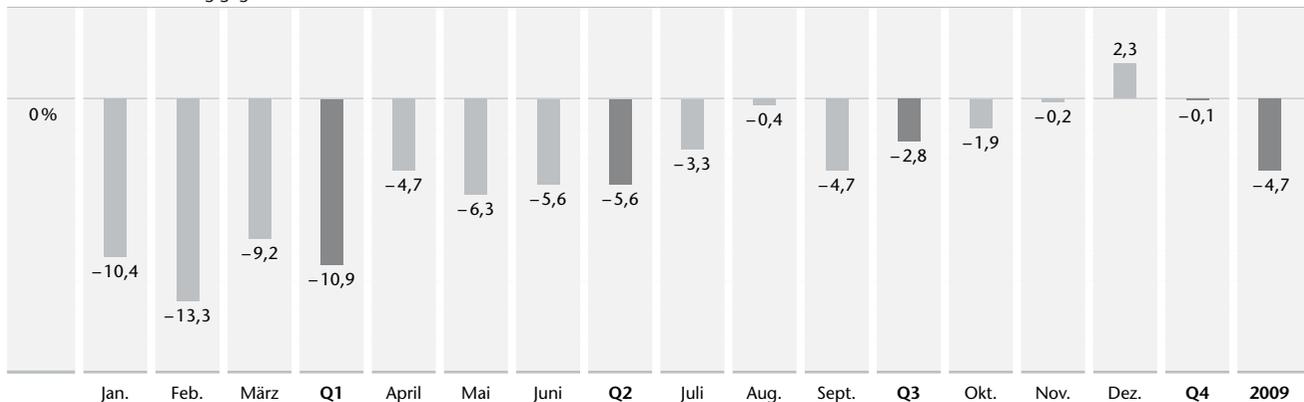
Mit 50,9 Mio **Passagieren** wurden im Geschäftsjahr 2009 rund 2,5 Mio Fluggäste weniger bedient als im Vorjahr (-4,7%). Während der Rückgang der Passagierzahlen in Frankfurt besonders stark im ersten Quartal ausfiel (-10,9%), zeigte sich im Jahresverlauf eine deutliche Erholung der Verkehrsentwicklung, auch bedingt durch die geringere Vorjahresbasis gegen Ende des Berichtszeitraums. — SIEHE GRAFIK 8

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 **Inlandsverkehr** 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 **Interkontinentalver-**

## PASSAGIERENTWICKLUNG 2009

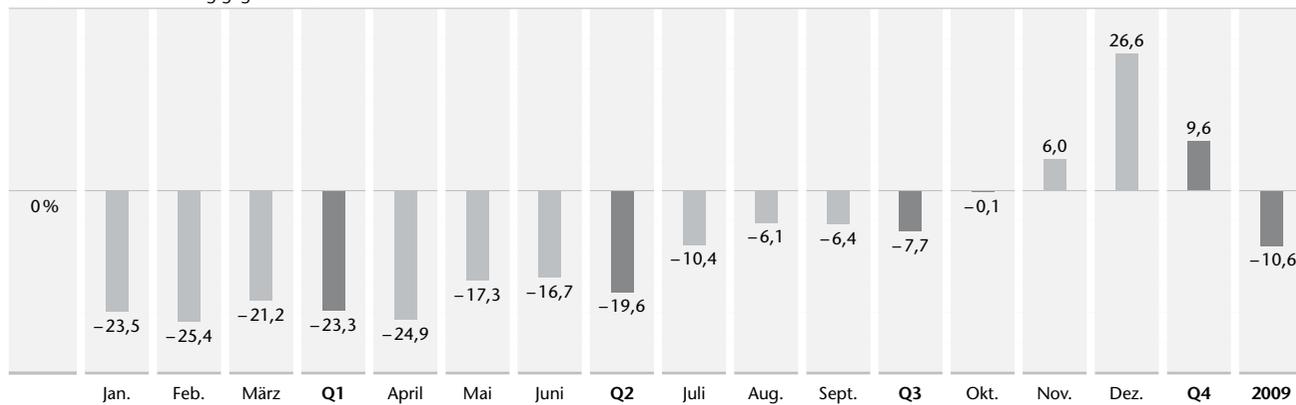
Prozentuale Veränderung gegenüber 2008



— GRAFIK 8

## CARGOENTWICKLUNG 2009

Prozentuale Veränderung gegenüber 2008



— GRAFIK 9

kehr 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 umsteigetragenden Geschäftsreisenden konstant bei  $52\%$ . Bezogen auf die Passagierzahlen lag der Frankfurter Flughafen im Geschäftsjahr 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 bei den deutschen Exporten 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 Veränderungsdaten wieder ins Positive, ohne jedoch die bisher aufgelaufenen Rückgänge kompensieren zu können. — SIEHE GRAFIK 9

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.

### Entwicklung in den Beteiligungsflughäfen

Das Passagieraufkommen in **Antalya** nahm in 2009 um 5,2% auf gut 11 Mio Passagiere zu. Die in den Urlaubsmonaten Juni bis Oktober durch die Weltwirtschaftskrise bedingte Zurückhaltung der internationalen Fluggäste konnte durch die ganzjährig positive Entwicklung im Domestik-Verkehr überkompensiert werden. Das Angebot an günstigen Flügen innerhalb des Landes führte zu Verkehrsverlagerung von der Straße in die Luft. Während der Domestik-Verkehr im Jahresvergleich ein Plus von 22% verzeichnete, fehlten in der Hochsaison insbesondere Fluggäste aus den für die Türkei wichtigen Ländern Deutschland, Niederlande und Russland. Die Flugbewegungen legten im Jahresvergleich um 3,6% zu.

Im Gesamtjahresergebnis verzeichnete die Beteiligung in **Lima** mit einem Plus von 6,1% bei der Passage die höchste Zuwachsrate von allen Mehrheitsbeteiligungen. Diese positive Entwicklung wurde sowohl durch den internationalen als auch durch den Domestik-Verkehr generiert. Der Standort in Lima entwickelt sich weiter zu einem bedeutenden Hub in Südamerika. Rückläufige Fluggastzahlen von und nach den USA wurden durch Zuwächse im Verkehr mit Brasilien, Chile und Argentinien überkompensiert. In Summe konnte der Flughafen im vergangenen Geschäftsjahr rund 8,8 Mio Passagiere befördern.

An den Flughäfen in **Burgas** und **Varna** war das Passagieraufkommen mit –12,0% beziehungsweise –15,6% stark rückläufig. Als Folge der Wirtschaftskrise nahm insbesondere die Zahl der Touristen aus West- und Nordeuropa ab, die den günstigeren Süden der Schwarzmeerküste bevorzugten. Das Passagieraufkommen lag in Burgas bei rund 1,7 Mio und in Varna bei gut 1,2 Mio Passagieren.

In der Minderheitsbeteiligung in **Delhi** hat sich der Luftverkehr in den letzten sechs Monaten des Jahres 2009 deutlich erholt. Eine spürbar positive Konjunkturstimmung belebte die Nachfrage auch im Luftverkehr. Das Jahr endete mit rund 25,3 Mio Passagieren (ein Plus von 8,6%). Sowohl der inländische als auch der internationale Verkehr konnten dabei Wachstumsraten verzeichnen. Mit einem Zuwachs von 10,7% entwickelte sich der Domestik-Verkehr leicht stärker als der internationale Verkehr, der im Jahresvergleich ein Plus von 4,5% erzielte.

Aufgrund eines nach wie vor steigenden Bruttonominalprodukts sowie Unterstützungsmaßnahmen der chinesischen Zentralregierung für den Binnenkonsum und nationale Luftverkehrsgesellschaften konnte der chinesische Luftverkehrsmarkt im Gesamtjahr 2009 ein durchschnittliches Wachstum im Passagier-

verkehr von rund 18% aufweisen. Mit einem Plus von 28,3% konnte die Beteiligung im zentralchinesischen **Xi'an** diesen landesweiten Durchschnitt sogar noch deutlich übertreffen. Gezielte Maßnahmen zum Ausbau und zur Stärkung der Hub-Funktion des Flughafens und die Konzentration auf starke Airlines bewirkten eine deutliche Erhöhung der Anzahl der in Xi'an stationierten Flugzeuge.

Während die ersten Monate des Jahres 2009 unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise standen, konnte im April durch den Osterreiseverkehr die Trendwende am Flughafen in **Kairo** eingeleitet werden. Zwar zeigten die Monate Mai und Juni noch Rückgänge von durchschnittlich –2,7%, diese verblieben jedoch deutlich unter den Minuswerten des ersten Quartals (–5,2%). Trotz der negativen Außeneinflüsse gelang es dem Flughafen in Kairo letztlich am Ende des Geschäftsjahres mit rund 14,4 Mio Passagieren ein leichtes Plus von 0,1% gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

Mit rund 5 Mio Passagieren verzeichnete der Flughafen in **Hannover** im Geschäftsjahr 2009 einen Passagierrückgang von –11,8% im Vergleich zum Vorjahr. Bis Oktober waren in nahezu jedem Monat die Passagierzahlen zweistellig rückläufig. Die Monatsergebnisse von November und Dezember wiesen mit einem Minus von 4,6% beziehungsweise 4,8% eine verhältnismäßige Besserung auf, wobei auch der Basiseffekt – relativ schwache Vorjahresergebnisse ab November 2008 – zu diesen Monatsergebnissen beitrug.

Die Verkehrszahlen der Flughäfen in **Riad** und **Jeddah** (Beteiligung mittels Management-Verträgen) lagen zum Redaktionsschluss nicht vor. — SIEHE GRAFIKEN 10 UND 11

**FLUGHÄFEN MIT VOLL- UND QUOTENKONSOLIDIERUNG**

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere <sup>1</sup>		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2009	Veränderung zu 2008 in %	2009	Veränderung zu 2008 in %	2009	Veränderung zu 2008 in %
Frankfurt Main	100,00	50.932.840	-4,7%	1.887.718	-10,6%	463.111	-4,7%
Antalya <sup>2</sup>	51,00 / 50,00	11.012.854	5,2%	n.a.	n.a.	78.572	3,6%
Lima	70,01	8.786.973	6,1%	232.374	-2,8%	104.966	6,3%
Burgas	60,00	1.704.634	-12,0%	2.710	85,0%	15.634	-7,8%
Varna	60,00	1.220.181	-15,6%	87	-17,5%	12.699	-15,2%
<b>Konzern</b>		<b>73.657.482</b>	<b>-2,6%</b>	<b>2.122.889</b>	<b>-9,7%</b>	<b>674.982</b>	<b>-2,5%</b>

<sup>1</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

<sup>2</sup> ab 23.9.2009 mit allen Terminals (Basiswert 2008 angepasst)

 GRAFIK 10

**FLUGHÄFEN MIT MINDERHEITS- UND MANAGEMENTBETEILIGUNG**

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere <sup>1</sup>		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2009	Veränderung zu 2008 in %	2009	Veränderung zu 2008 in %	2009	Veränderung zu 2008 in %
Delhi	10,00	25.251.379	8,6%	473.217	8,4%	244.795	3,0%
Xi'an	24,50	15.296.003	28,3%	128.448	8,7%	143.676	21,1%
Kairo	0,00	14.378.842	0,1%	285.839	2,6%	142.356	3,7%
Hannover	30,00	4.969.799	-11,8%	11.397	-34,5%	77.735	-10,4%
<b>Summe</b>		<b>59.896.023</b>	<b>8,6%</b>	<b>898.901</b>	<b>5,7%</b>	<b>608.562</b>	<b>4,8%</b>

<sup>1</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

 GRAFIK 11

## Wesentliche Ereignisse und operative Highlights

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

Am 2. Februar 2009 hat Fraport 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 in 2009 bis zu diesem Zeitpunkt durch den Flughafen Frankfurt-Hahn erwirtschafteten Verluste 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, sodass die Beteiligung in Summe ohne wesentliche Auswirkungen auf das Konzern-Ergebnis in 2009 geblieben ist.

Am 26. Februar 2009 haben Vertreter des Bundesministeriums des Innern, Fraport 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 Marköffnung 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 6 Jahren an einen Wettbewerber vergeben.

Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) mit Beschlüssen am 2. und 15. Januar 2009 sämtliche Eil-

anträge 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 Fraport 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 jährlich 5,875% begeben. Mit der Emission der Anleihe sowie der Privatplatzierung und weiteren Vorratsfinanzierungsmaßnahmen ist es Fraport gelungen, den anstehenden Fremdfinanzmittelbedarf für die Investitionsprojekte der nächsten Jahre bereits im Voraus zu sichern.

Am 23. September 2009 hat die Fraport IC Ictas Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi (Fraport IC Ictas), eine Joint Ven-

ture-Beteiligung von Fraport, die Verantwortung für den Betrieb des zweiten internationalen Terminals am Flughafen Antalya vom bisherigen Betreiber Celebi IC Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletme A. S. übernommen. Seit der Inbetriebnahme des Terminals in 2005 werden hier zirka 60% des internationalen Passagierverkehrs am Flughafen Antalya bedient. Mit der Übernahme ist die Fraport IC Ictas alleiniger Betreiber der beiden internationalen Terminals sowie des Inland- und VIP-Terminals. In 2009 wurden in allen Terminals in Antalya insgesamt rund 19 Mio Passagiere befördert. Der Konzessionsvertrag zum Betrieb der Terminals endet in 2024.

Am 30. Oktober 2009 wurde der Public Private Partnership-Vertrag für die Entwicklung, Modernisierung und den Betrieb des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg für die Jahre 2010 bis 2040 unterzeichnet. Mit 6,8 Mio Passagieren war der Flughafen Pulkovo im Geschäftsjahr 2009 nach den drei Moskauer Flughäfen der viertgrößte Passagier-Flughafen Russlands. Vertragsparteien sind das Northern Capital Gateway-Konsortium, bestehend aus Fraport (35,5%), VTB Bank plc. (57,5%) und Horizon Air Investments S. A. (7,0%) sowie die Stadt St. Petersburg. Der Public Private Partnership-Vertrag enthält noch einige aufschiebende Bedingungen, die bis zur Übernahme des Flughafen-Betriebs durch die Projektgesellschaft bis Ende April 2010 erfüllt worden sein müssen.

Fraport 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%. 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% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonusbeziehungsweise 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.

ANPASSUNG DER UMSATZ- UND ERGEBNISWERTE							
in Mio €	Segment	Umsatz	Gesamt- leistung	Personal- aufwand	Sachauf- wand	EBITDA	EBIT
<b>2009</b>							
<b>Umsatz- und Ergebniswerte Konzern</b>		<b>1.972,6</b>	<b>2.057,9</b>	<b>866,9</b>	<b>638,1</b>	<b>552,9</b>	<b>290,4</b>
Anpassungen:							
Bereinigung der positiven Effekte aus der höheren anteiligen Konsolidierung der Beteiligungen in Antalya	External Activities & Services	-15,1	-15,1	-1,3	-2,5	-11,3	-2,9
Bereinigung der gebuchten Forderung im Zusammenhang mit dem Verlustausgleich für die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	External Activities & Services	0,0	-5,6	0,0	0,0	-5,6	-5,6
<b>Angepasste Umsatz- und Ergebniswerte Konzern</b>		<b>1.957,5</b>	<b>2.037,2</b>	<b>865,6</b>	<b>635,6</b>	<b>536,0</b>	<b>281,9</b>
<b>2008</b>							
<b>Umsatz- und Ergebniswerte Konzern</b>		<b>2.101,6</b>	<b>2.201,9</b>	<b>925,6</b>	<b>675,6</b>	<b>600,7</b>	<b>359,2</b>
Anpassungen:							
Bereinigung der im 1. Quartal 2008 erwirtschafteten Erträge und Aufwendungen der verkauften Tochtergesellschaft ICTS	External Activities & Services	-67,3	-67,6	-60,9	-6,8	0,1	0,7
Bereinigung der ab 1. März 2008 erwirtschafteten Erträge und Aufwendungen der verkauften Tochtergesellschaft Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	External Activities & Services	-39,1	-43,3	-13,7	-20,6	-9,0	-0,8
Erträge aus dem Vergleich mit der DB Station & Service AG	Retail & Real Estate	0,0	-10,0	0,0	0,0	-10,0	-10,0
Wertminderung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH	External Activities & Services	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	22,9
<b>Angepasste Umsatz- und Ergebniswerte Konzern</b>		<b>1.995,2</b>	<b>2.081,0</b>	<b>851,0</b>	<b>648,2</b>	<b>581,8</b>	<b>372,0</b>

— GRAFIK 12

## ERTRAGSLAGE

### Anpassung der Umsatz- und Ergebniswerte

Aufgrund der rückwirkenden Aktivierung der Fremdkapitalkosten in Übereinstimmung mit dem IAS 23 wurde eine Anpassung der Vorjahreswerte vorgenommen, eine Überleitungsrechnung findet sich diesbezüglich im Anhang des Geschäftsberichts. Darüber hinaus wurde für eine bessere Vergleichbarkeit der Umsatz- und Ergebnisentwicklung eine Anpassung der Vorjahreswerte und der Werte des Berichtszeitraums um folgende Sondereffekte vorgenommen. — SIEHE GRAFIK 12

Unterhalb der Ebene des Konzern-EBITs wirkte sich zusätzlich eine steuerfreie Einmalzahlung aus Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement in Höhe von 41,9 Mio € positiv auf das Finanzergebnis in 2008 aus.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Der Fraport-Konzern hat im vergangenen Geschäftsjahr 2009 **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.972,6 Mio € erzielt. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um 129,0 Mio € oder 6,1 %. Mit einem Betrag von rund 106 Mio € ist dieser Rückgang im Wesentlichen auf den Verkauf der Konzern-Beteiligungen ICTS und Frankfurt-Hahn zurückzuführen. Bereinigt um die Effekte aus dem Kauf und Verkauf von Anteilen an Beteiligungen (Konsolidierungseffekte siehe auch Grafik 12) lag der Umsatz im Fraport-Konzern mit 1.957,5 Mio € um rund 38 Mio € (1,9%) unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Grund für den Rückgang auf der bereinigten Ebene war insbesondere das rückläufige Verkehrsaufkommen am Standort Frankfurt (4,7% Passagierückgang), das im Vorjahresvergleich zu rückläufigen Erlösen in Höhe von rund 55 Mio € geführt hatte. Negativ auf die Umsatzentwicklung wirkte sich zudem eine Preisreduktion in der Bodenabfertigung am Standort Frankfurt aus. Positive Umsatzeffekte konnten in Frankfurt dagegen aus der Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2009 um durchschnitt-

lich 2,3% erzielt werden (+ 11,4 Mio €). Zusätzlich konnte ein positiver Umsatzeffekt aus den Energieversorgungsleistungen der Tochtergesellschaft Energy Air (+ 4,9 Mio €) und der erstmaligen ganzjährigen Einbeziehung der Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität (+ 10,0 Mio €) erzielt werden. Aufgrund der nahezu ergebnisneutralen Weiterverrechnung der beiden Leistungen (Energieversorgung und Leistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität) blieben diese jedoch ohne nennenswerte Auswirkung auf das Konzern-EBITDA und Konzern-Ergebnis. Weitere positive ergebniswirksame Effekte resultierten nahezu ausschließlich aus den Auslandsaktivitäten des Fraport-Konzerns. Im Rahmen der Auslandsbeteiligungen flossen insbesondere die Geschäftsaktivitäten der Beteiligungen in Lima und Antalya sowie der im Geschäftsjahr 2008 geschlossene Management-Vertrag in Saudi-Arabien (Riad und Jeddah) positiv in die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ein.

Die **übrigen Erträge** in Höhe von 85,3 Mio € lagen um 15,0 Mio € unter dem Wert des vorangegangenen Geschäftsjahres (- 15,0%). Grund für diesen Rückgang war im Wesentlichen der im Vorjahr getroffene Vergleich mit der DB Station& Service AG, der in 2008 zu einmaligen Erträgen von 10,0 Mio € geführt hatte. Im Berichtszeitraum führte hingegen der durch das Land Rheinland-Pfalz ausgeglichene Verlust für die am 2. Februar 2009 verkaufte Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn zu übrigen Erträgen in Höhe von 5,6 Mio €. Durch die Übernahme des bis zum Zeitpunkt der Kündigung des Ergebnisabführungsvertrags entstandenen Verlusts des Flughafens Frankfurt-Hahn blieb die rückwirkend zum 1. Januar 2009 verkaufte Beteiligung in Summe ohne wesentliche Auswirkungen auf das Konzern-Ergebnis in 2009. Die **Gesamtleistung** des Fraport-Konzerns lag mit 2.057,9 Mio € um 144,0 Mio € unter dem Wert des Vorjahres (- 6,5%). Bereinigt um Sonder- und Konsolidierungseffekte verringerte sich die Unterschreitung auf knapp 44 Mio € (- 2,1%).

Aufwandsseitig nahm der **Personalaufwand** im Berichtszeitraum von 925,6 Mio € auf 866,9 Mio € ab. Bereinigt um Konsolidierungseffekte stieg dieser jedoch insbesondere durch Mehrbelastungen aus dem Tarifvertrag des Jahres 2008 (negativer Effekt im Berichtszeitraum von rund 20 Mio €) von 851,0 Mio € auf 865,6 Mio € (+ 1,7%). Aufwandsmindernde Effekte konnten unter anderem durch gegensteuernde Schritte im Rahmen der Crisis Prevention Maßnahmen – der Maßnahmen zur Verhinderung, dass der krisenbedingt rückläufige Umsatz in gleicher Höhe im operativen Konzern-Ergebnis auftritt – generiert werden. Hierzu zählten unter anderem die Anpassung des einge-

setzten Personals an die rückläufige Verkehrsmenge sowie der Einsatz eines verbesserten Personalmixes. Eine deutlich stärker gegensteuernde Entwicklung als im Personalaufwand konnte im **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) erzielt werden. Bereinigt lag dieser trotz höherer Aufwendungen aus der Beteiligung in Lima (+ 10,1 Mio €), dem Energiebezug am Standort Frankfurt (+ 6,8 Mio €) und der erstmaligen ganzjährigen Erfassung der Leistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität um 12,6 Mio € unter dem vergleichbaren Vorjahreswert von 648,2 Mio € bei 635,6 Mio € (- 1,9%). Gründe für den rückläufigen Aufwand waren insbesondere geringere Aufwendungen aus nicht aktivierbaren Investitionsmaßnahmen (- 19,1 Mio €) sowie eine Anpassung der eingesetzten Fremdpersonalmenge. Der **gesamte operative Aufwand** lag im Geschäftsjahr 2009 mit 1.505,0 Mio € um 96,2 Mio € unter dem Vorjahreswert von 1.601,2 Mio €. Bereinigt um Konsolidierungseffekte stieg dieser durch die Mehrbelastungen im Personalaufwand um 2,0 Mio € auf 1.501,2 Mio € (+ 0,1%).

Das **Konzern-EBITDA** lag in Höhe von 552,9 Mio € um 47,8 Mio € unter dem Wert des Jahres 2008 (- 8,0%). Hier wirkten sich die negativen Effekte aus der rückläufigen Verkehrsmenge am Standort Frankfurt nahezu in voller Höhe aus. Bereinigt um Sonder- und Konsolidierungseffekte erreichte das EBITDA 536,0 Mio € und lag damit um 45,8 Mio € unter dem vergleichbaren Vorjahreswert (- 7,9%). Die unbereinigte **EBITDA-Marge** ging leicht von 28,6% auf 28,0% zurück. Aufgrund der anhaltenden Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt stiegen die **Abschreibungen** im Berichtszeitraum von 241,5 Mio € auf 262,5 Mio €. Der Wertminderung des Flughafens Frankfurt-Hahn in 2008 (22,9 Mio €) standen im Berichtszeitraum unter anderem eine Wertminderung im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Höhe von 20,0 Mio € (Segment Ground Handling) sowie ein Anstieg der Abschreibungen aufgrund der höheren anteiligen Konsolidierung der Beteiligung in Antalya gegenüber. Das **EBIT** ging entsprechend deutlich um 68,8 Mio € auf 290,4 Mio € zurück (- 19,2%). Unter Bereinigung der Sondereffekte musste ein Rückgang um rund 24% auf 281,9 Mio € verzeichnet werden.

Das **Finanzergebnis** ging im Vergleich zu dem an den IAS 23 angepassten Vorjahreswert von - 61,8 Mio € um 27,4 Mio € auf - 89,2 Mio € zurück. Ursächlich für die Verschlechterung des Finanzergebnisses war im Wesentlichen die im Vorjahr erfolgte Einmalzahlung aus Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement in Höhe von 41,9 Mio €. Ohne Einbeziehung dieser Einmalzahlung hätte sich das Finanzergebnis im Berichtszeitraum um

14,5 Mio € verbessert. Grund für die positive Entwicklung des Finanzergebnisses auf der vergleichbaren Basis waren insbesondere die in 2009 vorgezogene Teilzahlung an die Celanese AG / Ticona GmbH sowie der planmäßige Rückgang der Aufzinsung der ausstehenden Zahlungsverbindlichkeiten an die Celanese AG / Ticona GmbH, die sich mit einem Gesamtbetrag von 33,2 Mio € positiv auf die Entwicklung des Finanzergebnisses auswirkten. Zu einem Anstieg des Zinsaufwands führte dagegen unter anderem die höhere anteilige Konsolidierung der Beteiligung in Antalya (Gesamteffekt der Beteiligung in Antalya auf den Zinsaufwand: +17,0 Mio €). Eine Veränderung der erwarteten Geschäftsentwicklung der Airrail KG führte im Berichtszeitraum zu einer Wertminderung der Finanzanlagen von insgesamt 7,2 Mio €. Im Vorjahreszeitraum belastete eine Wertminderung des Flughafens Hannover-Langenhagen das Ergebnis at Equity außergewöhnlich mit 16,6 Mio €.

Die **Steuerquote** ging im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr steuerlich nicht nutzbaren Abschreibung des Flughafens Frankfurt-Hahn sowie aus einem betriebsprüfungsbedingten Sondereffekt im Berichtszeitraum von 33,8% auf 21,8% zurück. Aufgrund der rückläufigen operativen Entwicklung sowie der Einmalzahlung im Finanzergebnis im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement in 2008 lag das **Konzern-Ergebnis** mit 157,3 Mio € um 39,6 Mio € unter dem Vorjahreswert von 196,9 Mio € (-20,1%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** ging entsprechend von 2,07 € auf 1,64 € zurück.

WESENTLICHE UMSATZ- UND ERGEBNISGRÖSSEN				
in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatz	1.972,6	2.101,6	-129,0	-6,1
EBITDA	552,9	600,7	-47,8	-8,0
EBIT	290,4	359,2	-68,8	-19,2
EBT	201,2	297,4	-96,2	-32,3
Konzern-Jahresüberschuss	157,3	196,9	-39,6	-20,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	150,0	189,7	-39,7	-20,9

— GRAFIK 13

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

### Anpassung der Umsatz- und Ergebniswerte

Aufgrund der im Kapitel Geschäftstätigkeit und Organisation beschriebenen Veränderung der Segment-Struktur sowie der Aktivierung der Fremdkapitalkosten in Übereinstimmung mit dem IAS 23 im vergangenen Jahr ergaben sich folgende Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustzahlen der Fraport-Segmente für das Vergleichsjahr 2008. — SIEHE GRAFIK 14

### Segmentberichterstattung

Mit einem Anteil von 34,6% steuerte das Segment Aviation im Geschäftsjahr 2009 erneut den größten Beitrag zum Umsatz des Fraport-Konzerns bei. Trotz einer rückläufigen Umsatzentwicklung in den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling im vergangenen Jahr erhöhte sich der Anteil der in Frankfurt befindlichen Segmente am Konzern-Umsatz leicht zwischen 0,7 und 0,9 Prozentpunkte. Grund für diesen leichten prozentualen Anstieg war der deutliche Rückgang des Umsatzes im Segment External Activities & Services, der im Zusammenhang mit dem Verkauf der Beteiligungen ICTS und Flughafen Frankfurt-Hahn stand. Aufgrund der geringen Marge der verkauften Beteiligungen und der deutlich positiven operativen Entwicklung des Segments machte sich dieser Umstand auf der Ebene des Konzern-EBITDAs jedoch nicht bemerkbar. Mit einem Anteil von 25,6% nahm die Bedeutung des Segments am Konzern-EBITDA im Geschäftsjahr 2009 erheblich zu (+8,9 Prozentpunkte). Während die Segmente Aviation und Ground Handling aufgrund einer negativen Kostenentwicklung Anteile am Konzern-EBITDA abgeben mussten, blieb das Segment Retail & Real Estate mit einem Anteil von 50,6% unverändert der Ergebnistreiber im Fraport-Konzern. — SIEHE GRAFIK 15 UND 16

## ANPASSUNG DER SEGMENT-UMSÄTZE UND -ERGEBNISSE 2008

in Mio €	2008 berichtet	2008 angepasst	Verände- rung	in Mio €	2008 berichtet	2008 angepasst	Verände- rung
<b>Aviation</b>				<b>Ground Handling</b>			
Umsatz	698,4	711,8	13,4	Umsatz	642,7	642,7	0,0
Personalaufwand	259,6	260,0	0,4	Personalaufwand	378,7	378,7	0,0
EBITDA	124,9	161,4	36,5	EBITDA	52,0	52,1	0,1
Abschreibungen	66,9	68,9	2,0	Abschreibungen	33,0	33,3	0,3
EBIT	58,0	92,5	34,5	EBIT	19,0	18,8	-0,2
<b>Retail &amp; Real Estate</b>				<b>External Activities &amp; Services</b>			
Umsatz	433,5	370,7	-62,8	Umsatz	327,0	376,4	49,4
Personalaufwand	153,2	40,0	-113,2	Personalaufwand	134,1	246,9	112,8
EBITDA	367,9	286,7	-81,2	EBITDA	55,9	100,5	44,6
Abschreibungen	82,0	58,5	-23,5	Abschreibungen	58,1	80,8	22,7
EBIT	285,9	228,2	-57,7	EBIT	-2,2	19,7	21,9

— GRAFIK 14

## ANTEIL DER SEGMENTE AM KONZERN-UMSATZ

in Mio €	2009		2008		
	1	2	3	4	
	683,7	362,9	620,8	305,2	1.972,6
	34,6%	18,4%	31,5%	15,5%	
	1	2	3	4	
	711,8	370,7	642,7	376,4	2.101,6
	33,9%	17,6%	30,6%	17,9%	

1 Aviation 2 Retail &amp; Real Estate 3 Ground Handling 4 External Activities &amp; Services

— GRAFIK 15

## ANTEIL DER SEGMENTE AM KONZERN-EBITDA

in Mio €	2009		2008		
	1	2	3	4	
	115,8	279,9	15,7	141,5	552,9
	21,0%	50,6%	2,8%	25,6%	
	1	2	3	4	
	161,4	286,7	52,1	100,5	600,7
	26,9%	47,7%	8,7%	16,7%	

1 Aviation 2 Retail &amp; Real Estate 3 Ground Handling 4 External Activities &amp; Services

— GRAFIK 16

AVIATION				
in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	683,7	711,8	-28,1	-3,9
EBITDA	115,8	161,4	-45,6	-28,3
EBIT	40,1	92,5	-52,4	-56,6
Mitarbeiter	6.315	6.674	-359	-5,4

— GRAFIK 17

## Aviation

In Höhe von 683,7 Mio € lagen die Umsatzerlöse im Segment Aviation im vergangenen Geschäftsjahr um rund 28 Mio € unter dem Wert von 2008 (-3,9%). Grund für diesen Rückgang war insbesondere die rückläufige Verkehrsmenge am Standort Frankfurt, die sich mit einem Volumen von rund 35 Mio € negativ auf den Segment-Umsatz in 2009 auswirkte. Die Erhöhung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2009 um durchschnittlich 2,3% hatte im gleichen Zeitraum einen gegenläufigen positiven Effekt von 11,4 Mio €. Aufwandsseitig kam es insbesondere durch den Anstieg des Tarifgefüges sowie höherer Kosten für Winterdienste und den Bezug von Energie zu einem Anstieg. Positive aufwandsmindernde Effekte konnten hingegen aus der Anpassung der eingesetzten Personalmenge im Rahmen der Crisis Prevention Maßnahmen und einem Rückgang der nicht aktivierbaren Aufwendungen erzielt werden.

Aufgrund der rückläufigen Umsatzentwicklung und der negativen Kostenentwicklung lag das Segment-EBITDA um rund 46 Mio € unter dem Wert des Vorjahres bei 115,8 Mio €, ein Rückgang um 28,3%. Steigende Abschreibungen im Zusammenhang mit der anhaltenden Ausbau- und Modernisierungstätigkeit führten zu einem verhältnismäßig stärkeren Rückgang des Segment-EBITs. In Höhe von 40,1 Mio € lag dieses um rund 52 Mio € unter dem Vorjahreswert, ein Minus von 56,6%. Durch den Beginn der Bauarbeiten an der neuen Landebahn sowie die Einigung über die zukünftige Gestaltung der Flughafen-Entgelte wurde im vergangenen und im laufenden Geschäftsjahr jedoch ein wesentlicher Grundstein für die künftige Steigerung des Wertbeitrags im Segment Aviation gelegt.

RETAIL & REAL ESTATE				
in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	362,9	370,7	-7,8	-2,1
EBITDA	279,9	286,7	-6,8	-2,4
EBIT	221,7	228,2	-6,5	-2,8
Mitarbeiter	604	594	10	1,7

— GRAFIK 18

## Retail & Real Estate

Trotz der rückläufigen Passagierzahlen am Standort Frankfurt lag der Umsatz des Segments Retail & Real Estate mit 362,9 Mio € nur leicht unter dem Niveau des Vorjahres von 370,7 Mio € (-2,1%). Grund für den moderaten Umsatzrückgang war im Wesentlichen der im Vorjahr stattgefundenere höhere Verkauf von Grundstücken auf dem Mönchhof-Gelände, der im Geschäftsjahr 2008 zu höheren Umsätzen von 8,4 Mio € führte und ohne den im Berichtszeitraum ein organisches Wachstum von 0,6 Mio € verzeichnet werden konnte. Höhere Umsatzerlöse resultierten insbesondere aus dem witterungsbedingten Mehrbedarf an Energie- und Wärmeleistungen (+4,9 Mio €) sowie aus höheren Parkierungserlösen (+4,5 Mio €). Aufgrund des im Vergleich zur Passagiermenge nur unterproportional rückläufigen Retail-Geschäfts (-7,1 Mio € beziehungsweise -6,1 Mio € oder -4,0% auf einer vergleichbaren Vorjahresbasis) stieg der Quotient Netto-Retail-Erlös pro Passagier im Berichtszeitraum von 2,84 € auf 2,86 € (+0,7%). In den übrigen Erträgen entfielen die im Vorjahr einmalig erzielten Erträge aus dem Vergleich mit der DB Station & Service AG in Höhe von 10 Mio €. Aufwandsseitig führten insbesondere geringere, nicht aktivierbare Aufwendungen aus der Investitionstätigkeit zu einem Rückgang des operativen Aufwands.

Auf der Ebene des Segment-EBITDAs kam es insbesondere aufgrund der im Vorjahr einmalig verbuchten Erträge aus dem Vergleich mit der DB Station & Service AG zu einem Rückgang von 286,7 Mio € auf 279,9 Mio € (-2,4%). Bereinigt um die Sondererträge aus dem Vergleich mit der DB Station & Service AG lag das Segment-EBITDA im Berichtszeitraum – trotz der rückläufigen Passagierzahlen – um 3,2 Mio € über dem Niveau von 2008 (+1,2%). Leicht geringere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 221,7 Mio €, bereinigt um die Sondererträge des Vorjahres entsprach dies einem Anstieg um 1,6%. Die EBITDA- und EBIT-Marge des Segments lag mit 77,1% beziehungsweise 61,1% unverändert auf hohem Niveau.

GROUND HANDLING				
in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	620,8	642,7	-21,9	-3,4
EBITDA	15,7	52,1	-36,4	-69,9
EBIT	-38,5	18,8	-57,3	-
Mitarbeiter	8.276	8.443	-167	-2,0

— GRAFIK 19

## Ground Handling

Neben dem Segment Aviation war insbesondere das Segment Ground Handling von der rückläufigen Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt betroffen. Mit 620,8 Mio € lagen die Umsätze des Segments in 2009 um 21,9 Mio € unter dem Vorjahreswert. Zusätzlich zu dem Rückgang des Umsatzes aus der rückläufigen Verkehrsmenge (rund 20 Mio € negativer Effekt) wirkten sich Preisreduktionen in der Bodenabfertigung negativ auf die Umsatzentwicklung aus. Umsatzsteigernd wirkten nahezu ausschließlich die erstmalig ganzjährig einbezogenen Dienstleistungen für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität in den Infrastrukturentgelten (+ 10,0 Mio €). Aufgrund der ergebnisneutralen Weiterverrechnung der Leistungen blieben diese jedoch ohne positive Auswirkung auf das Segment-Ergebnis. Aufwandsseitig gelang es, den negativen Effekt aus dem Anstieg des Tarifgefüges (+ 9,3 Mio €) durch gegensteuernde Maßnahmen – wie die Anpassung der Personalmenge an die rückläufige Verkehrsentwicklung – nahezu vollständig zu kompensieren. Lediglich die Berücksichtigung einer Rückstellung im Zusammenhang mit einer Altersteilzeitvereinbarung in Höhe von rund 14 Mio € resultierend aus den neuen Regelungen des „Zukunftsvertrags 2018“ führte zu der deutlichen Erhöhung der Aufwandsseite.

Das Segment-EBITDA lag in Höhe von 15,7 Mio € deutlich unter dem Vorjahreswert von 52,1 Mio € (-69,9%). Auf der Ebene des Segment-EBITs führte eine Wertminderung auf den Bereich der Bodenverkehrsdienste in Höhe von 20,0 Mio € sowie anhaltende Belastungen aus Abschreibungen für Neuinvestitionen zu einem vergleichsweise höheren Rückgang. Mit -38,5 Mio € lag dieses um 57,3 Mio € unter dem Wert von 2008.

EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES				
in Mio €	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	305,2	376,4	-71,2	-18,9
EBITDA	141,5	100,5	41,0	40,8
EBIT	67,1	19,7	47,4	>100
Mitarbeiter	4.775	7.368	-2.593	-35,2

— GRAFIK 20

## External Activities & Services

Der Vorjahresvergleich im Segment External Activities & Services ist gekennzeichnet durch den Erwerb und Verkauf von Anteilen an Beteiligungen. Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2008 fehlen zum einen die Erträge und Aufwendungen der Beteiligungen ICTS (Entkonsolidierung zum 31. März 2008) und Flughafen Frankfurt-Hahn (Entkonsolidierung zum 28. Februar 2009). Zum anderen wirkte sich der Erwerb weiterer Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession (Erhöhung der anteiligen Konsolidierung von 34 % auf 50 % mit entsprechendem Konsolidierungseffekt) im Januar 2009 erhöhend auf die berichtete Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2009 aus.

Der berichtete Segment-Umsatz lag im Wesentlichen aufgrund des Wegfalls der Erlöse der Beteiligungen ICTS und Frankfurt-Hahn mit 305,2 Mio € um 71,2 Mio € unter dem Vorjahreswert (-18,9%). Bereinigt um die Effekte aus dem Kauf und Verkauf von Anteilen an Beteiligungen nahm der Umsatz im Segment auf einer vergleichbaren Basis von 267,8 Mio € im Vorjahr (Wert 2008 abzüglich Erlöse der Beteiligungen ICTS und Hahn) auf 290,1 Mio € zu (Wert 2009 abzüglich der 16 % höheren Einbeziehung der Beteiligung in Antalya, Werte können aufgrund der internen Leistungsverrechnung von den Konzern-Werten abweichen), ein Anstieg von rund 8%. Positiv wirkte sich hierbei insbesondere die gute Verkehrsentwicklung an den Flughäfen in Lima und Antalya aus. Weitere umsatzsteigernde Effekte konnten aus dem im Vorjahr geschlossenen Management-Vertrag in Saudi-Arabien (Riad und Jeddah) erzielt werden. Die rückläufige Verkehrsentwicklung an den bulgarischen Flughäfen Varna und Burgas führte dagegen zu einem Umsatzrückgang von 5,2 Mio €, der jedoch durch Kosteneinsparungen nahezu vollständig kompensiert werden konnte.

Trotz des Umsatzwachstums gelang es, den operativen Aufwand des Segments im Berichtszeitraum auf einer vergleichbaren Ebene um rund 5 Mio € (-1,1 %) gegenüber 2008 zu senken. Gründe für den Rückgang des operativen Aufwands waren insbesondere

## ENTWICKLUNG IN DEN WESENTLICHEN BETEILIGUNGEN VOR KONSOLIDIERUNG

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz			EBITDA			EBIT		
		2009	2008	Veränderung in %	2009	2008	Veränderung in %	2009	2008	Veränderung in %
Lima <sup>1</sup>	70,01 %	109,9	93,2	17,9	30,4	24,3	25,1	22,0	18,2	20,9
Antalya <sup>2</sup>	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

<sup>1</sup> Bis einschließlich 29. Mai 2008 Vollkonsolidierung mit 100 % Eigenkapitalanteil, seit dem 30. Mai 2008 Vollkonsolidierung mit 70,01 % Eigenkapitalanteil  
<sup>2</sup> 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

— GRAFIK 21

Einsparungen im Bereich der „Services“, den IT- und Facility Management-Leistungen sowie im Vorjahr verbuchte außerordentliche Aufwendungen, die im Berichtszeitraum entfielen.

Aufgrund der geringen Marge der verkauften Beteiligungen zeigte sich das EBITDA des Segments nahezu unbeeinflusst durch den Wegfall der Beteiligungen ICTS und Flughafen Frankfurt-Hahn und wies aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Berichtszeitraum mit 141,5 Mio € einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr aus. Positiv beeinflusst wurde das EBITDA neben der erhöhten anteiligen Konsolidierung der Beteiligung in Antalya (positiver Konsolidierungseffekt von rund 11 Mio €) durch die Forderung für den Verlustausgleich für die verkaufte Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn in Höhe von 5,6 Mio €. Die Forderung gleicht die bis zum Zeitpunkt des Verkaufs der Beteiligung entstandenen Verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung der Fraport AG aus, sodass die Beteiligung in Summe ohne wesentliche Auswirkungen auf das Ergebnis des Fraport-Konzerns in 2009 geblieben ist. Bereinigt um diesen Sonder-effekt sowie die Konsolidierungseffekte lag das Segment-EBITDA auf einer vergleichbaren Basis mit 124,6 Mio um € 30,0 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert von 94,6 Mio € (+ 31,7 %).

In Höhe von 67,1 Mio € lag das Segment-EBIT um 47,4 Mio € über dem Vorjahreswert von 19,7 Mio €. Im Vorjahr führte hier eine Wertminderung auf die Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn zu einer außergewöhnlichen Belastung von 22,9 Mio €. Bereinigt um diesen sowie die weiteren Sonder- und Konsolidierungseffekte stieg das EBIT von 45,5 Mio € auf 58,6 Mio €, ein organisches Wachstum von 28,8 %. Die unbereinigte EBITDA-Marge verbesserte sich durch den Wegfall der margschwachen Beteiligungen deutlich von 26,7 % auf 46,4 % (bereinigter Anstieg von 35,3 % auf 43,0 %). Nicht im Segmentergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis at Equity.

## Wesentliche Beteiligungen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der wichtigsten Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor Konsolidierung dargestellt:

Aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung sowie der Erweiterung des Passagier-Terminals stieg der Umsatz der Beteiligung in **Lima** im Berichtszeitraum von 93,2 Mio € auf 109,9 Mio €. Trotz eines Anstiegs der Aufwandsseite, im Wesentlichen aufgrund höherer umsatzabhängiger Konzessionsabgaben, stieg das erwirtschaftete EBITDA der Beteiligung von 24,3 Mio € auf 30,4 Mio €. Höhere Abschreibungen auf das ausgebaute Terminal führten zu einem EBIT von 22,0 Mio €, ein Plus von 3,8 Mio € im Vergleich zum Vorjahr.

In der Beteiligung in **Antalya** wirkte sich neben dem Wachstum der Verkehrsmenge die Übernahme des zweiten internationalen Terminals im September 2009 positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung aus. Mit 94,4 Mio € lag der Umsatz um 15,1 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Das EBITDA stieg vor allem durch die Übernahme des zweiten internationalen Terminals von 57,9 Mio € auf 69,3 Mio €. Die Übernahme des Terminals beeinflusste jedoch zugleich die Abschreibungen, die um zirka 16,8 Mio € anstiegen. Das EBIT lag aufgrund dessen leicht unterhalb des Vorjahres bei 17,0 Mio €, ein Rückgang um 5,3 Mio €.

Der Umsatz der Beteiligung **Fraport Twin Star Airport Management AD** in Bulgarien ging aufgrund der rückläufigen Verkehrsentwicklung an den beiden Standorten in Varna und Burgas von 40,6 Mio € auf 35,4 Mio € zurück. Bedingt durch eine Anpassung der Kostenseite an den rückläufigen Verkehr konnte der Rückgang des Umsatzes auf der Ebene des EBITDAs nahezu komplett ausgeglichen werden. In Höhe von 13,3 Mio € lag der Rückgang nur noch bei 0,6 Mio €. Höhere Abschreibungen aufgrund des Investitionsprogramms des Vorjahres führten zu einem EBIT von 8,8 Mio €, 1,2 Mio € unter dem Vorjahreswert.

## VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

### Investitionen

Der **Fraport-Konzern** hat im vergangenen Geschäftsjahr einen Betrag von insgesamt 1.438,3 Mio € investiert. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einem Anstieg um rund 680 Mio € (Vorjahreswert in Übereinstimmung mit dem IAS 23 angepasst um die Aktivierung der Fremdkapitalkosten). Gründe für die höhere Investitionstätigkeit waren insbesondere verstärkte Investitionen in den Standort Frankfurt, zusätzliche Investition in Finanzanlagen sowie die Aktivierung der erworbenen weiteren Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession.

In Höhe von rund 905 Mio € entfiel der wesentliche Anteil des Investitionsvolumens wie in den Jahren zuvor auch im Geschäftsjahr 2009 auf den Fraport-Konzern am **Standort Frankfurt**.

In den Ausbau des Standorts wurde dabei ein Betrag von knapp 330 Mio € investiert, gut 40 Mio € stammen hiervon aus der Aktivierung der Fremdkapitalkosten in Übereinstimmung mit dem IAS 23. Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten im Berichtszeitraum die anhaltenden Maßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der bestehenden Terminal-Anlagen, die „FRA-Nord-Projekte“. Im Rahmen dieser Projekte wurden so im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt 90 Mio € in die Anpassung der Terminals zur Abfertigung des Airbus A380 investiert, auf den Neubau des Flugsteigs A-Plus (ehemals A-West) entfiel ein Volumen von rund 70 Mio €, die Erweiterung der Halle C schlug mit gut 50 Mio € zu Buche. Im Zusammenhang mit der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH entfielen darüber hinaus rund 20 Mio € auf den vereinbarten Erwerb von Grundstücken. Durch den Erwerb weiterer Anteile an der Antalya-Betreibergesellschaft hat sich ein Geschäfts- oder Firmenwert von 17,3 Mio € ergeben.

Neben den genannten aktivierten Investitionen entfiel im Berichtszeitraum ein Investitionsvolumen von rund 155 Mio € auf die **Beteiligungen** der Fraport AG. Den Großteil des Betrags bildete dabei der bereits genannte Erwerb weiterer Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession, der zu einer Erhöhung der anteiligen Konsolidierung von 34 % auf 50 % führte. Auf Investitionen in langfristige **Finanzanlagen** entfielen im Berichtszeitraum rund 360 Mio €. Der Großteil des Betrags wurde dabei im Rahmen des Financial Asset Managements für den Erwerb langfristiger Geldanlagen in Wertpapiere (rund 185 Mio €) und Schuldscheindarlehen (rund 165 Mio €) verwendet. Die **Investitionsquote** des Fraport-Konzerns lag damit im vergangenen Geschäftsjahr bei rund 73 %, knapp 37 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres.

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2008 stieg die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns im Berichtszeitraum von 6.578,4 Mio € auf 8.657,0 Mio €, ein Anstieg um rund 32 % (Vorjahreswert angepasst an die Aktivierung der Fremdkapitalkosten in Übereinstimmung mit dem IAS 23). Ursächlich für diesen deutlichen Anstieg war insbesondere die Zunahme der lang- und kurzfristigen Vermögenswerte sowie die Zunahme der langfristigen Finanzschulden.

Der Anstieg der **langfristigen Vermögenswerte** von 5.008,4 Mio € auf 6.144,8 Mio € resultierte dabei insbesondere aus der Zunahme der Posten „Sachanlagen“ (+517,8 Mio €), „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“ (+304,7 Mio €) und „Andere Finanzanlagen“ (+269,3 Mio €). Während die Sachanlagen insbesondere aufgrund der Investitionen in den Standort Frankfurt anstiegen, resultierte das Wachstum des Postens

#### BILANZSTRUKTUR

in Mio €

Aktiva	31.12.2009	1	6.144,8	2	2.512,2	8.657,0		
			71,0%		29,0%			
Aktiva	31.12.2008	1	5.008,4	2	1.570,0	6.578,4		
			76,1%		23,9%			
Passiva	31.12.2009	3	2.582,9	4	5.358,6	5	715,5	8.657,0
			29,8%		61,9%		8,3%	
Passiva	31.12.2008	3	2.568,2	4	2.806,5	5	1.203,7	6.578,4
			39,0%		42,7%		18,3%	

1 Langfristige Vermögenswerte 2 Kurzfristige Vermögenswerte 3 Eigenkapital 4 Langfristige Schulden 5 Kurzfristige Schulden

— GRAFIK 22

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte vor allem aus dem Erwerb weiterer Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession und der mit diesem Erwerb im Zusammenhang stehenden Erhöhung der bilanzierten Einbeziehungsquote der Konzession und Konzessionsverbindlichkeiten von 34 % auf 50 %. Die Erhöhung der Anderen Finanzanlagen ist unterdessen auf die Anlage langfristig aufgenommenen Finanzmittel zur Vorratsfinanzierung der Ausbau- und Erweiterungstätigkeiten am Frankfurter Flughafen zurückzuführen. Der Anstieg des Postens Geschäfts- oder Firmenwerte ist auf eine Goodwill-Bildung im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession zurückzuführen. Der Verkauf der Anteile am Flughafen Frankfurt-Hahn führte unterdessen zu einem Rückgang der langfristigen Vermögenswerte um 150,9 Mio €.

Die **kurzfristigen Vermögenswerte** des Fraport-Konzerns stiegen im gleichen Zeitraum um rund 942 Mio € auf 2.512,2 Mio €, ein Zuwachs um 60,0 %. Bedingt durch die Vorratsfinanzierung der Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen stiegen dabei insbesondere der Zahlungsmittelbestand sowie die Liquidität des Fraport-Konzerns (Anstieg des Zahlungsmittelbestands von 1.154,8 Mio € auf 1.802,3 Mio €, Anstieg der Liquidität – Zahlungsmittelbestand ohne Verfügungsbeschränkung zuzüglich kurzfristig liquidierbarer Vermögenswerte – von 1.349,4 Mio € auf 2.601,3 Mio €). Die im ersten Quartal 2009 vorgezogene Teilzahlung an die Celanese AG/Ticono GmbH führte gegenläufig zu einem Mittelabfluss von 322,1 Mio €.

Das **Eigenkapital** des Fraport-Konzerns lag mit 2.582,9 Mio € leicht um 14,7 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2008 (+0,6 %). Ursächlich für den leichten Anstieg war insbesondere die Einstellung des nicht zur Ausschüttung vorgesehenen Jahresüberschusses der Fraport AG in die Gewinnrücklagen. Der Verkauf der Anteile am Flughafen Frankfurt-Hahn führte unterdessen zu dem Rückgang der Minderheitsanteile am Eigenkapital. Abzüglich des Bilanzgewinns und der Minderheitsanteile wurden die langfristigen Vermögenswerte damit zu 39,7 % durch das Eigenkapital gedeckt (Vorjahresquote bei 48,0 %). Die **Eigenkapitalquote** lag mit 28,2 % rund 8 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Im Wesentlichen bedingt durch die Vorratsfinanzierungsmaßnahmen (im Berichtszeitraum vor allem die Emission einer Anleihe über 800 Mio €, die Emission einer Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung über 150 Mio €, die Emission eines Schuldscheindarlehens über 368 Mio € sowie die Kreditaufnahmen bei zwei Infrastrukturbanken über insgesamt 980 Mio €) stiegen

auch die **langfristigen Schulden** im Berichtszeitraum von 2.806,5 Mio € auf 5.358,6 Mio € (+90,9 %). Der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten (+177,3 Mio €) resultierte dabei im Wesentlichen aus dem Erwerb der weiteren Anteile an der Betreibergesellschaft der Antalya-Konzession. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (–78,2 Mio €) resultierte vor allem aus der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG/Ticono GmbH. Die **kurzfristigen Schulden** reduzierten sich im Berichtszeitraum um gut 488 Mio € und lagen bei 715,5 Mio €. Neben der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG/Ticono GmbH, die sich in einem Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen widerspiegelte, nahm insbesondere die Inanspruchnahme kurzfristiger Kredite und Tagesgelder ab, die sich in dem starken Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden verdeutlichte (–436,6 Mio €). Der Verkauf des Flughafens Frankfurt-Hahn führte zu einem Rückgang der lang- und kurzfristigen Schulden von insgesamt 163,2 Mio €. Die **Brutto-Finanzschulden** des Fraport-Konzerns lagen damit zum Bilanzstichtag bei 4.245,8 Mio €. Abzüglich der Liquidität in Höhe von 2.601,3 Mio € ergaben sich somit **Netto-Finanzschulden** in Höhe von 1.644,5 Mio €, rund 750 Mio € mehr als zum 31. Dezember 2008 (Vorjahreswert angepasst um Finanzmittel unter Verfügungsbeschränkung). Die **Gearing ratio** lag zum Ende des Geschäftsjahres 2009 bei 67,3 % (angepasster Wert zum 31. Dezember 2008: 37,1 %).

Aus den Haftungsverhältnissen sind derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

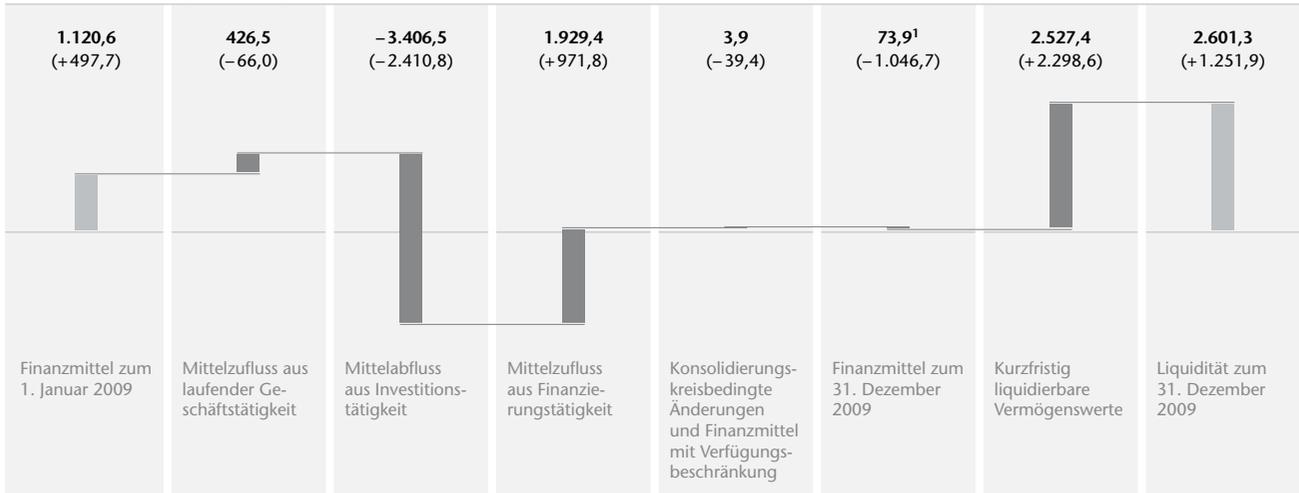
## Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2009 lag der **Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit** mit 426,5 Mio € um 66,0 Mio € unter dem Wert des Vorjahres von 492,5 Mio € (–13,4 %). Ursächlich hierfür waren insbesondere der geringere Jahresüberschuss, ein Rückgang der Zinserträge sowie höhere Steuerzahlungen.

In Höhe von 3.406,5 Mio € lag der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** deutlich um 2.410,8 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2008. Bedingt wurde dieser erhebliche Anstieg durch mehrere Effekte: Zum einen erhöhte die vorgezogene Teilzahlung an die Celanese AG/Ticono GmbH sowie die verstärkte Investitionstätigkeit in den Standort Frankfurt die Investitionen in Sachanlagen um rund 285 Mio €, zum anderen führten die Investitionen in lang- und kurzfristige Finanzanlagen im Rahmen des Financial Asset Managements zu einem um 2.103,5 Mio € höheren Mittelabfluss im Berichtszeitraum. Aufgrund

## VERÄNDERUNG DER FLÜSSIGEN MITTEL

in Mio € (Veränderungen zum Vorjahr)



<sup>1</sup> Differenz zum Zahlungsmittelbestand der Bilanz ergibt sich aus der Veränderung des Zahlungsmittelbestands mit einer Anlagedauer von mehr als drei Monaten abzüglich der Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung (30,0 Mio €).

— GRAFIK 23

der Fälligkeit der Anlagen des Financial Asset Managements von mehr als drei Monaten sind diese in der Kapitalflussrechnung als „Investitionen“ auszuweisen und nicht dem Finanzmittelbestand zum 31. Dezember 2009 zuzuordnen. Da eine kurzfristige Umwandlung der Anlagen in Zahlungsmittel jedoch möglich ist und die Anlagen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen, bezieht Fraport diese in die Berechnung der Konzern-Liquidität mit ein. Im Geschäftsjahr 2008 wirkten sich zudem Mittelzuflüsse aus dem Verkauf der Beteiligung ICTS sowie aus dem Verkauf von Finanzanlagen positiv auf die Kapitalflussrechnung im Rahmen der Investitionstätigkeiten aus.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** lag im Berichtszeitraum mit 1.929,4 Mio € deutlich über dem Wert des Vorjahres von 957,6 Mio €. Grund für diesen Anstieg waren insbesondere die Vorratsfinanzierungsmaßnahmen für die Ausbau- und Modernisierungstätigkeiten in Frankfurt, die zu den deutlich erhöhten Einzahlungen aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden führten. Aufgrund der langfristigen Finanzierung der Investitionstätigkeiten konnten kurzfristige Finanzschulden zurückgeführt werden.

Der Rückgang des **Finanzmittelbestands** von 1.120,6 Mio € auf 73,9 Mio € ist in diesem Zusammenhang nahezu ausschließlich auf den höheren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Rahmen des Financial Asset Managements zurückzuführen. Der Zahlungsmittelbestand inklusive der kurzfristig liquidierbaren Vermögenswerte, die **Liquidität** des Fraport-Konzerns, beläuft sich

im Berichtszeitraum unter Hinzunahme der Anlagen des Financial Asset Managements auf 2,601.3 Mio €. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen ferner 30,0 Mio € Bankguthaben einer Verfügungsbeschränkung.

— SIEHE GRAFIK 23

Der **Free Cash flow** sank bedingt durch den deutlichen Anstieg der Investitionstätigkeit von –370,7 Mio € im Vorjahr auf –711,4 Mio € im Berichtszeitraum.

## Finanzmanagement

Das Finanzmanagement von Fraport 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 Fraport in den Jahren 2007 bis 2015 rund 7 Mrd € in den Ausbau, die Modernisierung und die Erweiterung des Standorts Frankfurt. 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 Fraport, den erforderlichen Fremdkapitalbedarf 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 Fraport 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 Fraport in 2009 jedoch nicht nur in der Mittelbeschaffung vor besondere Herausforderungen, sondern auch bei der **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**. Dabei galt diesem Ziel im vergangenem 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 Fraport 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.

## AKTIE UND INVESTOR RELATIONS

Ähnlich den Aktienindizes DAX und MDAX zeigte auch die Fraport-Aktie in 2009 eine insgesamt positive Entwicklung. Zwar geriet die Aktie zu Jahresanfang noch einmal kräftig unter Druck und erreichte im März mit 22,46 € je Aktie ihren Jahrestiefstand, jedoch konnte sie sich im Jahresverlauf deutlich erholen und schloss mit 36,28 € je Aktie um 17,4% über Jahresbeginn. Damit verlief die Entwicklung der Fraport-Aktie weitestgehend auf dem Niveau des DAX (+23,9%), aber unterhalb der Entwicklung des MDAX (+34,0%). Während die Fraport-Aktie in den ersten drei Monaten des Jahres noch eine Parallelentwicklung zum MDAX aufweisen konnte, verlor sie in den Folgemonaten den Anschluss an die Entwicklung des Index. Grund hierfür waren im Wesentlichen deutlich überproportionale Aufholeffekte anderer Titel mit höherer Gewichtung, die insgesamt eine höhere Volatilität verzeichneten. Insgesamt lag der Verlauf der Fraport-Aktie jedoch im Rahmen der europäischen Wettbewerber der Fraport AG. Mit +9,6% im Fall des Flughafens Wiens, +24,8% bei Unique – der Betreibergesellschaft des Flughafens Zürichs – und +16,4% der Aktie von AdP, Eigentümerin der drei Flughäfen in Paris, Charles de Gaulle, Orly und Le Bourget, wiesen diese ähnliche Jahresperformances auf. Das Handelsvolumen der Fraport-Aktie lag mit durchschnittlich 163.070 gehandelten Aktien pro Tag unter dem Niveau des Vorjahres von rund 296.000 (–44,9%). Zum

## KURSENTWICKLUNG DER FRAPORT-AKTIE 2009 IM VERGLEICH ZUM MARKT UND ZU DEN WETTBEWERBERN

auf 100 indiziert



Jahresschluss lag die Marktkapitalisierung der Fraport AG bei rund 3,3 Mrd €. — SIEHE GRAFIK 24

Auch im Geschäftsjahr 2009 wurde die Fraport-Aktie erneut in den bedeutendsten Nachhaltigkeitsindizes DJSI STOXX, DJSI World und FTSE4Good-Index bestätigt. Eine Notierung in diesen

Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, welche in ihrer nachhaltigen Unternehmensführung in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales vorbildlich sind.

Die folgende Tabelle listet die wichtigsten Informationen zu unserer Aktie im vergangenen Geschäftsjahr auf. — SIEHE GRAFIK 25

## KENNZAHLEN ZUR FRAPORT-AKTIE

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA GR

		2009	2008
Grundkapital Fraport AG (nach IFRS)	in Mio €	917,7	916,1
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	91.858.729	91.709.454
Anzahl Aktien im Umlauf <sup>1</sup> zum 31.12.	Stück	91.774.500	91.612.759
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	91.710.554	91.540.376
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	36,28	30,91
Höchstkurs <sup>2</sup>	in €	38,80	54,34
Tiefstkurs <sup>3</sup>	in €	22,46	23,67
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	21,1	-40,4
Beta relativ zum MDAX		0,99	0,73
Marktkapitalisierung	in Mio €	3.333	2.835
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag	in Stück	163.070	296.704
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	1,63	2,05
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	1,64	2,07
Kurs-Gewinn-Verhältnis		22,1	14,9
Dividende je Aktie <sup>4</sup>	in €	1,15	1,15
Ausschüttungssumme	in Mio €	106,2	105,6
Dividendenrendite zum 31. Dezember	in %	3,2	3,7

<sup>1</sup> Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

<sup>2</sup> Schlusskurs am 16. September 2009 beziehungsweise 2. Januar 2008

<sup>3</sup> Schlusskurs am 9. März 2009 beziehungsweise 23. Oktober 2008

<sup>4</sup> Vorgeschlagene Dividende (2009)

— GRAFIK 25

**VERÖFFENTLICHUNGEN VON STIMMRECHTSANTEILEN GEMÄSS § 26 WPHG**

Stimmrechtsinhaber	Datum der Meldung	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil an der Fraport AG
Taube Hodson Stonex Partners Limited	10.3.2009	31.3.2008	Unterschreitung der 3 %-Schwelle aufgrund Organisationsveränderung	0,00 %
Taube Hodson Stonex Partners LLP	10.3.2009	31.3.2008	Überschreitung der 3 %-Schwelle aufgrund Organisationsveränderung	3,59 %
Artio International Equity Fund <sup>1</sup>	5.5.2009	30.4.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,996 %
Artisan Partners Limited Partnership	12.6.2009	12.6.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle aufgrund Organisationsveränderung	0,00 %
Artisan Partners Holdings LP	12.6.2009	12.6.2009	Überschreitung der 3 %-Schwelle aufgrund Organisationsveränderung	3,42 %
Morgan Stanley	16.6.2009	27.5.2009	Überschreitung der 5 %-Schwelle	5,71 %
Morgan Stanley	16.6.2009	29.5.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,94 %
Artisan Partners Holdings LP	9.7.2009	7.7.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,99 %
Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc.	23.9.2009	22.9.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,98 %
Julius Bär Holding AG <sup>2</sup>	29.9.2009	24.9.2009	Unterschreitung der 3 %-Schwelle aufgrund Organisationsveränderung	0,04 %

<sup>1</sup> Untergruppe der Julius Bär Holding AG / Artio Global Investors Inc.

<sup>2</sup> Aufgrund des Börsengangs der Artio Global Investors Inc. ist diese fortan als Stimmrechtshalter der Fraport AG zu führen und hält weiterhin 10,33 % der Stimmrechtsanteile.

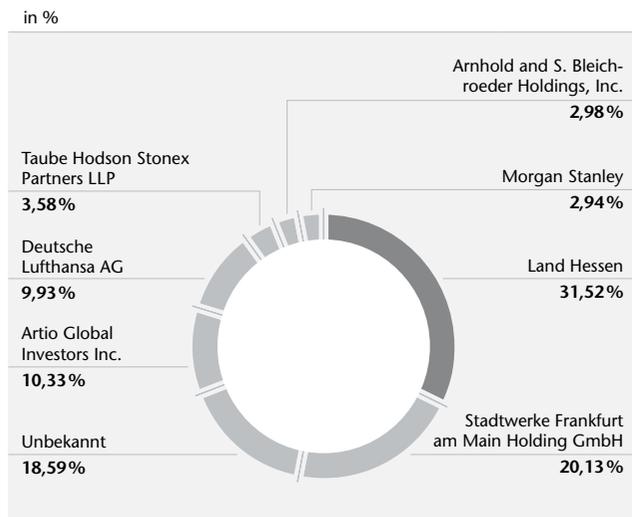
— GRAFIK 26

## Aktionärsstruktur

Im vergangenen Geschäftsjahr 2009 haben sich folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur der Fraport AG ergeben.

— SIEHE GRAFIK 26

Die Aktionärsstruktur stellt sich aufgrund dessen zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

**AKTIONÄRSSTRUKTUR AM 31. DEZEMBER 2009 \***


\* Anteile der Aktionäre beziehen sich auf die letzte offizielle Meldung gemäß WPHG oder auf eigene Angaben der Aktionäre. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2009 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise von den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

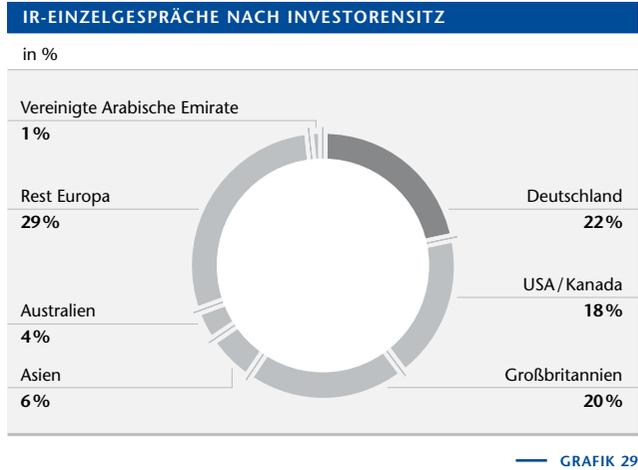
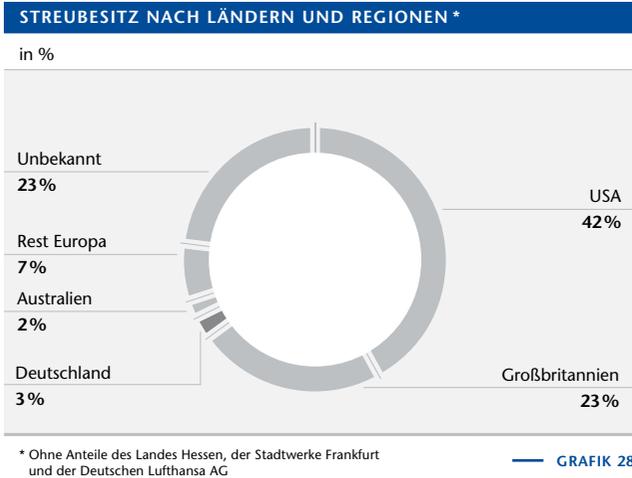
— GRAFIK 27

## Dividendenausschüttung

Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG wollen der Hauptversammlung 2010 vorschlagen, eine Dividende auf dem Niveau des Vorjahres von 1,15 € je Aktie zu beschließen. Die Ausschüttungsquote würde damit bezogen auf den Jahresüberschuss der Muttergesellschaft (Fraport AG) von 175,7 Mio € bei 60,4 % liegen, beziehungsweise bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, von 150,0 Mio € bei 70,8 % liegen. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 63,7 % beziehungsweise 55,7 %.

## Investor Relations

Die Fraport-Investor-Relations-Arbeit unterstützt die auf nachhaltige Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensstrategie durch eine an vier Pfeilern ausgerichtete Kommunikation gegenüber sämtlichen Kapitalmarktteilnehmern. Zuverlässigkeit, Transparenz, Interaktivität und Konsistenz sind Basis für die Kommunikationsaktivitäten. Mehr als 400 Einzelgespräche auf Roadshows, Konferenzen und in den Räumen der Fraport AG belegen den umfangreichen Dialog des Investor-Relations-Teams sowie des Managements mit Investoren und Analysten. Veranstaltungen für Privatanleger, die Jahres-Hauptversammlung, vier Conference Calls zu den Publikationsterminen sowie die aktuelle Berichterstattung auf der IR-Homepage



www.meet-ir.com komplettierten das Tätigkeitsfeld der Investor-Relations-Arbeit im vergangenen Geschäftsjahr. Für ihre umfangreichen Aktivitäten wurde die IR-Abteilung in 2009 erneut in verschiedenen Kategorien ausgezeichnet.

Für das Geschäftsjahr 2010 plant Fraport ihre offene und zeitnahe IR-Kommunikation mit den Anteilseignern und Interessenten weiter zu intensivieren sowie die Qualität in Service und Kommunikation weiter auszubauen.

## NICHTFINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

### Beschäftigtenstruktur

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte) lag im vergangenen Geschäftsjahr im Fraport-Konzern bei 19.970 und damit um 3.109 unterhalb des Wertes von 2008. Grund für diesen deutlichen Rückgang war insbesondere die Veräußerung der personalintensiven Tochtergesellschaft ICTS zum 1. April 2008 sowie der Verkauf der Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn am 2. Februar 2009. In der stichtagsbezogenen Betrachtung lag die Zahl der Beschäftigten zum 31. Dezember 2009 mit 19.247 um 949 unter dem Wert des Vorjahres. Dieser Rückgang ist ebenso auf die Veräußerung der Beteiligung am Flughafen Frankfurt-Hahn, sowie unter anderem auf geringere Personalzahlen in den Beteiligungsflughäfen in Bulgarien zurückzuführen. Mit gut 300

Auszubildenden konnte die Zahl der „FRAzubis“ der Fraport AG am Standort Frankfurt wie bereits in den Vorjahren konstant gehalten werden. Der Anteil der Frauen an der Fraport-Belegschaft lag mit 23,1 % ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres.

Nachfolgend sind die Beschäftigten entsprechend ihrer Zugehörigkeit zu den jeweiligen Segmenten beziehungsweise dem Standort aufgeführt:

BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR				
Durchschnittlich Beschäftigte	2009	2008	Veränderung	Veränderung in %
Segment Aviation	6.315	6.674	-359	-5,4
Segment Retail & Real Estate	604	594	10	1,7
Segment Ground Handling	8.276	8.443	-167	-2,0
Segment External Activities & Services	4.775	7.368	-2.593	-35,2
<b>Konzern gesamt</b>	<b>19.970</b>	<b>23.079</b>	<b>-3.109</b>	<b>-13,5</b>
davon in Frankfurt	17.441	17.996	-555	-3,1
davon in Beteiligungen	8.664	11.522	-2.858	-24,8

— GRAFIK 30

Während die Beschäftigtenzahl im Segment Retail & Real Estate dem Vorjahreswert entspricht, ist der Rückgang der Beschäftigtenzahlen in den Segmenten Aviation und Ground Handling im Wesentlichen auf die rückläufige Verkehrsmenge am Standort Frankfurt sowie die Anpassung der eingesetzten Personalmenge an diese zurückzuführen. Der deutliche Rückgang

der Mitarbeiterzahl im Segment External Activities & Services ist unterdessen auf die Veräußerung der Beteiligungen ICTS und Flughafen Frankfurt-Hahn zurückzuführen. Gestiegene Mitarbeiterzahlen wurden im Berichtszeitraum vor allem in den neuen Beteiligungen FraCareS und FPS am Standort Frankfurt sowie im externen Geschäft in der Beteiligung in Antalya verzeichnet. In den zuvor genannten Zahlen sind weder Auszubildende noch freigestellte Beschäftigte des Konzerns berücksichtigt.

## Nachhaltigkeit

Als einer der führenden internationalen Flughafen-Betreiber ist sich Fraport der sozialen, ökologischen und ökonomischen Verantwortung seines unternehmerischen Handelns bewusst. Fraport ist der festen Überzeugung, dass nur ein nachhaltiges Wachstum zu sicheren Arbeitsplätzen und attraktiven Dividenden für seine Aktionäre führen kann. Im Fokus der Nachhaltigkeitsaktivitäten stehen dabei die Zielgruppen Kunden, Region und Beschäftigte. Durch die Schaffung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement“ hat Fraport seine Anstrengungen in diesem Unternehmensfeld im vergangenen Geschäftsjahr weiter gestärkt und gebündelt.

Die in der Konzern-Strategie verankerten Nachhaltigkeitsziele betreffend hat Fraport im vergangenen Jahr exemplarisch folgende Projekte realisiert beziehungsweise vorangetrieben:

### Ökonomische Ziele:

- \_ Durch den Beginn der Bauarbeiten an der neuen Landebahn Nordwest sowie am Flugsteig A-Plus konnte eine wesentliche Grundlage für die Zukunftsfähigkeit des Standorts Frankfurt und des Fraport-Konzerns gelegt werden. Durch die Realisation der Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen in Frankfurt wird Fraport künftig wieder deutlich stärker vom Wachstum des Luftverkehrsmarktes profitieren können. Durch die erwartete mittelfristige Steigerung des Ergebnisniveaus wird Fraport auch weiterhin sichere Arbeitsplätze sowie attraktive Dividenden für die Aktionäre anbieten können.
- \_ Mit der Schaffung des Zentralbereichs Nachhaltigkeitsmanagement ist zum 1. Januar 2010 eine Neuaufhängung des Compliance-Systems im Fraport-Konzern erfolgt. Die zentrale Steuerung soll für eine konsequente Anpassung des Systems an sich verändernde Rahmenbedingungen sorgen.
- \_ Zur Implementierung von präventiven Antikorruptionsmaßnahmen hat Fraport im vergangenen Jahr als zusätzlichen Informationskanal ein elektronisches Hinweisgebersystem eingeführt. Über dieses onlinebasierte System können Beschäf-

tigte ebenso wie Kunden und Geschäftspartner auf Fehlverhalten hinweisen. Mit der Öffnung für Dritte wird auch angesichts der anstehenden Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens Frankfurt ein weiterer Schritt in Richtung von präventiven Antikorruptionsmaßnahmen ergriffen. Im Oktober 2009 wurde das System zusätzlich in den Beteiligungen in Bulgarien implementiert, für 2010 ist eine Ausweitung auf weitere Beteiligungen geplant.

### Ökologische Ziele:

- \_ Mit dem Beginn der Bauarbeiten an der neuen Landebahn hat Fraport einen wesentlichen Grundstein zur Entzerrung des Flugbetriebs in Frankfurt gelegt. Mit der Inbetriebnahme zum Winterflugplan 2011/2012 werden künftig unnötige Warteschleifen und Kerosinverbrauch am Boden und in der Luft vermieden.
- \_ Mit dem in Kooperation mit dem „Forum Flughafen und Region“ erarbeiteten Fluglärmindex entstand in 2009 ein Instrument, an dem künftig die Entwicklung der Fluglärmbelastung in der Region transparent ablesbar ist. Der Fluglärmindex soll zudem dazu genutzt werden, die Erfolge von aktiven Lärminderungsmaßnahmen nachvollziehbar aufzuzeigen und zu dokumentieren. Im Dialog über Fluglärm in der Region wird der Frankfurter Fluglärmindex eine zentrale Rolle spielen.
- \_ Am 18. August 2009 hat der erste Praxistest für die Nutzung von Elektromobilen am Frankfurter Flughafen begonnen. Nach erfolgreichen Praxistests strebt Fraport für seine Pkw-Flotte einen Anteil „nachhaltiger“ Antriebe von mehr als 60% ab 2020 an.
- \_ Durch die Realisierung der neuen Feuerwehrrache 4 an der neuen Landebahn Nordwest errichtet Fraport bis 2011 das erste Konzern-Gebäude, das nicht nur das strenge Sicherheitskonzept des Flughafens Frankfurt ergänzt, sondern das in seiner Betriebsweise vollkommen CO<sub>2</sub>-neutral ist. Als Passivhaus benötigt das Gebäude im Vergleich zu konventionellen Feuerwachen über 90% weniger Heiz- und Kühlenergie. Die Wärme- und Kälteerzeugung erfolgt mittels Erdwärmepumpen, der sogenannten oberflächennahen Geothermie. Der dafür benötigte Strom stammt aus erneuerbaren Energiequellen.
- \_ Für den Bau des geplanten Terminals 3 als „Öko-Terminal“ prüft Fraport weiterhin mit Partnern aus der Energiewirtschaft die Erschließung und Nutzung umweltfreundlicher Tiefengeothermie zur Versorgung des neuen Terminals sowie der bestehenden Betriebsanlagen mit Strom und Wärme.

Soziale Ziele:

- \_ Die Zahl der gesamten Arbeitsunfälle sank in der Fraport AG am Standort Frankfurt von 846 in 2008 auf 723 in 2009. Die Gesundheitsquote lag bei der Fraport AG (ohne Berücksichtigung langzeit- und untertätigkranker Mitarbeiter) im vergangenen Geschäftsjahr bei 93,8% (2008: 94,5%).
- \_ Auch im Geschäftsjahr 2009 hat Fraport am Standort Frankfurt 110 Auszubildenden den Einstieg ins Berufsleben ermöglicht. Mit insgesamt rund 300 Auszubildenden, über durchschnittlich drei Ausbildungsjahre verteilt, bildet Fraport weiterhin über den eigenen Bedarf aus und ermöglicht Schulabgängern eine qualitativ hochwertige Ausbildung.
- \_ Den Bedarf an Nachwuchskräften sichert Fraport darüber hinaus durch die Personal- und Führungskräfteentwicklung. Im Rahmen dieser Maßnahmen hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr in der Führungskräftekonferenz rund 80 Kandidaten für die Übernahme herausgehobener Fach- und Führungsfunktionen identifiziert. Mit den Kandidaten des Geschäftsjahres 2008 verfügt Fraport damit insgesamt über ein Potenzial von gut 160 möglichen internen Führungs- und Fachkräften. Darüber hinaus hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr sein Traineeprogramm zur Sicherung des Nachwuchskräftebedarfs fortgesetzt. Im Rahmen des Programms wurden im vergangenen Geschäftsjahr 15 neue Trainees für definierte Zielpositionen ausgebildet.
- \_ Trotz Wirtschaftskrise plant Fraport die Nachbarschaftspflege „Aktiv für die Region“ (Förderung von Kunst und Kultur, Sport, Sozialem und Umwelt im Umland des Frankfurter Flughafens) auch im laufenden Geschäftsjahr 2010 ungeschmälert weiterzuführen.

Weitere Informationen zu den Nachhaltigkeitszielen und / oder zum Thema Nachhaltigkeit können im Rahmen der Konzernstrategie auf Seite 40 sowie im Nachhaltigkeitsbericht des Unternehmens und der Internetpräsenz unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) eingesehen werden.

## Innovations- und Ideenmanagement

Maßnahmen zum Erhalt und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Flexibilität sind für Fraport als international agierender Flughafen-Betreiber unerlässlich. Zum Erhalt und zur Verbesserung dieser Wettbewerbsfähigkeit ist es für Fraport in einem wesentlichen Grad erforderlich die Ideen und Verbesserungsvorschläge der eigenen Beschäftigten einzuholen, zu beurteilen und umzusetzen. Mit klar definierten Zuständigkeiten und genauen Vorgehensweisen ist das Fraport-Ideenmanagement

ein bewusst gelenkter Prozess, der mittels Software und Internet unterstützt wird.

Im Rahmen des Ideenmanagements sind bei Fraport im vergangenen Jahr insgesamt 669 Ideen eingegangen, die dem Unternehmen einen Nutzen – also weniger Kosten – von rund 700.000 € eingebracht haben. Die Beteiligung der Beschäftigten am Ideenmanagement ist in den vergangenen Jahren gleichbleibend hoch und bestätigt die hohe Akzeptanz und Bedeutung des Mediums.

Auch Innovationen gewinnen bei Fraport zunehmend an Bedeutung. Bereits seit Jahren tragen die Beschäftigten mit ihren Ideen aktiv dazu bei, das eigene Arbeitsumfeld zu verbessern. Daraus sind gerade im letzten Jahr einige markt- und konkurrenzfähige Produkte entstanden. Der Bereich des Innovationsmanagements regt darüber hinaus kontinuierliche Prozessoptimierungen an, die insbesondere den operativen Geschäftsfeldern und der Verbesserung der Service-Qualität zugutekommen. Um zukunftsweisende Themen und Projekte noch zielgerichteter in die Weiterentwicklung des Unternehmens zu integrieren, wurde das Innovationsmanagement mit Wirkung zum 1. Januar 2010 in den zentralen Bereich der Unternehmensentwicklung eingegliedert. Von dort aus wird der Innovationsprozess neu aufgesetzt und unternehmensweit implementiert.

## Entgeltgestaltung und betriebliche Altersvorsorge

Aufgrund der Tarifbindung der Fraport AG findet der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) Anwendung. Ein Kernelement des TVöD-Tarifrechts ist die Einführung einer leistungsdifferenzierten Bezahlung. Grundlage für diese jährliche leistungsorientierte Einmalzahlung ist bei Fraport eine systematische Leistungsbeurteilung jedes Beschäftigten, die teilweise durch die Erreichung von vereinbarten Zielen ergänzt wird. Bezüglich der Verhandlungen mit dem Betriebsrat und Gewerkschaften zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt konnten diese im November vergangenen Jahres erfolgreich abgeschlossen werden. Der „Zukunftsvertrag 2018“ ermöglicht es, das Geschäftsfeld und damit die Arbeitsplätze in der Fraport AG zu halten. Voraussetzung für den Erhalt sind jedoch Einsparungen bei übertariflichen betrieblichen Leistungen und geänderte Arbeitsbedingungen für ab 2010 neu eingestellte Beschäftigte. Besitzstandsregelungen führen dazu, dass sich der Wegfall von Leistungen nicht unmittelbar einkommensmindernd bei den Beschäftigten auswirkt.

Entsprechend der tarifvertraglichen Vorgabe bietet die Fraport AG auch eine betriebliche Altersversorgung an. Zu diesem Zweck ist sie Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK), einer Pensionskasse, welche unmittelbar die Ansprüche der Beschäftigten auf Versorgungsleistungen erfüllt. Die ZVK-Betriebsrente wird ergänzt durch das Angebot einer freiwilligen Zusatzversicherung durch Entgeltumwandlung, die alternativ über zwei verschiedene Anbieter abgewickelt werden kann. Für den Personenkreis der außertariflich Beschäftigten gibt es neben der Altersversorgung über die ZVK noch eine ergänzende Altersversorgung im Wege der Direktzusage.

Je nach Standort und Branche gelten bei den Konzern-Gesellschaften unterschiedliche Arbeitsbedingungen, die zumeist ebenfalls tarifvertraglich geregelt sind. Die Fraport AG berät die Beteiligungsunternehmen in Tariffragen und ist an der Entwicklung und Verhandlung von Tarifverträgen beteiligt.

### 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

Fraport verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

### Risikopolitische Grundsätze

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des 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 VermittlungsgmbH (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 § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB**

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

Die Konzern-Rechnungslegung der Fraport AG ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochterunternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat die Fraport AG eine IFRS-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen

Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Für das rechnungslegungsbezogene Konzern-Berichtswesen zwischen den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen und der Fraport AG wird im Wesentlichen das System SAP BPC eingesetzt. Darin erfolgt die Erfassung der zu konsolidierenden Abschlüsse sowie erforderlicher Informationen für die Steuerabgrenzung und für den Konzern-Anhang. Die Vergabe und Verwaltung von Zugriffsberechtigungen auf Ebene der einbezogenen Unternehmen erfolgt durch die Fraport AG auf Basis eines Benutzerbegriffskonzepts. Das Konzern-Berichtswesen in SAP BPC wird regelmäßig durch die Konzern-Bilanzierung an die sich verändernden rechnungslegungsrelevanten gesetzlichen Vorschriften angepasst. Ein Konzern-Kontenrahmen in SAP BPC wird durch die Konzern-Bilanzierung vorgegeben und gepflegt.

Rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen werden, soweit möglich, systemseitig in SAP BPC durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen, insbesondere hinsichtlich der Vollständigkeit und der Qualität der Berichtsdaten, werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in der Konzern-Bilanzierung durchgeführt.

Für komplexe bilanzielle Sachverhalte oder Grundsatzfragen erfolgt eine Qualitätssicherung durch die Konzern-Bilanzierung, auch bei in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen vor Ort.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in der Konzern-Bilanzierung der Fraport AG. Der Konzern-Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Terminen und Verantwortlichkeiten enthält. Der Prozessfortschritt sowie Berichtsfristen und die Vollständigkeit des Konzern-Berichtswesens werden durch die Konzern-Bilanzierung überwacht.

Zur frühzeitigen Identifizierung von bilanziell relevanten Sachverhalten wird vor Beginn der eigentlichen Konzern-Abschlussarbeiten ein Konzern-Fragebogen an die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen verschickt. Zur vollständigen Erfassung von Ereignissen nach dem Bilanzstichtag erfolgt eine entsprechende Abfrage der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen.

Die Schulden-, Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Aufbereitung der Informationen für die Segmentberichterstattung erfolgt systemseitig in SAP BPC. Vor Durchführung der Schuldenkonsolidierung erfolgt eine Abstimmung konzerninterner Salden. Die Kapitalkonsolidierung, Zwischengewinneliminierung sowie die Erstellung der Kapitalflussrechnung und der Eigenkapitalveränderungsrechnung erfolgt systemunterstützt im Wesentlichen manuell. Die Kapitalkonsolidierung wird nach der systemunterstützten, manuellen Durchführung in das SAP BPC übernommen. Die Ermittlung und Erfassung latenter Steuern erfolgt grundsätzlich durch die Konzern-Steuerabteilung. Zur Sicherstellung einer ordnungsmäßigen Durchführung sind sowohl die Konsolidierungsprozesse als auch die konzerninterne Saldenabstimmung in Konzern-Richtlinien geregelt, die den einbezogenen Unternehmen zugänglich gemacht sind.

Bewertungen im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Unternehmen (zum Beispiel Ermittlung der Anschaffungskosten oder Kaufpreisallokation) werden grundsätzlich auf der Basis externer Bewertungsgutachten von sachverständigen Gutachtern vorgenommen.

Die Erstellung des Konzern-Anhangs erfolgt im Rahmen des Konzern-Abschlussprozesses durch die Konzern-Bilanzierung. Soweit erforderlich, erfolgt nach Erstellung des Konzern-Anhangs eine nachgelagerte Kontrolle der Angaben im Konzern-Anhang durch zentrale beziehungsweise dezentrale Fachabteilungen.

Für die Erstellung des Konzern-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 Konzern-Rechnungslegungsprozesse sowie der darin enthaltenen internen Kontrollen wird planmäßig, auch bei in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen, durch die Interne Revision geprüft.

Die Rechnungslegung der Muttergesellschaft Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussebene sowohl nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs als auch nach den für den Konzern-Abschluss anzuwendenden International Financial Reporting Standards, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

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 Abschlusserstellung.

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 Vermögenswerte 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 IFRS Bilanzierungsrichtlinie beschrieben. Darüber hinaus wird durch die Hauptbuchhaltung ein IFRS Kontenrahmen vorgegeben. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe dokumentiert (unter anderem Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbücher, Leitfäden).

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 Vertragsmanagementprozess 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 Risikomanagementprozess sind in einer gesonderten Richtlinie geregelt.

Risiken im Zusammenhang mit der Abbildung von Finanzinstrumenten, insbesondere auch von Sicherungsgeschäften, in der Rechnungslegung werden im Rahmen eines implementierten 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 der 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 Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagen. Das Treasury ist neben den dort durchgeführten operativen Nebenbuchprozessen (inklusive Cash Pooling) für die Bereitstellung erforderlicher Informationen zur Abbildung der Finanzinstrumente im Hauptbuch verantwortlich.

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 Personalarückstellungen, Finanzanlagen und -instru-

mente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Steuern erfolgt durch die Steuerabteilung.

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

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 des Fraport-Konzerns haben könnten.

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die von Fraport 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 inter-

nationales 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 anbelangt – noch mit großer Unsicherheit behaftet. So können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (unter anderem Reduzierung von Dienstreisen, Nutzung der Economy-statt Business-Klasse) 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 Fraport den Auswirkungen der Rezession Rechnung getragen. Fraport 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 des Fraport-Konzerns negativ beeinflussen. Daher wird die Nachfragentwicklung weiterhin permanent beobachtet, um bei Bedarf Gegenmaßnahmen einzuleiten.

### Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit unserem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beein-

trächtigung 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 Umsteigerströme 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 auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme Fraports 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 Fraport 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 / Ticona GmbH, in dem sich die Celanese AG / Ticona GmbH unwiderruflich verpflichtet hat, den Produktionsbetrieb der Ticona am Standort Kelsterbach bis zum 30. Juni 2011, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2011, zu beenden, hat die Celanese AG / Ticona 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 Ausbauminvestitionen entfallenden, aktivierten Bauzeitinsen beträgt zum Stichtag 110,7 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 § 315 ABS. 2 NR. 2 HGB

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport 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 Marktisikomanagement 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 die-

sem 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 Zinsrisikomanagementpolitik 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 Emittentenbeziehungsweise 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 Vermö-

gens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat Fraport 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 Fraport Einlagen unterhält. Durch die seitens der EU verabschiedeten Maßnahmenpakete zur Stabilisierung der Kapitalmärkte haben sich diese Risiken reduziert. Gleichwohl hat Fraport 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 Rechtstreitigkeiten 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 Schadensersatz- 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 Fraport seine Schadensersatz- 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 Schadensersatzklage 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 Schadensersatzklagen 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 Anzeigerstattem 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 Einziehungsver-

fahrens 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 (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. 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 des Fraport-Konzerns 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 wie auch bei den Luftfrachtonnagen, 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 wird, 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 den Fraport-Konzern:

#### 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 Segment External Activities & Services 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 Fraport 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. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienvermarktung in Frage kommen. Darüber hinaus strebt Fraport an, bei ausgewählten Projekten stärker als in der Vergangenheit durch Eigenaktivitäten von der Wertschöpfung der Immobilienentwicklung zu profitieren.

## NACHTRAGSBERICHT

Nachdem Fraport und Vertreter der Fluggesellschaften sich bereits im Dezember 2009 über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte am Frankfurter Flughafen der Jahre 2010 und 2011 geeinigt hatten, 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 weiteren 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 wirtschaftlichen 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).

### Rechtliche 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% (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 Fraport 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 Fraport wieder von den üblicherweise einsetzenden Nachholeffekten nach Krisenzeiten profitieren können.

Für die stark touristisch geprägten Beteiligungsflughäfen in **Antalya, Varna** und **Burgas** ist das internationale Urlaubsreiseverhalten in 2010 noch schwer abschätzbar. Die in 2009 registrierten Rückgänge ausländischer Fluggäste dürften sich derart jedoch nicht wiederholen, zumal die für diese Flughäfen wichtigsten Quellländer in 2010 wieder ein spürbares Wirtschaftswachstum erzielen sollen.

Für den Flughafen in **Lima** ist mit einem weiteren Verkehrswachstum zu rechnen. Für den südamerikanischen Kontinent wird wieder ein zur Weltwirtschaft etwa proportionales Wirtschaftswachstum von 3 bis 4 % prognostiziert. Dies wird die regionale Luftverkehrsnachfrage auf Wachstumskurs halten. Auch der zuletzt rückläufige Nordamerika-Verkehr, der für den peruanischen Tourismus von Bedeutung ist, könnte sich – analog der gesamtwirtschaftlichen Erholung in den USA – wieder günstiger darstellen.

Die vollzogene globale wirtschaftliche Trendwende und die seit einigen Monaten wieder erzielten Zuwächse im Luftfrachtverkehr lassen einen deutlichen Anstieg der **Cargotonnagen** erwarten. Sowohl der Flughafen Frankfurt als auch die Beteiligungsflughäfen werden daran partizipieren (Deutsche Bank, 21. Januar 2010, OECD, November 2009, IMF, Januar 2010, DekaBank, 15. Januar 2010).

### Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Aufbauend auf dem erwarteten Wachstum im Luftverkehr sollte auch der **Umsatz** im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2010 ansteigen. 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 im Segment **Retail & Real Estate** resultieren. Über den Standort Frankfurt hinaus wird vor allem die Beteiligung in Antalya durch die erstmalige ganzjährige Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals profitieren. In den Beteiligungen in Lima, Bulgarien und Antalya wirken sich zusätzlich die veränderten Bilanzierungsregeln im Rahmen des IFRIC 12 positiv auf die berichtete Umsatzentwicklung aus. Negativ auf den Konzern-Umsatz wirkt sich dagegen ein erwarteter Rückgang der Erlöse aus Bodenverkehrsdienstentgelten im Zusammenhang mit der geänderten Verrechnung der Kabineninnenreinigung sowie der Verlust des Auftrags zur Erbringung der Luftsicherheitsleistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz für das Terminal 2 in Frankfurt aus. Aufgrund des steigenden Konzern-Umsatzes wird auch das **Konzern-EBITDA** im kommenden Geschäftsjahr wieder ansteigen und mit mindestens 600 Mio € erwartet. Höhere

Zinsaufwendungen und steigende Abschreibungen im Zusammenhang mit den Investitionsmaßnahmen in Frankfurt werden zu einem Rückgang des **Konzern-Ergebnisses** gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 führen. Aufgrund der angestrebten Dividendenkontinuität und der langfristig positiven Ertragsaussichten plant der Vorstand, die **Dividende** je Aktie auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2009 zu halten.

### Entwicklung in den Fraport-Segmenten

Trotz der stufenweisen Anhebung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt per 1. Juli 2010 sowie per 1. Oktober 2010 und der Erholung der Verkehrszahlen rechnet die Fraport AG im Segment **Aviation** mit einer Seitwärtsbewegung der Umsatzerlöse in 2010. Bedingt wird dies durch den Verlust des Auftrags zur Erbringung der Luftsicherheitsleistungen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz für das Terminal 2 in Frankfurt. Das Segment-EBITDA sollte aufgrund eines konstanten Verlaufs der Aufwandsseite ebenfalls auf dem Niveau von 2009 liegen. Steigende Abschreibungen aus Investitionstätigkeiten führen zu einem Rückgang des Segment-EBITs in 2010.

Steigende Erlöse aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft werden im Segment **Retail & Real Estate** zu einem Anstieg des Umsatzes gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 führen. Aufwandsseitig führen die weiterhin starken Investitionstätigkeiten, steigende Energiepreise sowie Erschließungskosten für Grundstücksveräußerungen auf dem Mönchhof-Gelände zu einem Anstieg. In Summe wird sich das Segment-EBITDA in 2010 aufgrund dessen unterhalb des Geschäftsjahres 2009 bewegen. Steigende Abschreibungen führen zu einem Rückgang des EBITs im kommenden Geschäftsjahr.

Im Segment **Ground Handling** erwartet die Fraport AG derzeit eine leicht rückläufige Umsatzentwicklung in 2010. Umsatz erhöhend wirkt sich zwar insbesondere eine Preiserhöhung bei den Infrastrukturentgelten aus. Diese wird jedoch durch einen erwarteten Rückgang der Erlöse aus Bodenverkehrsdienstentgelten im Zusammenhang mit der geänderten Verrechnung der Kabineninnenreinigung kompensiert. Resultierend aus dem „Zukunftsvertrag 2018“ sollte es in 2010 zu einer Stabilisierung der Aufwandsseite kommen. Insgesamt wird mit einer gleichbleibenden EBITDA-Entwicklung gerechnet. Das Segment-EBIT wird trotz der in 2009 erfassten Wertminderung in Höhe von 20 Mio € weiter im negativen Bereich verlaufen.

Die Geschäftsentwicklung im Segment **External Activities & Services** wird im Jahr 2010 maßgeblich durch zwei Effekte positiv beeinflusst: Zum einen führt die erstmalige ganzjährige

Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals in der Beteiligung in Antalya zu einem deutlichen Anstieg der Umsatz- und Ergebnisgrößen, zum anderen wirken sich die geänderten Bilanzierungsvorschriften im Rahmen des IFRIC 12 in den Beteiligungen in Lima, Bulgarien und Antalya positiv auf die berichtete Umsatz- und Ergebnisentwicklung aus. Bedingt durch diese beiden Effekte wird es im Geschäftsjahr 2010 zu einem deutlichen Anstieg des Segment-Umsatzes, -EBITDAs und -EBITs kommen.

### Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage

Die **Investitionstätigkeit** des Fraport-Konzerns wird im Jahr 2010 weiterhin durch unverändert hohe Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung des Standorts Frankfurt bestimmt. Rückläufige Investitionen in Finanzanlagen sollten jedoch in Summe zu einem leichten Rückgang des Investitionsvolumens gegenüber 2009 führen. Die Investitionstätigkeit wird sich auch in der **Kapitalflussrechnung** sowie der **Bilanz** des Fraport-Konzerns widerspiegeln. Als Ergebnis der anhaltenden Investitionstätigkeit sowie der Aktivierung der Konzessionsverbindlichkeiten der Konzern-Beteiligungen im Zusammenhang mit den geänderten Bilanzierungsregeln des IFRIC 12 wird die Bilanzsumme in 2010 erneut ansteigen. Der **Operative Cash Flow** sollte dabei entsprechend der erwarteten höheren Umsatzentwicklung über dem Niveau von 2009 liegen. Aufgrund der weiterhin hohen Mittelabflüsse für die Investitionen wird der Bestand an **liquiden Mitteln** im Geschäftsjahr 2010 deutlich abnehmen. Auch der **Free Cash Flow** wird im laufenden Geschäftsjahr 2010 weiterhin im negativen Bereich verlaufen. Sowohl die **Netto-Finanzschulden** als auch die **Gearing ratio** steigen entsprechend in 2010 weiter auf rund 2,5 Mrd € beziehungsweise auf rund 110 % an.

### Vorschau 2011

Im Zuge der weiteren Erholung der Wirtschaftslage geht Fraport für das Geschäftsjahr 2011 von einem Anstieg der Ergebnisgrößen **Konzern-Umsatz**, **Konzern-EBITDA** und **Konzern-Ergebnis** gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 aus, wobei das Konzern-Ergebnis weiterhin durch steigende Abschreibungen und ein unverändert negatives Finanzergebnis beeinflusst sein wird und sich weiterhin unterhalb des Wertes von 2009 bewegen wird. Zusätzlich zu der erwarteten Erholung des weltweiten Luftverkehrs werden die weitere schrittweise Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. April 2011 sowie per 1. Oktober 2011 und die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011 / 2012 die wesentlichen Umsatztreiber

des Geschäftsjahres 2011 sein. Der Vorstand strebt an, die **Dividende** je Aktie auch für das Geschäftsjahr 2011 stabil zu halten.

Aufgrund der erwarteten Erholung der Weltwirtschaft rechnet Fraport im Geschäftsjahr 2011 mit Aufholeffekten in der Passagierentwicklung und resultierend hieraus mit steigenden Umsätzen im Segment **Aviation**. Neben dem Anstieg der Passagierzahlen werden die weitere schrittweise Erhöhung der Flughafen-Entgelte per 1. April 2011 sowie per 1. Oktober 2011 und die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011 / 2012 die wesentlichen Umsatztreiber des Segments 2011 sein. Ein unterproportionaler Aufwandsanstieg wird zu einem Wachstum des Segment-EBITDAs führen. Trotz anhaltender Belastungen aus Abschreibungen für Investitionstätigkeiten wird das Segment-EBIT im Jahr 2011 über dem Wert von 2010 erwartet.

Steigende Passagierzahlen sowie die Ausweitung der Retail & Real Estate Aktivitäten am Standort Frankfurt sollten im Jahr 2011 zu einem Anstieg der Umsätze und des EBITDAs im Segment **Retail & Real Estate** gegenüber 2010 führen. Trotz höherer Abschreibungen sollte auch das Segment-EBIT über dem Wert des Geschäftsjahres 2010 liegen.

Im Geschäftsjahr 2011 sollte sich insbesondere die erholende Verkehrsentwicklung positiv auf den Umsatz im Segment **Ground Handling** auswirken. Aufwandsseitig sollte sich der „Zukunftsvertrag 2018“ weiterhin positiv auswirken und zu einem Anstieg des Segment-EBITDAs gegenüber 2010 führen. Anhaltende Belastungen aus Abschreibungen führen zu einem weiterhin negativen Segment-EBIT.

Auch im Geschäftsjahr 2011 wird von einer insgesamt positiven Entwicklung im Segment **External Activities & Services** ausgegangen. Trotz des erwarteten Verkehrswachstums wird die berichtete Umsatzentwicklung in 2011 jedoch aufgrund rückläufiger Investitionen in den Mehrheitsbeteiligungen und dadurch niedriger ausgewiesener Umsatzerlöse aus langfristiger Fertigung – im Zusammenhang mit der IFRIC-12-Bilanzierungsvorschrift – unterhalb des Wertes von 2010 liegen. Analog rückläufige Aufwendungen führen jedoch zu einem weiteren Anstieg des Segment-EBITDAs und des Segment-EBITs.

## Gesamtaussage zum Prognosebericht

Die Gesamtaussichten des Fraport-Konzerns für die kommenden Jahre sind unverändert positiv. Aufgrund der intensiven, zukunftsgerichteten Investitionstätigkeit am Standort Frankfurt ist in den kommenden Jahren jedoch mit einem temporären Rückgang des Konzern-Ergebnisses (verglichen mit dem Geschäftsjahr 2009) sowie mit einem Anstieg der Netto-Verschuldung zu rechnen. Trotz steigender Belastungen aus Abschreibungen und eines erhöhten Zinsaufwands sollte sich das Konzern-Ergebnis jedoch weiterhin im dreistelligen Millionenbereich beziffern.

Am Standort Frankfurt sollte sich in den kommenden Geschäftsjahren insbesondere die Erholung des Luftverkehrs sowie die Anhebung der Flughafen-Entgelte positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung auswirken. Mit der planmäßigen Inbetriebnahme der neuen Landebahn am Frankfurter Flughafen zum Winterflugplan 2011 / 2012 wird der Flughafen Frankfurt sowie der Fraport-Konzern wieder in vollem Umfang vom Wachstum des weltweiten Luftverkehrsmarktes profitieren können.

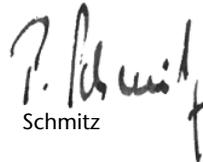
Im externen Geschäft wird vor allem die erstmalige ganzjährige Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals in Antalya im Jahr 2010 einen deutlich positiven Effekt auf die Ergebnisentwicklung im Konzern haben. Das Wachstum über den Standort Frankfurt hinaus wird auch weiterhin die Partizipation an anderen, weltweiten Wachstumsmärkten sichern.

Durch das aktive Finanzmanagement sind derzeit trotz des temporären Anstiegs der Netto-Verschuldung keine Risiken für die Finanzierung des Investitionsbedarfs am Standort Frankfurt und im externen Geschäft zu erkennen.

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



Dr. Schulte



Schmitz



Mai



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.

# Konzern-Abschluss

## KONZERN-ABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	82
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	82
Konzern-Bilanz	83
Konzern-Kapitalflussrechnung	84
Konzern-Eigenkapitalveränderung	85
Konzern-Anlagenspiegel	86
Segmentberichterstattung	88
Konzern-Anhang	90

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio €	Anhang	2009	2008 angepasst
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>1.972,6</b>	<b>2.101,6</b>
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(6)	0,9	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	39,1	33,8
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	45,3	66,1
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.057,9</b>	<b>2.201,9</b>
Materialaufwand	(9)	-450,7	-471,1
Personalaufwand	(10)	-866,9	-925,6
Abschreibungen	(11)	-262,5	-241,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-187,4	-204,5
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>290,4</b>	<b>359,2</b>
Zinserträge	(13)	40,6	49,2
Zinsaufwendungen	(13)	-123,1	-120,2
Ergebnis at Equity	(14)	4,3	-15,1
Wertminderungen auf Finanzanlagen	(15)	-7,2	0,0
Erträge aus Beteiligungen	(16)	0,1	0,1
Sonstiges Finanzergebnis	(17)	-3,9	24,2
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-89,2</b>	<b>-61,8</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>201,2</b>	<b>297,4</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(18)	-43,9	-100,5
<b>Konzern-Jahresüberschuss</b>		<b>157,3</b>	<b>196,9</b>
<b>Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss</b>		<b>7,3</b>	<b>7,2</b>
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss</b>		<b>150,0</b>	<b>189,7</b>
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in €</b>	(19)		
unverwässert		1,64	2,07
verwässert		1,63	2,05
<b>EBIT (= Betriebliches Ergebnis)</b>		<b>290,4</b>	<b>359,2</b>
<b>EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)</b>		<b>552,9</b>	<b>600,7</b>

## KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2009	2008 angepasst
<b>Konzern-Jahresüberschuss</b>	<b>157,3</b>	<b>196,9</b>
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-41,5	-84,4
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-18,5	2,7
	<b>-23,0</b>	<b>-87,1</b>
darauf entfallene latente Steuern	6,8	25,8
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	10,4	-35,3
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,7
	<b>10,4</b>	<b>-36,0</b>
darauf entfallene latente Steuern	0,3	11,0
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	-5,0	4,3
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen	7,1	36,8
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen</b>	<b>-10,5</b>	<b>-82,0</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>146,8</b>	<b>114,9</b>
davon entfallen auf Minderheitsgesellschafter	7,3	7,2
Gesellschafter der Fraport AG	139,5	107,7

## KONZERN-BILANZ

AKTIVA				
in Mio €	Anhang	31.12.2009	31.12.2008 angepasst	1.1.2008 angepasst
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Geschäfts- oder Firmenwert	(20)	40,0	22,7	22,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(21)	34,0	33,3	43,9
Investments in Flughafenbetreiberprojekte	(22)	902,3	597,6	570,3
Sachanlagen	(23)	4.486,4	3.968,6	3.628,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	(24)	34,7	9,0	10,1
Beteiligungen at Equity	(25)	72,9	72,4	37,1
Andere Finanzanlagen	(26)	474,7	205,4	252,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	20,0	42,4	58,5
Ertragsteuerforderungen	(28)	23,6	26,6	33,5
Latente Steueransprüche	(29)	56,2	30,4	7,2
		<b>6.144,8</b>	<b>5.008,4</b>	<b>4.664,1</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Vorräte	(30)	54,0	47,4	39,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(31)	158,4	154,9	154,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(27)	492,2	205,1	76,6
Ertragsteuerforderungen	(28)	5,3	7,8	13,2
Zahlungsmittel	(32)	1.802,3	1.154,8	651,3
		<b>2.512,2</b>	<b>1.570,0</b>	<b>935,2</b>
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(33)	0,0	0,0	165,6
		<b>2.512,2</b>	<b>1.570,0</b>	<b>1.100,8</b>
		<b>8.657,0</b>	<b>6.578,4</b>	<b>5.764,9</b>

PASSIVA				
in Mio €	Anhang	31.12.2009	31.12.2008 angepasst	1.1.2008 angepasst
<b>Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	(34)	917,7	916,1	914,6
Kapitalrücklage	(34)	578,3	573,1	565,2
Gewinnrücklagen	(34)	946,4	913,2	916,7
Konzern-Bilanzgewinn	(34)	106,2	105,6	105,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(34)	2.548,6	2.508,0	2.501,8
Minderheitsanteile am Eigenkapital	(35)	34,3	60,2	33,0
		<b>2.582,9</b>	<b>2.568,2</b>	<b>2.534,8</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Finanzschulden	(36)	4.126,9	1.685,3	830,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(37)	114,7	192,9	365,6
Sonstige Verbindlichkeiten	(38)	692,1	514,8	451,7
Latente Steuerverpflichtungen	(39)	139,7	123,5	108,3
Pensionsverpflichtungen	(40)	20,3	19,0	19,4
Ertragsteuerrückstellungen	(41)	135,0	170,0	163,0
Sonstige Rückstellungen	(42)	129,9	101,0	136,2
		<b>5.358,6</b>	<b>2.806,5</b>	<b>2.074,8</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Finanzschulden	(36)	118,9	555,5	367,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(37)	219,8	393,8	441,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(38)	131,2	63,6	75,7
Ertragsteuerrückstellungen	(41)	6,7	1,9	14,2
Sonstige Rückstellungen	(42)	238,9	188,9	185,3
		<b>715,5</b>	<b>1.203,7</b>	<b>1.084,5</b>
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	(33)	0,0	0,0	70,8
		<b>715,5</b>	<b>1.203,7</b>	<b>1.155,3</b>
		<b>8.657,0</b>	<b>6.578,4</b>	<b>5.764,9</b>

## KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio €	Anhang	2009	2008 angepasst
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss</b>	(34)	<b>150,0</b>	<b>189,7</b>
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss		7,3	7,2
Berichtigungen für:			
Ertragsteuern	(18)	43,9	100,5
Abschreibungen einschließlich Wertminderungen auf Finanzanlagen	(11) (15)	269,7	241,5
Zinsergebnis	(13)	82,5	71,0
Beteiligungserträge	(16)	-0,1	-0,1
Gewinne / Verluste aus Anlagenabgängen		11,9	35,1
Sonstiges		1,5	-8,2
<b>Veränderungen der Equity-Bewertung</b>	(14)	<b>-4,3</b>	<b>15,1</b>
Veränderungen der Vorräte	(30)	-6,6	-7,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(27)	-40,9	20,1
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(38)	33,6	-45,9
Veränderungen der Rückstellungen	(42)	17,1	-15,5
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>565,6</b>	<b>602,6</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-65,4	-66,1
Erhaltene Zinsen		29,9	47,7
Erhaltene Dividenden		0,1	0,1
Gezahlte Ertragsteuern		-103,7	-91,8
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	(45)	<b>426,5</b>	<b>492,5</b>
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(21)	-6,1	-6,2
Investments in Flughafenbetreiberprojekte	(22)	-53,4	-90,6
Investitionen in Sachanlagen	(23)	-1.051,8	-766,3
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(24)	-26,6	-0,1
Investitionen in Beteiligungen at Equity	(25)	-0,4	-45,6
Sonstige Finanzinvestitionen langfristig	(26)	-352,3	-95,7
Sonstige Finanzinvestitionen kurzfristig		-228,6	-80,1
Veränderung der Zahlungsmittel (Laufzeit mehr als 3 Monate)	(32)	-1.698,4	-
Finanzinvestitionen in künftige Beteiligungen	(2)	-	-62,6
Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen	(2)	-0,5	-
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		-0,8	61,7
Erlöse aus Anlagenabgängen		10,5	2,7
Erlöse aus Abgängen von Anderen Finanzanlagen		1,9	87,1
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	(45)	<b>-3.406,5</b>	<b>-995,7</b>
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	(34)	-105,4	-105,2
An Minderheitsgesellschafter gezahlte Dividenden		-1,2	-1,1
Kapitalerhöhung	(34)	6,8	13,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(36)	2.530,0	922,7
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-61,6	-146,7
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-439,2	274,9
<b>Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	(45)	<b>1.929,4</b>	<b>957,6</b>
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen		-0,3	38,4
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	(32)	-30,0	-34,2
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>-1.080,9</b>	<b>458,6</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		1.120,6	622,9
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		0,0	10,7
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr		34,2	28,4
<b>Finanzmittelbestand zum 31. Dezember</b>	(32) (45)	<b>73,9</b>	<b>1.120,6</b>

## KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNG

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gesetzliche Rücklage	Gewinnrücklagen				Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Minderheitsanteile am Eigenkapital	Eigenkapital Gesamt
					Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Neubewertungsrücklage	Konzernbilanzgewinn			
<b>Stand 1.1.2008 (angepasst)</b>		<b>914,6</b>	<b>565,2</b>	<b>36,5</b>	<b>851,6</b>	<b>-5,6</b>	<b>34,2</b>	<b>105,3</b>	<b>2.501,8</b>	<b>33,0</b>	<b>2.534,8</b>
Währungsänderungen		-	-	-	-	4,3	-	-	4,3	-1,0	3,3
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	-25,0	-	-25,0	-	-25,0
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	-61,3	-	-61,3	-	-61,3
Nettoertrag (+) / Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	4,3	-86,3	0,0	-82,0	-1,0	-83,0
Kapitalerhöhungen Flughafen Frankfurt-Hahn / FraCareS		-	-	-	-	-	-	-	0,0	6,9	6,9
Anteilsverkauf LAP		-	-	-	-	-	-	-	0,0	12,3	12,3
Aktienausgabe Mitarbeiteraktienprogramm		1,0	3,5	-	-	-	-	-	4,5	-	4,5
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan											
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,4	1,2	-	-	-	-	-	1,6	-	1,6
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	3,1	-	-	-	-	-	3,1	-	3,1
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-105,2	-105,2	-1,1	-106,3
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	84,1	-	-	105,6	189,7	7,2	196,9
Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen		-	-	-	-5,6	-	-	-0,1	-5,7	2,9	-2,8
<b>Stand 31.12.2008</b>	(34) (35)	<b>916,1</b>	<b>573,1</b>	<b>36,5</b>	<b>930,1</b>	<b>-1,3</b>	<b>-52,1</b>	<b>105,6</b>	<b>2.508,0</b>	<b>60,2</b>	<b>2.568,2</b>
<b>Stand 1.1.2009</b>		<b>916,1</b>	<b>573,1</b>	<b>36,5</b>	<b>930,1</b>	<b>-1,3</b>	<b>-52,1</b>	<b>105,6</b>	<b>2.508,0</b>	<b>60,2</b>	<b>2.568,2</b>
Währungsänderungen		-	-	-	-	-5,0	-	-	-5,0	1,5	-3,5
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-	-	-	-	10,7	-	10,7	-	10,7
Marktbewertung von Derivaten		-	-	-	-	-	-16,2	-	-16,2	-	-16,2
Nettoertrag (+) / Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0	0,0	0,0	-5,0	-5,5	0,0	-10,5	1,5	-9,0
Entkonsolidierung Flughafen Frankfurt-Hahn		-	-	-	-	-	-	-	0,0	-33,7	-33,7
Kapitalerhöhung FPS		-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,2	0,2
Aktienausgabe Mitarbeiteraktienprogramm		1,4	2,4	-	-	-	-	-	3,8	-	3,8
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Management-Stock-Options-Plan											
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,1	0,1	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		-	2,6	-	-	-	-	-	2,6	-	2,6
Ausschüttungen		-	-	-	-	-	-	-105,4	-105,4	-1,2	-106,6
Konzern-Jahresüberschuss		-	-	-	43,8	-	-	106,2	150,0	7,3	157,3
Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen		-	-	-	-1,8	-	1,7	-0,2	-0,3	-	-0,3
<b>Stand 31.12.2009</b>	(34) (35)	<b>917,7</b>	<b>578,3</b>	<b>36,5</b>	<b>972,1</b>	<b>-6,3</b>	<b>-55,9</b>	<b>106,2</b>	<b>2.548,6</b>	<b>34,3</b>	<b>2.582,9</b>

## KONZERN-ANLAGENSPIEGEL

in Mio €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Investments in Flughafen- betreiber- projekte	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen im Bau
<b>Anschaffungs- / Herstellungskosten</b>							
<b>Stand 1.1.2009</b>	<b>128,2</b>	<b>116,9</b>	<b>642,1</b>	<b>3.912,8</b>	<b>1.719,7</b>	<b>388,9</b>	<b>1.249,2</b>
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen		-0,1	-6,1			-0,3	
Zugänge	17,3	7,3	139,9	303,0	73,2	20,5	493,2
Abgänge		-0,8		-24,1	-28,1	-22,0	-12,4
Konsolidierungskreisänderungen		-0,7	203,5	-144,2	-65,4	-27,2	-5,9
Umbuchungen		1,9	6,5	109,6	12,9	6,1	-129,2
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>145,5</b>	<b>124,5</b>	<b>985,9</b>	<b>4.157,1</b>	<b>1.712,3</b>	<b>366,0</b>	<b>1.594,9</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
<b>Stand 1.1.2009</b>	<b>105,5</b>	<b>83,6</b>	<b>44,5</b>	<b>1.739,1</b>	<b>1.321,0</b>	<b>240,8</b>	<b>1,1</b>
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen			-1,1			-0,2	
Wertminderungen gem. IAS 36					0,2	19,8	
Zugänge		7,9	40,6	111,3	53,7	28,9	
Abgänge		-0,7	0,0	-22,6	-27,0	-21,0	
Konsolidierungskreisänderungen		-0,3	-0,4	-49,1	-34,1	-18,0	
Umbuchungen				-1,1	-1,4	2,5	
Zuschreibungen							
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>105,5</b>	<b>90,5</b>	<b>83,6</b>	<b>1.777,6</b>	<b>1.312,4</b>	<b>252,8</b>	<b>1,1</b>
<b>Restbuchwerte</b>							
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>40,0</b>	<b>34,0</b>	<b>902,3</b>	<b>2.379,5</b>	<b>399,9</b>	<b>113,2</b>	<b>1.593,8</b>
<b>Anschaffungs- / Herstellungskosten</b>							
<b>Stand 1.1.2008 angepasst</b>	<b>128,2</b>	<b>128,0</b>	<b>589,4</b>	<b>3.526,4</b>	<b>1.604,9</b>	<b>358,9</b>	<b>1.348,8</b>
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen		-0,1	7,7			0,2	
Zugänge		6,2	42,8	225,2	75,0	46,1	220,0
Abgänge		-17,6		-76,5	-18,1	-21,8	-8,2
Umbuchungen		0,4	2,2	237,7	57,9	5,5	-311,4
<b>Stand 31.12.2008</b>	<b>128,2</b>	<b>116,9</b>	<b>642,1</b>	<b>3.912,8</b>	<b>1.719,7</b>	<b>388,9</b>	<b>1.249,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
<b>Stand 1.1.2008 angepasst</b>	<b>105,5</b>	<b>84,1</b>	<b>19,1</b>	<b>1.700,8</b>	<b>1.278,2</b>	<b>230,3</b>	<b>1,1</b>
Veränderungen aus Währungs- umrechnungsdifferenzen		-0,1	6,7				
Wertminderungen gem. IAS 36				14,6	6,2	2,1	
Zugänge		9,7	18,7	101,0	54,7	28,9	
Abgänge		-10,1		-74,0	-18,1	-20,5	
Umbuchungen				-3,3			
Zuschreibungen							
<b>Stand 31.12.2008</b>	<b>105,5</b>	<b>83,6</b>	<b>44,5</b>	<b>1.739,1</b>	<b>1.321,0</b>	<b>240,8</b>	<b>1,1</b>
<b>Restbuchwerte</b>							
<b>Stand 31.12.2008 angepasst</b>	<b>22,7</b>	<b>33,3</b>	<b>597,6</b>	<b>2.173,7</b>	<b>398,7</b>	<b>148,1</b>	<b>1.248,1</b>

\* Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen

Sachanlagen Summe	Als Finanz- investitionen gehaltene Immobilien	Beteiligun- gen at Equity	Sonstige Be- teiligungen	Available for Sale-Wert- papiere	At Fair Value Wertpapiere	Ausleihungen an Beteili- gungen*	Sonstige Aus- leihungen	Andere Finanzanla- gen Summe
7.270,6	18,9	143,1	53,2	101,9	50,9	69,5	16,4	291,9
-0,3		-1,8						
889,9	26,6	5,0		183,1		2,4	166,8	352,3
-86,6	-0,2	-2,7	-0,8	-0,1			-1,1	-2,0
-242,7	-7,8							
-0,6	3,4			-55,0	-30,0			-85,0
7.830,3	40,9	143,6	52,4	229,9	20,9	71,9	182,1	557,2
3.302,0	9,9	70,7	12,5	0,6	2,4	67,5	3,5	86,5
-0,2								
20,0							7,2	7,2
193,9	0,1					0,6		0,6
-70,6				-0,1				-0,1
-101,2	-3,8							
0,0					-1,2			-1,2
0,0				-9,7	-0,8			-10,5
3.343,9	6,2	70,7	12,5	-9,2	0,4	68,1	10,7	82,5
4.486,4	34,7	72,9	39,9	239,1	20,5	3,8	171,4	474,7
6.839,0	11,1	91,2	17,5	61,9	150,9	67,6	13,0	310,9
0,2		6,0						
566,3	0,1	48,6	35,7	55,0		0,5	4,5	95,7
-124,6		-2,7		-15,0	-100,0	-1,6	-1,1	-117,7
-10,3	7,7					3,0		3,0
7.270,6	18,9	143,1	53,2	101,9	50,9	69,5	16,4	291,9
3.210,4	1,0	54,1	12,5	-30,4	5,5	67,5	3,6	58,7
0,0								
22,9	5,1	16,6						
184,6	0,5							
-112,6				0,9	-25,8			-24,9
-3,3	3,3							
0,0				30,1	22,7		-0,1	52,7
3.302,0	9,9	70,7	12,5	0,6	2,4	67,5	3,5	86,5
3.968,6	9,0	72,4	40,7	101,3	48,5	2,0	12,9	205,4

## SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

(Anhang Textziffer 44)

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG							
in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2009	683,7	362,9	620,8	305,2	–	1.972,6
	2008	711,8	370,7	642,7	376,4	–	2.101,6
Sonstige Erträge	2009	34,1	13,1	17,3	20,8	–	85,3
	2008	43,6	26,2	11,6	18,8	–	100,3
<b>Erträge mit Dritten</b>	2009	<b>717,8</b>	<b>376,0</b>	<b>638,1</b>	<b>326,0</b>	–	<b>2.057,9</b>
	2008	<b>755,4</b>	<b>396,9</b>	<b>654,3</b>	<b>395,3</b>	–	<b>2.201,9</b>
Intersegmentäre Erträge	2009	43,6	235,4	21,9	293,9	– 594,8	–
	2008	41,4	217,0	20,4	292,1	– 570,9	–
Erträge gesamt	2009	761,4	611,4	660,0	619,9	– 594,8	2.057,9
	2008	796,8	613,9	674,7	687,4	– 570,9	2.201,9
<b>Segmentergebnis EBIT</b>	2009	<b>40,1</b>	<b>221,7</b>	<b>– 38,5</b>	<b>67,1</b>	<b>0,0</b>	<b>290,4</b>
	2008	<b>92,5</b>	<b>228,2</b>	<b>18,8</b>	<b>19,7</b>	<b>0,0</b>	<b>359,2</b>
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2009	75,7	58,2	54,2	74,4	–	262,5
	2008	68,9	58,5	33,3	80,8	–	241,5
<b>EBITDA</b>	2009	<b>115,8</b>	<b>279,9</b>	<b>15,7</b>	<b>141,5</b>	–	<b>552,9</b>
	2008	<b>161,4</b>	<b>286,7</b>	<b>52,1</b>	<b>100,5</b>	–	<b>600,7</b>
Anteiliges Periodenergebnis der at Equity bewerteten Unternehmen	2009	0,0	0,3	0,4	3,6	–	4,3
	2008	0,0	– 1,0	0,9	– 15,0	–	– 15,1
Erträge aus Beteiligungen	2009	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
	2008	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
Buchwerte des Segmentvermögens	2009	3.986,6	2.314,5	736,9	1.533,9	85,1	8.657,0
	2008	2.969,5	1.684,9	591,4	1.267,8	64,8	6.578,4
Segmentsschulden	2009	2.369,7	1.595,3	566,5	1.261,2	281,4	6.074,1
	2008	1.547,6	902,1	306,7	958,4	295,4	4.010,2
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafenbetreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte, und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2009	517,7	285,6	56,1	221,6	–	1.081,0
	2008	271,9	140,8	95,2	107,5	–	615,4
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2009	129,5	49,0	16,5	10,7	–	205,7
	2008	51,4	40,9	12,4	14,5	–	119,2
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	2009	0,0	0,0	1,4	71,5	–	72,9
	2008	0,0	0,0	1,8	70,6	–	72,4

## INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAPHISCHE GEBIETE

In Mio €		Deutsch- land	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Umsatzerlöse	2009	1.737,5	56,0	59,9	119,2	–	1.972,6
	2008	1.841,2	122,9	35,4	102,1	–	2.101,6
Sonstige Erträge	2009	83,0	0,5	1,6	0,2	–	85,3
	2008	95,5	1,7	2,4	0,7	–	100,3
Erträge mit Dritten	2009	1.820,5	56,5	61,5	119,4	–	2.057,9
	2008	1.936,7	124,6	37,8	102,8	–	2.201,9
Buchwerte des Segmentvermögens	2009	7.402,5	74,7	888,3	206,4	85,1	8.657,0
	2008	5.667,2	54,2	600,6	191,6	64,8	6.578,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachan- lagevermögens, der Investments in Flughafenbe- treiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte, und der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2009	915,2	9,1	144,3	12,4	–	1.081,0
	2008	558,1	13,7	5,9	37,7	–	615,4

## KONZERN-ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

### Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

**1**

#### GRUNDLAGEN FÜR DIE AUFSTELLUNG DES KONZERN-ABSCHLUSSES

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2009 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2009 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315 a Abs. 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB gemacht.

Die Fraport AG als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 (Neufassung vom 9. April 2008) betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen. Die Regelungen der EU-Verordnung wurden durch das Bilanzrechtsreformgesetz (BilReG) in § 315 a HGB ins deutsche Handelsrecht aufgenommen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Angaben erfolgen in Mio €, soweit nicht anders angegeben.

Die Geschäftstätigkeit und Organisation des Fraport-Konzerns ist im Lagebericht dargestellt.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde am 1. März 2010 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

Hinsichtlich der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verweisen wir auf Tz. 52 zu der Einigung bezüglich der Flughafen-Entgelte bis 2015. Darüber hinaus haben sich keine weiteren wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag ergeben.

**2**

#### KONSOLIDIERUNGSKREIS UND BILANZSTICHTAG

##### **Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag**

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll einbezogen und alle Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss at equity bewertet.

Das Geschäftsjahr der Fraport AG und aller einbezogenen Unternehmen entspricht dem Kalenderjahr.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2009 folgendermaßen verändert:

KONSOLIDIERUNGSKREIS			
	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Fraport AG</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2008	21	17	38
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-2	-2	-4
<b>31.12.2009</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>34</b>
<b>Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2008	5	5	10
Zugänge	0	1	1
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2009</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>11</b>
<b>Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2008</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>49</b>
<b>Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2009</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>46</b>
<b>At Equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2008	6	2	8
Zugänge	0	1	1
Abgänge	-1	0	-1
<b>31.12.2009</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>8</b>
<b>Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2008</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>57</b>
<b>Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2009</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>54</b>

Die Abgänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhausen, Hahn Campus Management GmbH, Lautzenhausen, Alterra Lima Holdings Ltd., Cayman Islands, und die Decision Support Technologies, Inc., Florida/USA.

Am 2. Februar 2009 hat die Fraport AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2009 ihre Kapitalanteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zu einem Preis von 1 € an das Land Rheinland-Pfalz abgetreten. Die Übertragung der Anteile sowie die Entkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte erst nach Eintritt von weiteren aufschiebenden Bedingungen am 28. Februar 2009. Bei der Entkonsolidierung der Gesellschaft ist ein Abgangsgewinn von 0,3 Mio € entstanden.

Die Entkonsolidierung der übrigen Abgänge Alterra Lima Holdings Ltd., Cayman Islands und Decision Support Technologies Inc., Florida/USA, erfolgte aufgrund der Abwicklung der Gesellschaften und hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Der Zugang bei den Gemeinschaftsunternehmen betrifft die Gesellschaft IC Ictas Ululararasi Insaat ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara (IC-U). Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss anteilmäßig mit 50 % einbezogen.

Bei den assoziierten Unternehmen wurde als Zugang die Gesellschaft Thalita Trading Ltd. ausgewiesen. Der Abgang betrifft die Gesellschaft ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, Darmstadt. Die Anteile am gezeichneten Kapital von 16,25 % (Nennwert 7.700,00 €) hat die Fraport AG am 17. Juni 2009 zu einem Preis von 1 € veräußert. Da ab diesem Zeitpunkt kein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann, ist die Gesellschaft nicht mehr at Equity konsolidiert. Die Entkonsolidierung der Gesell-

schaft war von untergeordneter Bedeutung für den Fraport-Konzern-Abschluss. Der Verkauf der restlichen 16,25 % der Anteile ist für 2010 vorgesehen.

Die Gesellschaften GCS und FSG, an denen die Fraport AG zu 40 % beziehungsweise 33,33 % beteiligt ist, werden in den Konzern-Abschluss als verbundene Unternehmen einbezogen. Aufgrund der vertraglichen Regelungen werden der Fraport AG die tatsächliche Kontrolle und Beherrschung gewährt.

An der Gesellschaft NICE hält die Fraport AG 52 % der Kapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss lediglich anteilmäßig mit 52 % einbezogen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 und Abs. 3 HGB und § 285 Nr. 11 und Nr. 11 a HGB wird als Anlage zum Anhang des Jahresabschlusses der Fraport AG im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht werden.

Die **Veränderungen im Konsolidierungskreis** haben folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS				
in Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge
Langfristige Vermögenswerte	215,7	-150,9	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	3,6	-11,2	0,7	-165,6
davon zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	-165,4
Liquide Mittel	0,5	-0,8	0,6	-0,2
Langfristige Schulden	230,6	-127,9	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	1,7	-35,3	1,1	-66,5
davon Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,0	0,0	0,0	-66,2

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Geschäftsjahr insbesondere den Erwerb der weiteren Anteile am Flughafenbetreiber Antalya und den Verkauf des Flughafens Hahn. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis im Vorjahr betreffen insbesondere den Verkauf der ICTS. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Verlust von rund 12 Mio € (im Vorjahr mit einem Gewinn von 0,3 Mio €) beeinflusst.

Die **Gemeinschaftsunternehmen** haben anteilmäßig folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
in Mio €	2009	2008
Langfristige Vermögenswerte	696,3	462,3
Kurzfristige Vermögenswerte	34,1	16,5
Eigenkapital	-74,6	-21,4
Langfristige Schulden	740,2	494,2
Kurzfristige Schulden	64,8	6,0
Erträge	77,7	50,7
Aufwendungen	112,9	77,3

### Beteiligungserwerbe und Unternehmensgründungen

#### IC ICTAS ULUSLARARASI INSAAT VE TICARET ANONIM SIRKETI (IC-U)

Mit dem Vertrag vom 16. Dezember 2008 hat die Fraport AG gemeinsam mit den türkischen Partnern der

IC Gruppe die Gesellschaft IC Ictas Uluslararasi Insaat ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara (IC-U), erworben. Die Übertragung der Anteile erfolgte erst nach der vollständigen Erfüllung weiterer Bedingungen am 5. Januar 2009. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgte die Ersteinbeziehung des Gemeinschaftsunternehmens in den Fraport-Konzern. Der Kaufpreis für die 50% der Kapitalanteile betrug 63,0 Mio €. Durch den Erwerb ist die Fraport AG an dem Gesamt-Engagement des Betreiberkonsortiums in Antalya insgesamt zu 50 % beteiligt. Daraufhin wurde die Einbeziehungsquote der Gesellschaften Antalya Finanzierungsgesellschaft und Antalya Betriebsgesellschaft von 34 % auf 50 % erhöht.

Infolge der Kaufpreisallokation ergaben sich folgende Anpassungen auf Vermögenswerte und Schulden:

ERWORBENES NETTOVERMÖGEN			
in Mio €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Investitionen in Flughafenbetreiberprojekte	204,0	86,5	290,5
Geschäftswert		17,3	17,3
Übrige langfristige Vermögenswerte	4,9		4,9
Kurzfristige Vermögenswerte und Zahlungsmittel	4,1		4,1
Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtung in Antalya	-159,1		-159,1
Finanzschulden	-75,7		-75,7
Latente Steuerverpflichtungen		-17,3	-17,3
Kurzfristige Schulden	-1,7		-1,7
<b>Gesamtkaufpreis*</b>	<b>-23,5</b>	<b>86,5</b>	<b>63,0</b>
* davon Kaufpreisanpassung aufgrund kaufvertraglicher Regelungen			0,4

Da der Unternehmenszusammenschluss am 5. Januar 2009 stattgefunden hat, sind Umsätze und Ergebnis der konsolidierten Gesellschaften von Beginn der Berichtsperiode an im Konzern-Abschluss enthalten.

Gemäß einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya (Antalya Alt), wurden im Oktober 2009 35,5 % der Kapitalanteile an der Gesellschaft IC Ictas Uluslararasi Insaat ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara (IC-U), zu einem Preis von 47,6 Mio € an Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya (Antalya Alt), übertragen. Die Übertragung der Anteile innerhalb des Konzerns hat auf den Konzern-Abschluss keine Auswirkungen.

#### FPS FRANKFURT PASSENGER SERVICES GMBH

Im März 2009 haben die Fraport AG und die AHS Aviation Handling Services GmbH, Hamburg, vereinbart, die Flüge der Condor Flugdienste GmbH passagereitig in Frankfurt am Main abzufertigen. Zu diesem Zweck wurde für die bestehende Tochtergesellschaft, die Fraport Sicherheitsprojekt GmbH, ein neuer Gesellschaftsvertrag geschlossen und die Firma der Gesellschaft in FPS Frankfurt Passenger Services GmbH umbenannt. An der neuen Gesellschaft hält die Fraport AG 51,0% (25,5 Tsd €) und die AHS 49,0% (24,5 Tsd €) der Kapitalanteile. Die Gesellschaft wird wie bisher voll konsolidiert.

#### THALITA TRADING LTD.

Die Fraport AG hat gemeinsam mit den Partnern der Projektgesellschaft Northern Capital Gateway LLC, Moskau/Russland, im Oktober 2009 den Public Private Partnership-Vertrag für die Entwicklung, Modernisierung und den Betrieb des russischen Flughafens Pulkovo in Sankt Petersburg unterzeichnet. Die Konzession hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Der Public Private Partnership-Vertrag enthält noch einige aufschiebende Bedingungen, die bis zur Übernahme des Flughafen-Betriebs durch die Projektgesellschaft bis Ende April 2010 erfüllt worden sein müssen. Die Fraport AG ist zu 35,5 % am Kapital der Holdinggesellschaft der Thalita Trading Limited, Lakatamia/Zypern, beteiligt, die sämtliche Anteile an der Northern Capital Gateway LLC hält. Die Anteile an der Gesellschaft wurden bereits im Juli 2008 im Zuge der

3

### KONSOLIDIERUNGS-GRUNDSÄTZE

Angebotsausschreibung zu einem Kaufpreis einschließlich Transaktionskosten von 3.290 US-\$ erworben. Die Thalita Trading Ltd. wird seit dem Abschluss des Public Private Partnership-Vertrags als assoziiertes Unternehmen in den Fraport Konzern-Abschluss einbezogen.

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und dem Kaufpreis einschließlich Anschaffungsnebenkosten des Erwerbers gegenübergestellt.

Bei Unternehmenserwerben in mehreren Stufen werden für jede Transaktion die Anschaffungskosten dem prozentualen Erwerbsanteil am beizulegenden Zeitwert der identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens gegenübergestellt. Stille Reserven werden vollständig nach den Wertverhältnissen zu diesem Zeitpunkt aufgedeckt. Darüber hinaus erfolgt für den Hinzuerwerb eine eigenständige Ermittlung des Geschäftswerts auf Basis der anteiligen Zeitwerte im Transaktionszeitpunkt.

Soweit der Kaufpreis der Beteiligung die zu Zeitwerten angesetzten identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird ein Geschäftswert aktiviert. Ein verbleibender passivischer Unterschiedsbetrag wird erfolgswirksam erfasst. In jährlichen Impairmenttests wird die Werthaltigkeit der Goodwills überprüft. Ist eine Wertminderung des Geschäftswerts eingetreten, wird eine Abschreibung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen haben wir die Vermögenswerte, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit unserer Anteilsquote in den Konzern-Abschluss einbezogen.

Für assoziierte Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen eine Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen der assoziierten Unternehmen sowie die Fortschreibung des Unterschiedsbetrags aus der Erstbewertung verändern den at Equity-Ansatz.

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang. Ihre Eliminierung hatte einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns.

Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen zwischen einbezogenen Unternehmen, interne Aufwendungen und Erträge sowie Beteiligungserträge aus Konzern-Unternehmen werden eliminiert.

#### Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Dabei ist zu unterscheiden in wirtschaftlich selbstständige und wirtschaftlich unselbstständige Unternehmen.

Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Stichtagskurs, das Eigenkapital zum historischen Kurs und die Aufwendungen und Erträge vereinfachend zu Jahresdurchschnittskursen umgerechnet, da die Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

WECHSELKURSE				
Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2009	Durchschnitts- kurs 2009	Stichtagskurs 31.12.2008	Durchschnitts- kurs 2008
1 US-Dollar (USD)	0,6942	0,7169	0,7185	0,6799
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,4641	0,4623	0,4654	0,5245
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1017	0,1050	0,1035	0,0976
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0895	0,0925	0,0927	0,0873
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2416	0,2387	0,2286	0,2330
100 Philippinische Peso (PHP)	1,5036	1,5074	1,5168	1,5344

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung mit dem Stichtagskurs. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich erfolgswirksam erfasst.

4

#### GRUNDSÄTZE DER BILANZIERUNG UND BEWERTUNG

#### Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss des Fraport-Konzerns basiert auf konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

#### Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse sowie andere Erträge werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Lieferung erfolgt ist oder die Dienstleistung erbracht ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt. Außerdem müssen die maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übertragen worden sein.

Erträge und Aufwendungen aus gleichen Transaktionen beziehungsweise Ereignissen werden in der gleichen Periode angesetzt.

Verkehrsentgelte für die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur teilen sich in genehmigungspflichtige (gemäß § 43a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung), die unter anderem Lande- und Startentgelte, Abstell-, Passagier und Sicherheitsentgelte umfassen, sowie nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte für Bodenverkehrsdienste und Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur.

Im Fraport-Konzern werden darüber hinaus insbesondere Umsätze aus Umsatzabgaben, Vermietung, Parkierung und Sicherheitsleistungen erzielt.

#### Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die sich tatsächlich ergebenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Die aufgeführten wesentlichen Schätzungen und zugehörigen Annahmen sowie die mit den gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind entscheidend für das Verständnis der zugrunde liegenden Risiken der Finanzberichterstattung sowie der Auswirkungen, die diese Schätzungen, Annahmen und Unsicherheiten auf den Konzern-Abschluss haben könnten.

Diese Annahmen und Schätzungen beziehen sich unter anderem auf die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Bei Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind die erwartete Rendite des Planvermögens und der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter.

Weitere Annahmen und Schätzungen beziehen sich auf die zukunftsbezogenen Annahmen innerhalb der Werthaltigkeitstests für Geschäfts- oder Firmenwerte bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Zahlungsströme. Aktive latente Steuern werden angesetzt, soweit die Realisierbarkeit künftiger Steuervorteile wahrscheinlich ist. Die tatsächliche steuerliche Ergebnissituation in künftigen Geschäftsjahren und damit die tatsächliche Nutzbarkeit aktiver latenter Steuern kann von der Einschätzung zum Zeitpunkt der Aktivierung der latenten Steuern abweichen.

Darüber hinaus sind die wesentlichen Schätzungen und Annahmen jeweils im Zusammenhang mit den nachstehend aufgeführten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von einzelnen Abschlussposten enthalten.

#### **Geschäfts- oder Firmenwert**

Geschäfts- oder Firmenwerte werden zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses zu Anschaffungskosten bewertet (IFRS 3 2004). Nach dem erstmaligen Ansatz erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen. Zu diesem Zweck werden alle Geschäftswerte einmal jährlich auf Wertminderungen gemäß IAS 36.80–99 überprüft.

#### **Immaterielle Vermögenswerte**

Erworbene immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

#### **Investments in Flughafenbetreiberprojekte**

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafenbetreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Konzessionsabgaben und Investitionen in Flughafeninfrastrukturmaßnahmen bei den Flughafenbetreiberprojekten in der Türkei, Bulgarien und Peru.

Die Investitionen in Infrastruktur werden grundsätzlich zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Konzessionsabgaben werden, sofern es sich um Finanzierungsleasingverträge nach IAS 17 handelt, zum Barwert angesetzt und gemäß der Laufzeit der Konzessionsverträge um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

#### **Sachanlagen**

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zu-rechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Handelt es sich bei den Sachanlagen um qualifizierte Vermögenswerte (vgl. Fremdkapitalkosten IAS 23), erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten ab dem 1. Januar 2009 auf alle Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde.

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 und eines Zinssatzes wie im Vorjahr von 5,0% p. a. ermittelt.

Jeder Teil einer Sachanlage mit einem bedeutsamen Anschaffungswert im Verhältnis zum gesamten Wert des Gegenstandes wird hinsichtlich der Nutzungsdauer und Abschreibungsmethode getrennt von anderen Teilen der Sachanlage beurteilt und entsprechend abgeschrieben.

Vermögensbezogene Zuschüsse der öffentlichen Hand und Dritter werden passiviert und über die Nutzungsdauer des bezuschussten Vermögenswertes linear aufgelöst. Erfolgsbezogene Zuwendungen werden erfolgswirksam als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst (IAS 20).

### Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien (Investment Properties, IAS 40) umfassen Immobilien, die langfristig zur Erzielung von Mieteinnahmen oder zum Zweck der Wertsteigerung gehalten und nicht selbst genutzt werden, sowie Grundstücke, die für eine gegenwärtig unbestimmte künftige Nutzung gehalten werden.

Nach Festlegung einer Verkaufsabsicht und dem Beginn von Entwicklungsmaßnahmen erfolgt eine Umgliederung bisher unbestimmter Grundstücke in das Vorratsvermögen, nach Festlegung einer Eigenverwendungsabsicht in das Sachanlagevermögen.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36. Handelt es sich bei den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien um qualifizierte Vermögenswerte (vgl. Fremdkapitalkosten, IAS 23), erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten ab dem 1. Januar 2009 auf alle Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde.

### Fremdkapitalkosten

Seit dem 1. Januar 2009 werden Fremdkapitalkosten (IAS 23), die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes direkt zugeordnet werden können, als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten aktiviert. Für die Aktivierung werden Vermögenswerte berücksichtigt, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde. Grundlage zur Bestimmung qualifizierter Vermögenswerte sind aufgrund des Umfangs der Fraport Investitionen die geplanten Investitionsmaßnahmen. Liegt das geplante Volumen der Maßnahmen grundsätzlich über 25 Mio € und beträgt der Herstellungszeitraum länger als 1 Jahr, werden alle innerhalb der Maßnahme hergestellten Vermögenswerte als qualifizierte Vermögenswerte berücksichtigt. Die Fraport AG bezieht Zinsen, Finanzierungskosten aus Finanzierungsleasingverhältnissen und Währungsdifferenzen, sofern sie als Zinskorrektur zu sehen sind, in die Fremdkapitalkosten ein.

Die entsprechenden Auswirkungen auf die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und die entsprechenden Angaben im Konzern-Anhang werden jeweils in den mit „angepasst“ überschriebenen Spalten dargestellt.

### Planmäßige Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen werden nach der linearen Methode vorgenommen und auf der Grundlage folgender gruppeneinheitlicher Nutzungsdauer ermittelt:

PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN	
	Jahre
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3–25
Investments in Flughafenbetreiberprojekte	17–35
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	30–80
Technische Gebäudeanlagen	20–50
Gebäudeausstattungen	12–38
Platzanlagen	5–50
Start-/Landebahnen	20
Vorfelder	50
Rollwege	20
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	3–33
Fahrzeuge	4–20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–25

### Wertminderungen nach IAS 36

Vermögenswerte werden zum Bilanzstichtag außerplanmäßig wertgemindert, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (Fair Value less Costs to Sell) und Nutzungswert (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswertes.

Unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine mögliche Wertminderung werden Vermögenswerte jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung nach IAS 36 unterzogen.

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units). Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert. Die Bereiche Flughafenbetrieb, Rampe / Passage und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien bilden für die jährliche Werthaltigkeitsprüfung jeweils eine Cash Generating Unit. Die Konzern-Gesellschaften und Beteiligungen at Equity bilden jeweils eine selbständige zahlungsmittelgenerierende Einheit.

### Leasing

Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswertes für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen, gelten als Leasingverträge. Fraport tritt sowohl als Leasinggeber als auch als Leasingnehmer auf. In Abhängigkeit davon, wer Träger von Chancen und Risiken an dem jeweiligen Leasinggegenstand ist, wird beurteilt ob das wirtschaftliche Eigentum dem Leasinggeber (Operate Lease) oder dem Leasingnehmer (Finance Lease) zugeordnet wird.

#### FINANCE LEASE

Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Fraport-Konzern als Leasingnehmer zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Mindestleasingraten zuzüglich gegebenenfalls getragener Nebenkosten oder zum beizulegenden Zeitwert des Leasinggegenstandes, sofern dieser Wert geringer ist. Der Vermögenswert wird über seine wirtschaftliche Nutzungsdauer oder den Leasingzeitraum, sollte diese kürzer sein, linear abgeschrieben. Wertminderungen werden im Buchwert des aktivierten Leasinggegenstandes erfasst. Sofern dem Fraport-Konzern als Leasinggeber das wirtschaftliche Eigentum nicht zuzurechnen ist, wird grundsätzlich eine Forderung in Höhe des Barwerts der Leasingraten ausgewiesen.

#### OPERATE LEASE

Verbleibt das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen beim Leasinggeber und tritt Fraport als Leasingnehmer auf, werden die Mietaufwendungen linear über die Leasingzeiträume berücksichtigt. Tritt Fraport als Leasinggeber auf, werden die Leasinggegenstände zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten aktiviert und entsprechend abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit.

### Beteiligungen at Equity

Beteiligungen at Equity werden mit dem anteiligen Eigenkapital zuzüglich Geschäfts- oder Firmenwert bilanziert.

### Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere des Anlagevermögens, Ausleihungen und sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswertes, zum beizulegenden Zeitwert aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Die Folgebewertung der Finanzanlagen richtet sich nach der jeweiligen Kategorisierung gemäß IAS 39 (vgl. Tz. 43).

Ausleihungen werden der Kategorie „Loans and Receivables“ zugeordnet. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Sonstige Beteiligungen werden zum Bilanzstichtag der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Aufgrund eines fehlenden aktiven Marktes und weil sich ein beizulegender Zeitwert nicht zuverlässig ermitteln lässt, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst. Übrige Wertpapiere werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Die Folgebewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

### **Vorräte**

Unter den Vorräten werden neben fertigen und unfertigen Erzeugnissen, unfertigen Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen auch die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus von zirka 10 Jahren zum Verkauf vorgesehenen Immobilien ausgewiesen.

Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen und Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und Produktionsgemeinkosten. Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung von Grundstücken erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für das gesamte vermarktungsfähige Nettobauland geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten pro qm auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

Die Grundlage zur Berechnung des voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöses bildet ein durch externe Sachverständige erstelltes Gutachten über den Verkehrswert des Verkaufsgrundstücks sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte (vgl. Fremdkapitalkosten, IAS 23), erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten ab dem 1. Januar 2009 auf alle Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

### **Forderungen und sonstige Vermögenswerte**

Forderungen und sonstige Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute, sonstige Forderungen sowie derivative Finanzinstrumente und marktgängige Wertpapiere. Sie werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten, die in der Regel dem beizulegenden Zeitwert entsprechen, angesetzt. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Forderungen werden mit ihrem Barwert zum Zeitpunkt der Ausreichung oder des Erwerbs eingebucht.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten sowie alle übrigen Forderungen mit festen oder bestimmbar Zahlungen, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind, werden der Kategorie „Loans and Receivables“ zugeordnet. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Wertpapiere werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Wertänderungen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit des Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner, ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwertes unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten.

Grundsätzlich werden Wertminderungen durch eine Minderung der Forderung oder des finanziellen Vermögenswertes berücksichtigt.

Die Wertminderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam in Form von Einzelwertberichtigungen auf einem Wertberichtigungskonto erfasst. Ergibt sich in den Folgeperioden, dass die Gründe für die Wertminderung nicht mehr vorliegen, wird eine erfolgswirksame Wertaufholung erfasst. Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

### Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

### Eigenkapitalinstrumente

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen (IAS 32).

### Latente Steuern

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften sowie aus Konsolidierungsvorgängen.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschriebenes Anlagevermögen) und handelt es sich um temporäre Differenzen, so wird ein Passivposten für latente Steuern gebildet. Aktive Steuerlatenzen aus bilanziellen Unterschieden sowie Vorteile aus der zukünftigen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen werden nach IFRS aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung steht, gegen das die noch nicht genutzten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften verwendet werden können.

Effekte aus Steuersatz- und Steuergesetzänderungen, die am Bilanzstichtag bereits beschlossen sind, berücksichtigen wir grundsätzlich erfolgswirksam. Erfolgsneutrale Latenzen werden über die Neubewertungsrücklage erfasst, sofern die zugrunde liegende Transaktion erfolgsneutral erfasst wurde.

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 5,0% p. a. (im Vorjahr 6,0% p. a.) bewertet worden. Die versicherungsmathematischen Gewinne / Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung 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 2005G von Professor Heubeck verwendet. Eine Beschreibung des Plans befindet sich in Tz. 54.

### **Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen für laufende Steuern werden entsprechend den voraussichtlichen Steuernachzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

### **Sonstige Rückstellungen**

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrages gebildet. Sie sind insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren und mit einer Inanspruchnahme, die eher wahrscheinlich als unwahrscheinlich ist, einhergehen (IAS 37).

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist.

### **Verbindlichkeiten**

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe des erhaltenen Entgelts beziehungsweise der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert eingebucht. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstandes ausgewiesen.

Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

### **Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte**

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken sowie Rohstoffpreisrisiken (Diesel) eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten mit positiven oder negativen Marktwerten wird nach IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) vorgenommen. Die Wertänderungen bei Cash Flow Hedges werden erfolgsneutral in der Neubewertungsrücklage erfasst. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash Flow Hedges ebenfalls direkt im Eigenkapital verrechnet. Die Effektivität der Cash Flow Hedges wird in regelmäßigen Abständen überprüft. Bestehende Ineffektivitäten werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Sofern die Kriterien eines Cash Flow Hedges nicht erfüllt sind, werden die derivativen Finanzinstrumente der Kategorie „Held for Trading“ zugeordnet. Die Änderungen des Fair Values sowie die hierauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

#### **Aktioptionen**

Die im Rahmen des bedingten Kapitals ausgegebenen Bezugsrechte auf Aktien der Fraport AG werden gemäß IFRS 2 bilanziert und bewertet. Die Erfüllung erfolgt durch die Ausgabe von Aktien. Die Bewertung der anteilsbasierenden Vergütung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt. Dieser wird dann als Vergütungsaufwand über den Zeitraum verteilt, innerhalb dessen die Arbeitnehmer einen uneingeschränkten Anspruch auf die Instrumente erwerben.

#### **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 Elektrizitätsversorgungsnetz 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.

#### **Neue Standards, Interpretationen und Änderungen**

Am 30. November 2006 hat das IASB den IFRS 8 „Operating Segments“ veröffentlicht. IFRS 8 ersetzt den IAS 14 und gleicht die Regelungen denen des SFAS 131 an. IFRS 8 legt die Anwendung des „management approach“ bei der Segmentberichterstattung zugrunde. Die Anhangangaben wurden erweitert. IFRS 8 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Wir haben IFRS 8 in diesem Geschäftsjahr erstmalig angewendet. Die Anwendung des Standards hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Am 29. März 2007 wurde der überarbeitete IAS 23 „Borrowing Costs“ veröffentlicht. Ab dem 1. Januar 2009 sind Fremdkapitalkosten, die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes direkt zugeordnet werden können, verpflichtend als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten zu aktivieren. Im Fraport-Konzern werden für die Aktivierung qualifizierte Vermögenswerte berücksichtigt, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde. Durch die retrospektive Anwendung des überarbeiteten Standards wurden bis zum 31. Dezember 2008 bei Sachanlagen Zinsen in Höhe von 83,8 Mio € sowie bei Grundstücken und Gebäuden zum Verkauf (Vorratsvermögen) in Höhe von 2,0 Mio € aktiviert.

Die Auswirkungen auf die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung aus der Anwendung des neuen IAS 23 sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

IAS 23 ANPASSUNGEN						
in Mio €	31.12.2008	31.12.2008 angepasst	Anpassung	31.12.2007	31.12.2007 angepasst	Anpassung
<b>Bilanzanpassungen</b>						
Sachanlagen	3.886,3	3.968,6	82,3	3.569,3	3.628,6	59,3
Vorräte	45,4	47,4	2,0	38,6	39,5	0,9
Latente Steuer- verpflichtungen	97,4	123,5	26,1	89,6	108,3	18,7
in Mio €	2008	2008 angepasst	Anpassung	2007	2007 angepasst	Anpassung
<b>GuV-Anpassungen</b>						
Abschreibungen	240,0	241,5	1,5	245,1	245,2	0,1
Zinsaufwendungen	145,8	120,2	-25,6	76,7	55,5	-21,2
Ertragsteuern	93,1	100,5	7,4	83,9	90,5	6,6
Jahresüberschuss	180,2	196,9	16,7	213,7	228,2	14,5

Am 6. September 2007 hat das IASB eine überarbeitete Version des IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ herausgegeben. Die wesentlichen Änderungen des IAS 1 umfassen die Darstellung der nicht anteilseignerbezogenen Eigenkapitalveränderungen, die Erfordernis zur Aufstellung einer Eröffnungsbilanz der frühesten Vergleichsperiode (3. Bilanz), die Angabe der Ertragsteuereffekte für die einzelnen Komponenten des other comprehensive income, die Angabe von Anpassungen infolge von Umgliederungen für die jeweiligen Komponenten des other comprehensive income sowie die Ersetzung der Begriffe balance sheet und income statement durch Statement of Financial Position und Statement of Comprehensive income. Eine der wesentlichen materiellen Änderungen besteht darin, dass sämtliche Erträge und Aufwendungen, einschließlich der ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen, nun zwingend im Rahmen einer Gesamterfolgsrechnung (statement of comprehensive income) auszuweisen sind. Außerdem sind erweiterte Angaben zu den ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Erträgen und Aufwendungen (other comprehensive income) vorgesehen. Die neue Fassung des IAS 1 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die Fraport AG hat die neuen Vorschriften des IAS 1 im Konzern-Abschluss 2009 beachtet.

Am 17. Januar 2008 hat das IASB Änderungen von IFRS 2 „Share-based Payment“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Definition von Ausübungsbedingungen und die Regelungen zur Annullierung einer Zusage durch eine andere Partei als das Unternehmen. Die Änderungen sind rückwirkend auf Geschäftsjahre anzuwenden die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die Anwendung der Änderungen des IFRS 2 hat sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 14. Februar 2008 hat das IASB Änderungen des IAS 32 und IAS 1 in dem Dokument: „Puttable Financial Instruments and Obligations Arising on Liquidation“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen Regelungen zur Abgrenzung von Eigen- und Fremdkapital. Die überarbeitete Fassung des Standards erlaubt kündbare Instrumente unter bestimmten Bedingungen als Eigenkapital zu klassifizieren. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die Anwendung der geänderten IAS 32 und IAS 1 haben sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 22. Mai 2008 hat das IASB im Dokument „Cost of an Investment in a Subsidiary, Jointly Controlled Entity or Associate“ Änderungen zu IFRS 1 und IAS 27 veröffentlicht. Die Änderungen betreffen unter anderem die Bilanzierung von Anschaffungskosten einer Beteiligung bei erstmaliger Anwendung von

IFRS sowie die Ausschüttungen aus Ergebnissen vor dem Erwerbszeitpunkt eines Konzernunternehmens. Die Änderungen sind prospektiv für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden. Die Anwendung der Änderungen hat sich nicht auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 22. Mai 2008 wurde im Rahmen des ersten „Annual Improvements Project“ eine Reihe von kleineren Änderungen verschiedener Standards durch das IASB verabschiedet. In dem Dokument sind neben neuen Formulierungen der Standards Änderungen enthalten, die Auswirkungen auf die Bilanzierung, Ansatz und Bewertung haben. Ein Großteil der Änderungen ist erstmalig auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 13. Oktober 2008 hat das IASB Änderungen des IAS 39 und des IFRS 7 verabschiedet. Die erfolgten Änderungen waren eine Reaktion auf die Finanzmarktkrise und ermöglichten Unternehmen in bestimmten Fällen eine Umklassifizierung von Finanzinstrumenten. Die Änderungen hinsichtlich der Umklassifizierung durften rückwirkend zum 1. Juli 2008 genutzt werden. Des Weiteren hat am 27. November 2008 das IASB Änderungen zu IAS 39 zur Anwendung der Umklassifizierungsregeln veröffentlicht. Die Veröffentlichung stellt den Anwendungszeitpunkt der am 13. Oktober 2008 veröffentlichten Änderungen klar. Im Fraport-Konzern wurde die Möglichkeit der Umklassifizierung dieser Finanzinstrumente nicht angewandt.

Am 28. Juni 2007 wurde IFRIC 13 „Customer Loyalty Programmes“ veröffentlicht. Die Interpretation befasst sich mit der Bilanzierung und Bewertung von Kundenbindungsprogrammen. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen. Gemäß der EU Verordnung Nr. 1262/2008 vom 17. Dezember 2008 tritt IFRIC 13 mit Beginn des ersten Geschäftsjahres, das nach dem 31. Dezember 2008 beginnt, in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 13 hat auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine Auswirkungen.

Am 4. Juli 2007 wurde IFRIC 14 „IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction“ veröffentlicht. Die Interpretation gibt insbesondere Hinweise darauf, wie die Begrenzung nach IAS 19 „Employee Benefits“ für einen Überschuss festzulegen ist, der als Vermögenswert (Defined Benefit Asset) angesetzt werden kann, und welche Auswirkungen sich aus einer rechtlichen Verpflichtung zu einer Mindestbeitragszahlung auf die Bewertung der Vermögenswerte und Verpflichtungen aus leistungsorientierten Verträgen ergeben. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Gemäß der EU Verordnung Nr. 1263/2008 vom 17. Dezember 2008 tritt IFRIC 14 mit Beginn des ersten Geschäftsjahres, das nach dem 31. Dezember 2008 beginnt, in Kraft. Die Anwendung des IFRIC 14 hat sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht ausgewirkt.

Das IASB hat am 11. Januar 2008 die überarbeiteten Fassungen des IFRS 3 „Business Combinations“ und IAS 27 „Consolidated and Separate Financial Statements“ veröffentlicht. Die umfangreichen Änderungen dieser Standards betreffen unter anderem: die Einräumung eines Wahlrechts bei der Bewertung von Minderheitsanteilen (entweder zum beizulegenden Zeitwert inklusive des auf sie entfallenden Geschäftswerts oder zum anteiligen identifizierbaren Nettovermögen), beim sukzessiven Anteilerwerb die erfolgswirksame Erfassung von Unterschieden zwischen Buchwert und beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile sowie die Erfassung von Anschaffungsnebenkosten als Aufwand. IFRS 3 ist prospektiv auf Unternehmenszusammenschlüsse anzuwenden, deren Erwerbszeitpunkt am oder nach dem Beginn des ersten nach dem 1. Juli 2009 beginnenden Geschäftsjahres liegt. Eine frühere Anwendung ist zulässig für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 30. Juni 2007 beginnen. Die künftige Anwendung der überarbeiteten Standards wird sich je nach Umfang des Unternehmenszusammenschlusses entsprechend auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Der Anteilerwerb von Antalya vom 5. Januar 2009 (siehe Tz. 2) wurde gemäß IFRS 3 (2004) bilanziert.

Das IASB hat am 31. Juli 2008 im Dokument „Eligible Hedged Items – Amendment to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement“ Ergänzungen zu IAS 39 veröffentlicht. Hierin werden die Voraussetzungen erläutert, unter denen Inflationsrisiken im Rahmen von Sicherungsgeschäften als Grundgeschäft abgesichert werden können, sowie die Möglichkeit, Optionen als Sicherungsinstrument zur Absicherung einseitiger Risiken zu verwenden. Die Änderungen des IAS 39 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist möglich. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IFRIC hat am 30. November 2006 die Interpretation IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ veröffentlicht. IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag von staatlichen Einrichtungen öffentliche Leistungen erbringen. IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt wurde allerdings seitens der EU (Verordnung Nr. 254/2009 vom 26. März 2009) geändert. IFRIC 12 ist gemäß Artikel 2 der Verordnung spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres anzuwenden, das nach dem 29. März 2009 beginnt. Die Auswirkungen von IFRIC 12 werden zurzeit noch geprüft. Aus heutiger Sicht werden sich wesentliche Auswirkungen sowohl auf die Vermögens- als auch auf die Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

Am 3. Juli 2008 wurden die Interpretationen IFRIC 15 „Immobilienfertigungsaufträge“ und IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einem ausländischem Geschäftsbetrieb“ veröffentlicht. IFRIC 15 definiert Kriterien, nach denen ein Unternehmen, das sich mit der Immobilienfertigung befasst, entweder IAS 11 „Fertigungsaufträge“ oder IAS 18 „Erträge“ anzuwenden hat. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Zielsetzung des IFRIC 16 ist eine Klarstellung von Sachverhalten, die sich in IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse“ und IAS 39 „Finanzinstrumente“ im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Absicherung von Fremdwährungsrisiken innerhalb eines Unternehmens und seiner ausländischen Geschäftsbetriebe ergeben. Die Interpretation ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen. Gemäß der EU Verordnung (Nr. 460/2009 vom 5. Juni 2009) zur Übernahme von IFRIC 16 beginnt der verpflichtende Anwendungszeitpunkt der Interpretation spätestens mit Beginn des ersten nach dem 30. Juni 2009 beginnenden Geschäftsjahres. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 27. November 2008 wurde IFRIC 17 „Sachdividenden an Eigentümern“ veröffentlicht. Er regelt die Bewertung von Vermögenswerten, die statt Zahlungsmittel zur Gewinnausschüttung an die Anteilseigner verwendet werden. IFRIC 17 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IFRIC hat am 29. Januar 2009 die Interpretation IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten von Kunden“ veröffentlicht. Die Interpretation kommt zur Anwendung, wenn ein Unternehmen von seinen Kunden einen Vermögenswert erhält, um den Kunden Zugang zu einem Netzwerk oder dauerhaften Zugang zu Versorgung mit Gütern oder Dienstleistungen zu gewähren. IFRIC 18 ist erstmals prospektiv auf Übertragungen von Vermögenswerten anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 erfolgen. Eine frühere Anwendung ist unter bestimmten Bedingungen möglich. Der verpflichtende Anwendungszeitpunkt des IFRIC 18 wurde von der EU (Verordnung Nr. 1164/2009 vom 1. Dezember 2009) mit Beginn des ersten nach dem 31. Oktober 2009 beginnenden Geschäftsjahres festgesetzt. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 5. März 2009 hat das IASB Änderungen zu IFRS 7 „Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten“ veröffentlicht. Die Änderungen sehen erweiterte Angaben zur Bewertung von Finanzinstrumenten zum beizulegenden Zeitwert und zu den Liquiditätsrisiken vor. Die Änderungen sind verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Bei der erstmaligen Anwendung sind bezüglich der zusätzlichen Angabepflichten allerdings keine Vorjahresvergleichsangaben erforderlich. Wir haben die Änderungen des IFRS 7 in diesem Geschäftsjahr angewendet. Die erforderlichen Angaben sind im Abschnitt Finanzinstrumente und Risikomanagement enthalten.

Das IASB hat am 12. März 2009 Änderungen des IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ und IAS 39 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Änderungen dienen der Klarstellung der Bilanzierung von eingebetteten Derivaten bei Umklassifizierung von Finanzinstrumenten. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2008 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Die Anwendung der Änderungen hat sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 8. Oktober 2009 Änderungen des IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ veröffentlicht. Die Änderung regelt die Bilanzierung bei Emittenten von Bezugsrechten in einer anderen Währung als der funktionalen Währung. Die Änderungen sind verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung des Standards wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

#### **Veröffentlichte, aber noch nicht durch die EU-Kommission in das europäische Recht übernommene Standards, Interpretationen und Änderungen**

Am 16. April 2009 hat das IASB den Sammelstandard zur Vornahme kleiner Änderungen an den IFRS, die sogenannten „Improvements to IFRSs“, veröffentlicht. Die überwiegende Anzahl der Änderungen ist erstmals rückwirkend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 18. Juni 2009 hat das IASB Änderungen des IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“ veröffentlicht, die die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen mit Barausgleich im Konzern klarstellen. Die Änderungen treten für Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Änderungen wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 4. November 2009 hat das IASB den geänderten Standard IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ veröffentlicht. Wesentlichen Schwerpunkt der Änderungen bildet die Vereinfachung der Angabepflichten für Unternehmen, die unter der Beherrschung oder maßgeblichem Einfluss der öffentlichen Hand stehen. Darüber hinaus wurde die Definition von nahestehenden Unternehmen und Personen grundlegend überarbeitet. Der geänderte IAS 24 soll erstmalig verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden sein, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Der Umfang der Berichterstattung über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen wird künftig im Fraport-Konzern der neuen Fassung des IAS 24 angepasst.

Das IASB hat am 12. November 2009 IFRS 9 „Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung“ veröffentlicht. Der neue Standard repräsentiert ein Teil des Projekts für einen Nachfolgestandard von IAS 39. IFRS 9 ändert grundlegend die bisherigen Vorschriften zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten. Die Änderungen sind laut IASB anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Durch die EU ist das Endorsement-Verfahren derzeit unterbrochen. Die künftige Anwendung des IFRS 9 wird sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 26. November 2009 eine Änderung des IFRIC 14 „Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung“ veröffentlicht. Die Änderung ist von Relevanz, wenn ein Versorgungsplan Mindestdotierungsverpflichtungen vorsieht und das Unternehmen Beitragsvorauszahlungen auf diese leistet. In diesen Fällen wird der Vorteil aus Beitragsvorauszahlungen des Unternehmens als Vermögenswert erfasst. Die Änderungen des IFRIC 14 treten für Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IFRIC hat am 26. November 2009 die Interpretation IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten“ veröffentlicht. Die Interpretation kommt zur Anwendung, wenn ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit durch Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten tilgt. IFRIC 19 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

\_5

### UMSATZERLÖSE

UMSATZERLÖSE		
in Mio €	2009	2008
<b>Aviation</b>		
Flughafentgelte	527,1	538,5
Sicherheitsdienstleistungen	117,2	132,6
Übrige Umsatzerlöse	39,4	40,7
	<b>683,7</b>	<b>711,8</b>
<b>Retail &amp; Real Estate</b>		
Real Estate	152,9	150,4
Retail	137,4	144,5
Parkierung	62,2	57,7
Übrige Umsatzerlöse	10,4	18,1
	<b>362,9</b>	<b>370,7</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	390,6	410,9
Infrastrukturentgelte	217,4	219,1
Übrige Umsatzerlöse	12,8	12,7
	<b>620,8</b>	<b>642,7</b>
<b>External Activities &amp; Services</b>	<b>305,2</b>	<b>376,4</b>
	<b>1.972,6</b>	<b>2.101,6</b>

Zu Erläuterungen der Umsatzerlöse sowie den Änderungen der Segmentstruktur verweisen wir auf Lagebericht Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ sowie die Segmentberichterstattung (vgl. Tz. 44).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 114,8 Mio € (im Vorjahr 121,6 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminalflächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2022. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 46 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 525,2 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 347,5 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 8,5 Mio € (im Vorjahr 9,3 Mio €) beträgt.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt:

MINDESTLEASINGZAHLUNGEN				
	Restlaufzeit			Gesamt
in Mio €	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	2009
Mindestleasingzahlungen	50,6	116,0	493,7	660,3

	Restlaufzeit			Gesamt
in Mio €	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	2008
Mindestleasingzahlungen	52,3	113,4	499,3	665,0

#### 6

##### VERÄNDERUNG DES BESTANDS AN FERTIGEN UND UNFERTIGEN ERZEUGNISSEN UND UNFERTIGEN LEISTUNGEN

BESTANDSVERÄNDERUNG FERTIGER UND UNFERTIGER ERZEUGNISSE UND UNFERTIGER LEISTUNGEN			
in Mio €	2009		2008
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,9		0,4

#### 7

##### ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN			
in Mio €	2009		2008
Andere aktivierte Eigenleistungen	39,1		33,8

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen, Einkaufsleistungen von Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werkleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude am Flughafen Frankfurt sowie deren brand-schutztechnischer Erhöhung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt enthalten.

#### 8

##### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE			
in Mio €	2009		2008
Auflösungen von Rückstellungen	15,1		25,3
Ertrag aus Verlustausgleichsanspruch Flughafen Hahn	5,6		0,0
Ausbuchung von Verbindlichkeiten	1,9		10,0
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,3		1,5
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,5		5,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2		1,0
Auflösungen von Wertberichtigungen	4,1		5,1
Erträge aus Entkonsolidierungen	0,3		1,1
Sonstige	13,3		16,8
	45,3		66,1

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

Im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH an das Land Rheinland-Pfalz wurde der bestehende Ergebnisabführungsvertrag mit Wirkung zum 28. Februar 2009 gekündigt. Gemäß dem Kaufvertrag werden die bis dahin aufgelaufenen Verluste vom Land Rheinland-Pfalz übernommen. Hierfür wurde ein entsprechender Ertrag (5,6 Mio €) eingestellt.

Die Ausbuchung von Verbindlichkeiten in 2008 betrifft mit 10,0 Mio € einen mit der DB Station & Service AG geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit der Überbauung des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt.

\_9

**MATERIALAUFWAND**

<b>MATERIALAUFWAND</b>		
in Mio €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-77,8	-90,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-372,9	-380,8
	<b>-450,7</b>	<b>-471,1</b>

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen enthalten umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 67,2 Mio € (im Vorjahr 59,4 Mio €) welche im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen für den Betrieb der Flughäfen Lima sowie Varna und Burgas angefallen sind (vgl. Tz. 52).

\_10

**PERSONALAUFWAND  
UND ANZAHL DER  
MITARBEITER**

<b>PERSONALAUFWAND</b>		
in Mio €	2009	2008
Löhne und Gehälter	-699,9	-754,3
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-127,0	-138,0
Aufwendungen für Altersversorgung	-40,0	-33,3
	<b>-866,9</b>	<b>-925,6</b>

<b>DURCHSCHNITTLICHE ANZAHL DER MITARBEITER</b>		
Anzahl	2009	2008
Stammbeschäftigte	18.824	21.719
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	1.146	1.360
	<b>19.970</b>	<b>23.079</b>

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 19.475 (im Vorjahr 22.758), in den quotall konsolidierten Unternehmen anteilig 495 (im Vorjahr 321).

Der Rückgang des Personalaufwands und der Mitarbeiterzahl resultiert unter anderem aus dem Abgang der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH zum 28. Februar 2009. Darüber hinaus ist im Konzern-Abschluss 2008 die ICTS bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt am 1. April 2008 mit 60,9 Mio € Personalaufwand und einer durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 2.336 enthalten.

Bei der Fraport AG stieg der Personalaufwand um 12,7 Mio € gegenüber dem Vorjahr. Dies ist primär auf die TVöD-Tariferhöhung von 2,8 %, wirksam ab Januar 2009, zuzüglich einer tariflichen Einmalzahlung von 225 € je Mitarbeiter zurückzuführen. Gegenläufig wirkt sich der Abbau von 189 Stammbeschäftigten im Jahresdurchschnitt aus. 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.

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkontenmodellen enthalten. Die Zuführung zu den Altersteilzeitverpflichtungen

resultiert aus der Neuregelung der Altersteilzeit im Rahmen des Zukunftsvertrags 2018. Die Neuregelung besagt, dass operativ Beschäftigten des Bereiches Bodenverkehrsdienste der Jahrgänge 1958 und älter die Altersteilzeit weiterhin zu den bisherigen Konditionen angeboten wird. Der Zinsanteil bei den Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Fraport AG betragen die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung im Geschäftsjahr 2009 49,9 Mio € (im Vorjahr 47,0 Mio €).

\_11

## ABSCHREIBUNGEN

ABSCHREIBUNGEN		
in Mio €	2009	2008 angepasst
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Investment in Flughafenbetreiberprojekte	-262,5	-241,5

### Planmäßige Abschreibungen

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IAS 23 (vgl. Tz. 4) wurden die Abschreibungen in 2008 um 1,5 Mio € erhöht. Die planmäßigen Nutzungsdauern von als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entsprechen den planmäßigen Nutzungsdauern der Immobilien des Sachanlagevermögens. Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern, die per Saldo zu Minderabschreibungen in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr 10,5 Mio €) führten.

### Wertminderungen nach IAS 36

In den Gesamtabschreibungen sind Wertminderungen nach IAS 36 auf Sachanlagen von 20,0 Mio € (im Vorjahr 22,9 Mio €) enthalten. Im Vorjahr wurden darüber hinaus als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 5,1 Mio € wertgemindert. Weitere Wertminderungen nach IAS 36 betreffen Finanzanlagen. Die Wertminderung in Höhe von 7,2 Mio € betreffend der AIRRAIL KG wurde aufgrund der negativen Ergebniserwartung erforderlich (vgl. Tz. 15).

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragserwartung. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Beträge aus Nutzungswert beziehungsweise dem Nettoveräußerungspreis. Im Berichtsjahr kam ausschließlich der Nutzungswert zum Einsatz. Der Nutzungswert wird auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cashflow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht ermittelt, da sich kein Nettoveräußerungspreis verlässlich ermitteln lässt.

Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2010 bis 2015 beziehungsweise der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafenbetreiberprojekte über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0% und 1,0%) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 5,96% bis 8,52% (im Vorjahr: 6,2% bis 8,95%) verwendet.

Die Wertminderung des Sachanlagevermögens in Höhe von 20,0 Mio € betrifft das Segment Ground Handling und wurde aufgrund der zukünftigen negativen Ergebniserwartung erforderlich. Die Wertminderung des Sachanlagevermögens in 2008 von 22,9 Mio € betraf die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH und war dem Segment External Activities & Services zuzuordnen.

\_12

**SONSTIGE  
BETRIEBLICHE  
AUFWENDUNGEN**

<b>SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN</b>		
in Mio €	2009	2008
Mieten und Leasingaufwendungen	-23,8	-24,6
Versicherungen	-23,9	-22,7
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-21,8	-19,7
Werbungskosten	-16,3	-16,3
Verluste aus Anlagenabgängen	-10,9	-14,8
Sonstige Steuern	-6,6	-7,3
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1,2	-3,7
Sonstiges	-82,9	-95,4
	<b>-187,4</b>	<b>-204,5</b>

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 17,5 Mio € (im Vorjahr 20,8 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 2,4 Mio € (im Vorjahr 2,5 Mio €) enthalten.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsgebühren, Porti und Aufwendungen aus der Zuführung zu diversen Rückstellungen.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Abs.1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,6 Mio € (im Vorjahr 2,5 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

<b>HONORARE FÜR DEN KONZERN-ABSCHLUSSPRÜFER 2009</b>		
in Mio €	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,0	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,0
Steuerberaterleistungen	0,5	0,0
Sonstige Leistungen	0,3	0,0
	<b>2,3</b>	<b>0,3</b>

\_13

**ZINSERTRÄGE UND  
ZINSAUFWENDUNGEN**

<b>ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN</b>		
in Mio €	2009	2008 angepasst
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	40,6	49,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-123,1	-120,2

Davon betreffen finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten:

<b>ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN AUS FINANZIERUNGSTRUMENTEN</b>		
in Mio €	2009	2008 angepasst
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	38,6	46,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-118,8	-112,5

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IAS 23 (Fremdkapitalkosten, vgl. Tz. 4) haben sich die Zinsaufwendungen in 2008 um 25,6 Mio € verringert. Die Zinserträge und Aufwendungen enthalten Zinszahlungen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten. Die Nettozinszahlungen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst.

**\_14****ERGEBNIS  
AT EQUITY**

Das Ergebnis at Equity setzt sich wie folgt zusammen:

<b>ERGEBNIS AT EQUITY</b>		
in Mio €	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Flughafen Hannover		
Anteiliges Ergebnis	0,3	2,1
Wertminderungen gemäß IAS 36	0,0	-16,6
ASG	0,4	0,8
ACF	0,0	0,1
Gateway Gardens	0,3	-1,0
Tradeport Hong Kong	-0,6	-0,5
Xi'an	3,9	0,0
	<b>4,3</b>	<b>-15,1</b>

**\_15****WERTMINDERUNGEN  
AUF FINANZANLAGEN**

<b>WERTMINDERUNGEN AUF FINANZANLAGEN</b>		
in Mio €	<b>2009</b>	<b>2008</b>
AIRRAIL	-7,2	0,0

Die Wertminderungen betreffen Anteile und Ausleihungen an der AIRRAIL KG. Die Wertminderung von 7,2 Mio € wurde aufgrund der negativen Ergebniserwartung erforderlich.

**\_16****ERTRÄGE AUS  
BETEILIGUNGEN**

Die Erträge aus Beteiligungen setzten sich folgendermaßen zusammen:

<b>ERTRÄGE AUS BETEILIGUNGEN</b>		
in Mio €	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Perishable-Center GmbH & Co. KG	0,1	0,1

**\_17****SONSTIGES  
FINANZERGEBNIS**

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

<b>SONSTIGES FINANZERGEBNIS</b>		
in Mio €	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Erträge</b>		
Zahlung aus einer Bundesgarantie für Kapitaleinlagen im Ausland (Manila-Projekt)	0,5	41,9
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	2,7	7,3
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,0	14,9
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,1	2,6
Bewertung von Derivaten	0,0	0,4
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	1,6	0,8
	<b>6,9</b>	<b>67,9</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-0,5	-6,7
Fremdwährungskursverluste realisiert	-0,2	-4,5
Sonstige Aufwendungen im Finanzergebnis	-0,2	-2,3
Aufwendungen im Zusammenhang mit AIRRAIL-Projekt	-8,0	0,0
Bewertung von Derivaten	-1,9	-8,3
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,0	-21,9
	<b>-10,8</b>	<b>-43,7</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>-3,9</b>	<b>24,2</b>

Zum AIRRAIL-Projekt verweisen wir auf Tz. 15.

\_18

**STEUERN VOM  
EINKOMMEN UND  
VOM ERTRAG**

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG		
in Mio €	2009	2008 angepasst
Laufende Ertragsteuern	-63,9	-67,6
Latente Ertragsteuern	20,0	-32,9
	<b>-43,9</b>	<b>-100,5</b>

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IAS 23 (Fremdkapitalkosten vgl. Tz. 4) wurden die latenten Steuern in 2008 um 7,4 Mio € angepasst.

Der Ertragsteueraufwand bei der Fraport AG 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.

Der latente Steuerertrag im Berichtsjahr resultiert aus der Erhöhung von abzugsfähigen temporären Differenzen zwischen IFRS- und Steuerbilanz und der daraus resultierenden Erhöhung der aktiven latenten Steuern aus den Einzelgesellschaften. Die Erhöhung der passiven latenten Steuern ist hingegen größtenteils auf Effekte im Zusammenhang mit einem Beteiligungserwerb im Berichtsjahr zurückzuführen, welche den Steueraufwand nicht beeinflussen.

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer der inländischen Gesellschaften sowie vergleichbare Ertragsteuern der ausländischen Gesellschaften. Die tatsächlichen Steuern resultieren aus den steuerlichen Ergebnissen des Geschäftsjahres, auf welche die lokalen Steuersätze der jeweiligen Konzern-Gesellschaft angewendet werden.

Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt grundsätzlich anhand des gültigen Steuersatzes des jeweiligen Landes. Bei inländischen Gesellschaften wird ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet. Zum 31. Dezember 2009 verfügte der Fraport-Konzern über aus heutiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 68,3 Mio € (im Vorjahr 48,1 Mio €). Verluste können in Deutschland unter Berücksichtigung der Mindestbesteuerung nach derzeitigem Recht unbefristet vorgetragen werden. Die Verlustnutzungen außerhalb von Deutschland richten sich nach dem jeweiligen nationalen Recht. Von den nicht angesetzten Verlustvorträgen können 53,6 Mio € drei bis fünf Jahre und 4,1 Mio € dreizehn bis achtzehn Jahre vorgetragen werden. Die übrigen nicht angesetzten Verlustvorträge können unbegrenzt vorgetragen werden. Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Goodwills und deren eventuelle Wertminderungen wird jedoch gemäß IAS 12 keine Steuerlatenz berechnet.

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzpositionen zuzuordnen:

ZUORDNUNG DER LATENTEN STEUERN				
in Mio €	2009		2008	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Sachanlagen einschl. Investments in Flughafensbetreiberprojekte	4,5	-258,7	5,6	-225,2
Finanzanlagen	0,0	-0,3	10,7	-
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	6,1	-0,6	3,1	-9,2
Rechnungsabgrenzungsposten	32,3	0,0	25,8	-0,2
Pensionsrückstellungen	0,2	-2,0	0,1	-1,5
Sonstige Rückstellungen	17,2	-3,0	6,4	-3,4
Verbindlichkeiten	129,4	-24,0	92,6	-20,4
Übrige Bilanzposten	31,8	0,0	24,0	0,0
Verlustvorträge	0,1	-	0,2	-
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>221,6</b>	<b>-288,6</b>	<b>168,5</b>	<b>-259,9</b>
Saldierung	-165,4	165,4	-136,7	136,7
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-16,5	-1,4	-0,3
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>56,2</b>	<b>-139,7</b>	<b>30,4</b>	<b>-123,5</b>

Die Position übrige Bilanzposten in Höhe von 31,8 Mio € (im Vorjahr 24,0 Mio €) betrifft vollständig die Steuerlatenzen auf Finanzderivate.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr 36,8 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Beziehung von erwartetem Steueraufwand zum Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt folgende Überleitungsrechnung:

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DES STEUERAUFWANDS		
in Mio €	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	201,2	297,4
<b>Erwarteter Steuerertrag / -aufwand<sup>1</sup></b>	<b>-62,4</b>	<b>-92,2</b>
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	-1,8	1,9
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-0,8	-1,2
Steuern Vorjahre	28,2	9,2
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Betriebsprüfungsrückstellungen	-6,5	-20,4
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-1,3	-1,8
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	5,1	12,4
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-3,6	-5,4
Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-2,2	-2,6
Sonstiges	1,4	-0,4
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-43,9</b>	<b>-100,5</b>

<sup>1</sup> Erwarteter Steuerertrag / -aufwand rund 31 %, bei Körperschaftsteuer 15,0% zuzüglich Solidaritätszuschlag von 5,5% und Gewerbesteuer von rund 15,5%

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 21,8% (im Vorjahr 33,8% angepasst).

\_19

## ERGEBNIS JE AKTIE

	2009		2008 berichtet		2008 angepasst	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss in Mio €	150,0	150,0	173,0	173,0	189,7	189,7
Gewichtete Aktienzahl	91.710.554	92.260.554	91.540.376	92.383.252	91.540.376	92.383.252
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	1,64	1,63	1,89	1,87	2,07	2,05

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2009 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhungen sowie die Weitergabe von eigenen Aktien hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 91.612.759 auf 91.774.500 zum 31. Dezember 2009 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.710.554 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,64 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.260.554 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 1,63 €.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Zusammensetzung und Entwicklung der einzelnen Positionen des Anlagevermögens sind im Konzern-Anlagenspiegel dargestellt.

\_20

## GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERT

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERT		
in Mio €	Buchwert 31.12.2009	Buchwert 31.12.2008
Antalya / IC-U	17,3	0,0
FraSec	22,4	22,4
Media	0,3	0,3
	<b>40,0</b>	<b>22,7</b>

Der Zugang betrifft die in Januar 2009 erfolgte Akquisition der IC-U (vgl. Tz. 2). Zum Zwecke der Werthaltigkeitstests wurde der Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt der zahlungsmittelgenerierenden Einheit der Antalya-Gruppe zugeordnet. Zu weiteren Ausführungen bezüglich Werthaltigkeitstests verweisen wir auf Tz. 4 und 11.

\_21

## SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	34,0	33,3

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere EDV-Programme.

## 22

**INVESTMENTS IN  
FLUGHAFEN-  
BETREIBERPROJEKTE**

<b>INVESTMENTS IN FLUGHAFENBETREIBERPROJEKTE</b>		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Investments in Flughafenbetreiberprojekte	902,3	597,6

Bei den Investments in Flughafenbetreiberprojekte handelt es sich um die aktivierten Konzessionszahlungen für den Terminalbetrieb am Flughafen Antalya (738,4 Mio €) und um getätigte Investitionen in Flughafeninfrastruktur an den Konzessionsflughäfen in Lima (149,2 Mio €) sowie in Varna und Burgas (14,7 Mio €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der zusätzlichen Einbeziehung weiterer 16 % der Anteile am Betreiberkonsortium zum Betrieb der Terminals am Flughafen Antalya.

## 23

**SACHANLAGEN**

<b>SACHANLAGEN</b>		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008 angepasst
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.379,5	2.173,7
Technische Anlagen und Maschinen	399,9	398,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	113,2	148,1
Anlagen im Bau	1.593,8	1.248,1
	<b>4.486,4</b>	<b>3.968,6</b>

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Aktivierung von Fremdkapitalkosten hat sich der Buchwert der Sachanlagen in 2008 um 82,3 Mio € erhöht.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 41,9 Mio € aktiviert. Der wesentliche Teil (40,1 Mio €) entfällt auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der durchschnittliche Fremdkapitalbestand für die generellen Projektfinanzierungen betrug zirka 418 Mio €, der durchschnittliche Buchwert der qualifizierten Vermögenswerte zirka 998 Mio €. Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main stehen. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4%.

Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flugsteig A-Plus stehen, wurden zusätzlich konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Das für dieses Projekt aufgenommene Fremdkapital betrug durchschnittlich 38 Mio €, der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz lag bei 2,7%. Insgesamt wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,6 Mio € aktiviert.

Zur Finanzierung des Domestic-Terminal in Antalya wurden 9,7 Mio € Fremdkapital mit einem Zinssatz von rund 3,9% aufgenommen. Im Berichtsjahr wurden 0,2 Mio € an Fremdkapitalkosten aktiviert.

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 889,9 Mio €. Diese betreffen mit 493,2 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen insbesondere zum Ausbau des Frankfurter Flughafens einschließlich der Maßnahmen und Verpflichtungen für den ökologischen Ausgleich sowie Leistungen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen und deren brandschutztechnischer Erhöhung. Die Verpflichtungen für den ökologischen Ausgleich wurden in Höhe des abgezinsten Zeitwerts mit 100,1 Mio € passiviert und im Anlagevermögen unter Anlagen im Bau aktiviert.

Einzelne Gebäude sind mit Grundschulden in Höhe von rund 20,0 Mio € belastet.

Im Berichtsjahr werden innerhalb der Sachanlagen und sonstigen immateriellen Vermögenswerten Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 40,0 Mio € (im Vorjahr 21,4 Mio €) bilanziert.

FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGE					
in Mio €	Buchwert 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen	Buchwert 31.12.2009
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	1,2	0,0	0,2	1,0
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	17,8	0,0	0,0	1,5	16,3
Technische Anlagen und Maschinen	0,9	24,6	0,7	2,7	22,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2,7	0,0	2,0	0,1	0,6
	<b>21,4</b>	<b>25,8</b>	<b>2,7</b>	<b>4,5</b>	<b>40,0</b>

in Mio €	Buchwert 1.1.2008	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen	Buchwert 31.12.2008
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9,1	10,0	0,0	1,3	17,8
Technische Anlagen und Maschinen	1,1	0,0	0,0	0,2	0,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4,7	0,0	0,7	1,3	2,7
	<b>14,9</b>	<b>10,0</b>	<b>0,7</b>	<b>2,8</b>	<b>21,4</b>

Der Zugang zu den sonstigen immateriellen Vermögenswerten betrifft einen Vertrag über die Nutzung von Softwarelizenzen, deren Eigentum am Ende der Vertragslaufzeit auf Fraport übergeht. Der Vertrag endet 2013.

Die Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken enthalten eine Energieversorgungsanlage, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und dem Vorliegen eines Spezialleasingvertrages wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage Fraport AG zugerechnet. Der zugrunde liegende Vertrag endet 2015.

Des Weiteren enthält dieser Posten ein von der Fraport Cargo Services bis zum Jahr 2024 angemietetes Frachtabfertigungs- und Bürogebäude. Aufgrund der nahezu vollständigen Übernahme wirtschaftlicher Rechte und Pflichten an dem Gebäude und der Tatsache, dass die Vertragsdauer den wesentlichen Teil der Nutzungsdauer übersteigt, wird das wirtschaftliche Eigentum an dem Gebäude dem Leasingnehmer zugerechnet.

Die Zugänge zu den technischen Anlagen und Maschinen betreffen im Wesentlichen einen IT-Servicevertrag mit operational services GmbH & Co. KG, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich das Netzwerk auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, wurde Fraport das wirtschaftliche Eigentum zugerechnet. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis 2015.

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeit endet spätestens 2015 (vgl. Tz. 37).

24

ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENE IMMOBILIEN

ALS FINANZINVESTITIONEN GEHALTENE IMMOBILIEN		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	34,7	9,0

Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien betreffen Grundstücke und Gebäude, die entweder zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden oder bei denen der weitere Verwendungszweck noch

nicht endgültig feststeht. Im Wesentlichen fallen hierunter Teile des Ticonageländes und des Gateway Garden-Geländes. Des Weiteren fallen hierunter die Teile des Mönchhofgeländes, die weder zum Verkauf vorgesehen sind noch eigengenutzt werden. Immobilien des Flughafens Hahn wurden nach dem Verkauf der Gesellschaft im Berichtsjahr ausgebucht.

Im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag zwischen der Fraport AG und der Celanese AG / Ticon GmbH hat sich Fraport verpflichtet, Grundstücke und aufstehende Gebäude zu erwerben. Der Verwendungszweck dieser Grundstücke steht noch nicht endgültig fest. Im Berichtsjahr wurden Zahlungen an die Ticon GmbH in Höhe von 322,1 Mio € geleistet. Darin enthalten sind Anzahlungen für Grundstücke und aufstehende Gebäude, deren Eigentumsübergang in 2011 erfolgt (19,2 Mio €). Der Grundstückswert ergibt sich aus einem externen Verkehrswertgutachten aus dem Jahr 2008. Aufgrund der vorfälligen Zahlung erfolgte eine Abzinsung mit dem laufzeitadäquaten Zinssatz. Die auf den Erwerb des Ticonageländes entfallene Grunderwerbsteuer wurde im Berichtsjahr aus dem Sachanlagevermögen übertragen (3,4 Mio €). Fraport AG werden im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag bis 2013 weitere Immobilien zum Verkehrswert zugehen.

Des Weiteren wurden Teile des ehemaligen Gateway Garden-Geländes zu Anschaffungskosten in Höhe von 7,2 Mio € als Zugang erfasst. Fremdkapitalkosten wurden nicht aktiviert, da die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien die Voraussetzungen für qualifizierte Vermögenswerte nicht erfüllen (vgl. Tz. 4 Fremdkapitalkosten).

Die voraussichtlichen Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit des Mönchhofgeländes bestehen weiterhin. Das Gelände ist nach dem Landebahnbau Risiken aufgrund des Flughafenbetriebs ausgesetzt. Diese Risiken bestehen eingeschränkt auch für Teile der Immobilien des Ticonageländes. Für die sonstigen als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien bestehen keine wesentlichen Risiken zur Veräußerbarkeit.

Der beizulegende Zeitwert der sonstigen als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entspricht zum Bilanzstichtag im Wesentlichen dem Buchwert. Im Berichtsjahr wurden weder Abwertungen noch Wertaufholungen vorgenommen.

Im Geschäftsjahr sind nur unwesentliche Mieteinnahmen und betriebliche Aufwendungen aus genutzten Immobilien angefallen. Für den Unterhalt der nicht genutzten Immobilien sind keine Kosten aufgewendet worden.

## 25

### BETEILIGUNGEN AT EQUITY

BETEILIGUNGEN AT EQUITY		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Flughafen Hannover	17,4	19,0
Xi'an	53,8	51,6
ASG	0,4	0,8
Thalita Trading Ltd.	0,3	0,0
ACF	1,0	1,0
	<b>72,9</b>	<b>72,4</b>

Im Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteilerwerben auch positive Ergebnisse ausgewiesen, unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr Flughafen Hannover mit 1,9 Mio € und ASG mit 0,8 Mio €) erfasst.

Weitere zusammengefasste Finanzinformationen über die assoziierten Unternehmen enthält die folgende Tabelle sowie die Übersicht wesentlicher Tochter-, Gemeinschafts- und assoziierter Unternehmen.

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ÜBER DIE ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Vermögenswerte	714,6	682,3
Eigenkapital	353,8	341,4
Schulden	360,8	340,9
Erlöse	262,6	233,1
Periodenergebnis	17,6	1,7

\_26

ANDERE FINANZ-  
ANLAGEN

ANDERE FINANZANLAGEN		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Available for Sale Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	239,1	101,3
Sonstige Beteiligungen	39,9	40,7
Fair Value-Option		
Schuldscheindarlehen	20,5	48,5
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	3,8	2,0
Sonstige Ausleihungen	171,4	12,9
	<b>474,7</b>	<b>205,4</b>

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 183,4 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen aufgrund von in 2010 fälligen Wertpapieren in Höhe von 55,0 Mio € sowie Veränderungen aus der Marktbewertung in Höhe von 9,5 Mio €.

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen resultiert aus Kapitalrückzahlungen in Höhe von 0,8 Mio €.

Die Kategorie „Fair Value-Option“ beinhaltet insbesondere zwei Schuldscheindarlehen mit einer vertraglich garantierten Kapitalrückzahlung. Einer der Schuldscheine wird im Jahr 2010 fällig und wurde deshalb in die kurzfristigen sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte umgegliedert (vgl. Tz. 27). Aus der Marktbewertung der beiden Schuldscheine wurden Gewinne in Höhe von 1,6 Mio € (im Vorjahr: Verluste 2,0 Mio €) erfasst.

Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Das maximale Kreditausfallrisiko der gesamten Finanzinstrumente, die der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet sind, beträgt zum Bilanzstichtag 50,1 Mio € (im Vorjahr 48,5 Mio €). In dem Kreditausfallrisiko ist der Betrag in Höhe von 29,6 Mio € aus den kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten enthalten (Tz. 27).

Zugänge zu den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen Geldanlagen in Schuldscheindarlehen in Höhe von 166,3 Mio €. Weiterhin wurden der Beteiligungsbuchwert der AIRRAIL Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG (AIRRAIL) in Höhe von 2,3 Mio € sowie die bis dahin ausgegebenen Gesellschafterdarlehen an AIRRAIL in Höhe von 4,9 Mio € aufgrund der aktuellen Baukostenschätzung und der Vermarktungssituation wertberichtigt.

An at Equity-Beteiligungen gewährte Gesellschafterdarlehen wurden im Rahmen der at Equity Fortschreibung um 0,5 Mio € zugeschrieben. Weitere Veränderungen der Ausleihungen an Beteiligungen betreffen die Auszahlung eines Gesellschafterdarlehens in Höhe von 1,3 Mio €.

27

**LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE**

in Mio €	<b>LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE</b>					
	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Gegen assoziierte Unternehmen	0,8	–	0,8	1,1	–	1,1
Gegen sonstige Beteiligungen	5,2	–	5,2	1,7	–	1,7
Finanzielle Vermögenswerte „Fair Value-Option“ (Schuldschein)	29,6	–	29,6	–	–	–
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	344,4	–	344,4	80,1	–	80,1
Sonstige Vermögenswerte	99,4	1,6	101,0	109,4	4,1	113,5
Rechnungsabgrenzungsposten	12,8	18,4	31,2	12,8	38,3	51,1
	<b>492,2</b>	<b>20,0</b>	<b>512,2</b>	<b>205,1</b>	<b>42,4</b>	<b>247,5</b>

Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse.

Die Baukostenzuschüsse werden bei der Fraport AG insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Der Zugang zu den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Fair Value-Option“ resultiert aus der Umgliederung eines in 2010 fälligen Schuldscheins. Dieses wurde im Vorjahr unter den anderen Finanzanlagen ausgewiesen (vgl. Tz. 26).

Die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Available for Sale“ resultiert aus Neuzugängen und Umgliederungen von lang- zu kurzfristigen Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 344,4 Mio € sowie aus den Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewesenen Wertpapiere in Höhe von 80,0 Mio €.

Die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Wesentliche überfällige Posten sind nicht vorhanden.

28

**ERTRAGSTEUERFORDERUNGEN**

in Mio €	<b>ERTRAGSTEUERFORDERUNGEN</b>					
	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Ertragsteuerforderungen	5,3	23,6	28,9	7,8	26,6	34,4

Der wesentlichste Posten in den Ertragsteuerforderungen betrifft das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG)“ trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

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

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2009 rund 32,2 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 27,6 Mio € (im Vorjahr 30,5 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

\_29

**LATENTE  
STEUERANSPRÜCHE**

LATENTE STEUERANSPRÜCHE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Latente Steueransprüche	56,2	30,4

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ (vgl. Tz. 18) enthalten.

\_30

**VORRÄTE**

VORRÄTE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008 angepasst
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	41,9	29,7
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9,8	15,7
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2,2	1,7
Fertige Erzeugnisse	0,0	0,1
Sonstige	0,1	0,2
	<b>54,0</b>	<b>47,4</b>

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Aktivierung von Fremdkapitalkosten hat sich der Buchwert der Grundstücke und Gebäude zum Verkauf in 2008 um 2,0 Mio € erhöht.

In den Grundstücken und Gebäuden sind erstmals zwei Logistikimmobilien enthalten, deren Verkauf für 2010 vorgesehen ist. Bis zum Bilanzstichtag sind hierfür Herstellungskosten in Höhe von 9,2 Mio € aufgelaufen. Davon wurden 0,4 Mio € aus den Sachanlagen übertragen. Des Weiteren wurden aufgrund der voranschreitenden Erschließung der zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhofsgeländes im Berichtsjahr 4,0 Mio € aktiviert. Darin enthalten sind 0,6 Mio € aktivierte Fremdkapitalkosten aus genereller Projektfinanzierung (vgl. Tz. 23). Buchwertabgänge in Höhe von 1,0 Mio € ergaben sich durch drei Grundstücksteilverkäufe.

Die Veräußerungswerte der Logistikimmobilien sind entweder vertraglich festgelegt oder sie ergeben sich aus kürzlich vorgenommenen vergleichbaren Transaktionen. Bei der Berechnung der Nettoveräußerungswerte wurde aufgrund des im Jahr 2010 bevorstehenden Verkaufs auf eine Abzinsung verzichtet. Verkaufsadäquate Risikoabschläge wurden jedoch berücksichtigt. Die Nettoveräußerungswerte übersteigen die Buchwerte und die bis zum Verkauf anfallenden Kosten der Logistikimmobilien. Eine Abwertung war deshalb nicht erforderlich.

Der Nettoveräußerungswert für die zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhofsgeländes wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der DCF-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum von 7 Jahren mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 5 % berechnet. Zusätzlich zu den im Gutachten berücksichtigten Risiken wurden weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke. Der Nettoveräußerungswert übersteigt den Buchwert. Abwertungen waren deshalb nicht erforderlich.

Für 2010 ist vorgesehen, Teile des Mönchhofgeländes mit einem Buchwert von zirka 2,1 Mio € zu verkaufen.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen. Die zur Veräußerung erbrachten Leistungen ergeben sich im Wesentlichen aus Personalaufwendungen der Fraport Immo.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

\_31

**FORDERUNGEN AUS  
LIEFERUNGEN UND  
LEISTUNGEN**

<b>FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN</b>		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Gegen fremde Unternehmen	158,4	154,9

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwertes von 158,4 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos.

<b>ANALYSE AUSFALLRISIKO</b>		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Buchwert	158,4	154,9
davon weder überfällig noch wertgemindert	78,2	68,5
davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
< 30 Tage	40,9	52,6
30–180 Tage	17,1	11,9
> 180 Tage	15,9	1,3

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen. Es bestehen keine Risikokonzentrationen in Bezug auf die offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr 4,9 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 13,5 Mio € (im Vorjahr 13,0 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

Als Sicherheiten für Finanzschulden waren zum Bilanzstichtag Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3,7 Mio € (im Vorjahr 0,0 Mio €) verpfändet.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

<b>WERTBERICHTIGUNGSKONTO</b>		
in Mio €	2009	2008
<b>Stand 1. Januar</b>	<b>19,0</b>	<b>21,4</b>
Netto-Zuführungen	-1,2	0,7
Inanspruchnahmen	0,2	3,1
Veränderung Konsolidierungskreis	-0,7	0,0
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>16,9</b>	<b>19,0</b>

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 1,2 Mio € (im Vorjahr 3,7 Mio €), die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden sowie umsatzmindernd gebuchte Einzelwertberichtigungen und Auflösungen von Einzelwertberichtigungen.

\_32

## ZAHLUNGSMITTEL

ZAHLUNGSMITTEL		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1.802,3	1.154,8

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder. Der Anstieg der Zahlungsmittel resultiert insbesondere aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Ausgabe eines Schuldscheindarlehens sowie von zwei Anleihen zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 1.698,4 Mio € mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können jederzeit ohne Risikoabschläge liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 30,0 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

\_33

ZUR VERÄUSSERUNG  
GEHALTENE LANGFRIS-  
TIGE VERMÖGENSWERTE;  
SCHULDEN IM ZUSAM-  
MENHANG MIT ZUR VER-  
ÄUSSERUNG GEHALTE-  
NEN VERMÖGENSWERTEN

Die in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2008 ausgewiesenen zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte sowie Schulden betreffen die ICTS.

\_34

GESELLSCHAFTERN  
DER FRAPORT AG  
ZURECHENBARES  
EIGENKAPITAL

GESELLSCHAFTERN DER FRAPORT AG ZURECHENBARES EIGENKAPITAL		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008 angepasst
Gezeichnetes Kapital	917,7	916,1
Kapitalrücklage	578,3	573,1
Gewinnrücklagen	946,4	913,2
Konzern-Bilanzgewinn	106,2	105,6
	<b>2.548,6</b>	<b>2.508,0</b>

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr um 1,6 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt. Davon betreffen 1,5 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 42 Tsd € geschaffen. Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich das gezeichnete Kapital um weitere 0,1 Mio €.

### Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 91.858.729 (im Vorjahr 91.709.454) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

ENTWICKLUNG DER IM UMLAUF BEFINDLICHEN UND DER EIGENEN AKTIEN NACH § 160 AKTG					
	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2009</b>	<b>91.709.454</b>	<b>91.612.759</b>	<b>96.695</b>	<b>966.950</b>	<b>0,105</b>
Mitarbeiteraktienprogramm: Kapitalerhöhung (29. Mai 2009)	145.075	145.075			
Management-Stock-Options-Plan (MSOP):					
Kapitalerhöhungen MSOP 2001	4.200	4.200			
Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände		12.466	- 12.466	- 124.660	- 0,014
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>91.858.729</b>	<b>91.774.500</b>	<b>84.229</b>	<b>842.290</b>	<b>0,092</b>

ENTWICKLUNG DER IM UMLAUF BEFINDLICHEN UND DER EIGENEN AKTIEN NACH § 160 AKTG					
	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2008</b>	<b>91.561.272</b>	<b>91.456.593</b>	<b>104.679</b>	<b>1.046.790</b>	<b>0,114</b>
Mitarbeiteraktienprogramm: Kapitalerhöhung (30. Mai 2008)	99.332	99.332			
Management-Stock-Options-Plan (MSOP):					
Kapitalerhöhungen MSOP 2001	4.150	4.150			
Kapitalerhöhungen MSOP 2005	44.700	44.700			
Vorstandsvergütung: Aktienweitergabe an Vorstände		7.984	- 7.984	- 79.840	- 0,009
<b>Stand 31.12.2008</b>	<b>91.709.454</b>	<b>91.612.759</b>	<b>96.695</b>	<b>966.950</b>	<b>0,105</b>

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 1.450.750 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

### ENTWICKLUNG DES GENEHMIGTEN KAPITALS

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 2008	697.376	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm	- 145.075	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31. Dezember 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 der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

### **Bedingtes Kapital**

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von begebenen und noch nicht ausgeübten Bezugsrechten aus dem durch die Hauptversammlung vom 14. März 2001 beschlossenen MSOP 2001 hinaus auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat wurden ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Die Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten nach dem MSOP 2001 wurde in der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 aufgehoben.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 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. Mit dieser Ausübung sind alle nicht verfallenen Aktienoptionen des MSOP 2001 ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung zur Erfüllung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplanes 2001 wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten (Vorstandsmitglieder und im Inland beschäftigte Führungskräfte der Fraport AG sowie die Geschäftsführer und die Führungskräfte der verbundenen Unternehmen der Fraport AG) von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen 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 resultiert aus einer Erhöhung von 2,4 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (16,31 € Aktie) der im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 145.075). Des Weiteren resultiert die Veränderung aus dem übersteigenden Ausgabebetrag von 0,1 Mio € (4. Tranche MSOP 2001) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Aktienoptionen ausgegebenen Aktien (insgesamt 4.200).

Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,2 Mio € (12,35 € je Aktie).

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,6 Mio € (im Vorjahr 3,1 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

### **Gewinnrücklagen**

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Aktivierung von Fremdkapitalkosten wurden die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2008 um 41,5 Mio € und zum 31. Dezember 2008 um 58,2 Mio € angepasst. Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher

Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen.

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt –6,3 Mio € (im Vorjahr –1,3 Mio €), darin sind in Höhe von –9,2 Mio € Währungsdifferenzen aus der at Equity-Bewertung der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaft zu Lasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden. Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –64,8 Mio € (im Vorjahr –48,6 Mio €) und unter Berücksichtigung von Konsolidierungsmaßnahmen (1,7 Mio €) insgesamt –63,1 Mio € (im Vorjahr –48,6 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt +5,2 Mio € (im Vorjahr –5,5 Mio €). Darüber hinaus wurden in 2006 aufgrund der Neubewertung der Kapitalanteile an der LAP weitere 2,0 Mio € in die Neubewertungsrücklage eingestellt. Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens.

### Konzern-Bilanzgewinn

Der Konzern-Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn der Fraport AG. Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,15 € je Aktie (im Vorjahr 1,15 € je Aktie).

\_35

#### MINDERHEITSANTEILE AM EIGENKAPITAL

MINDERHEITSANTEILE AM EIGENKAPITAL		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Minderheitsanteile am Eigenkapital (ohne zurechenbaren Jahresüberschuss)	27,0	53,0
Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss	7,3	7,2
	<b>34,3</b>	<b>60,2</b>

Die Anteile fremder Gesellschafter betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star, FraCareS, Fraport Peru, FSG, FPS, Media und LAP.

\_36

#### LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Finanzverbindlichkeiten	118,9	4.126,9	4.245,8	555,5	1.685,3	2.240,8

Zur weiteren Aufstockung der Vorratsfinanzierung bei der Fraport AG 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 betrug 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 betrug 98,566 %. Weiterhin wurde ein Schulscheindarlehen über 368 Mio € emittiert sowie bei zwei Infrastrukturbanken Förderkredite über insgesamt 980 Mio € aufgenommen.

Es bestehen folgende wesentliche Einzelkredite:

WESENTLICHE EINZELKREDITE				
Laufzeit von /bis	Währung <sup>4</sup>	Zinssatz in %	Stand 31.12.2009 in Mio €	Stand 31.12.2008 in Mio €
<b>Festverzinsliche Kredite</b>				
1998–2010	€	4,83	35,8	35,8
1999–2028	€	3,85	25,1	26,4
1999–2028	€	3,85	25,1	26,4
1999–2011	€	4,72	25,6	25,6
2004–2014	€	4,21	50,0	50,0
2006–2016	€	4,52	30,0	30,0
2006–2016	€	4,54	25,0	25,0
2006–2016	€	4,59	25,0	25,0
2007–2019	€	7,28	187,9	120,7
2007–2022	USD	6,88	110,9	107,3
2008–2018	€	4,52	30,0	30,0
2008–2018	€	5,05	50,0	50,0
2008–2015 <sup>1</sup>	€	4,64	75,0	75,0
2008–2017 <sup>1</sup>	€	5,22	25,0	25,0
2009–2019	€	6,74	40,0	
2009–2019	€	5,96	25,0	
2009–2019	€	6,22	30,0	
2009–2019	€	6,76	25,0	
2009–2019	€	6,53	40,0	
2009–2014 <sup>1</sup>	€	4,83	65,5	
2009–2016 <sup>3</sup>	€	5,35	100,0	
2009–2019 <sup>3</sup>	€	4,58	40,0	
2009–2019 <sup>2</sup>	€	5,25	800,0	
2009–2029 <sup>2</sup>	€	5,88	150,0	
<b>Variabel verzinsliche Kredite</b>				
2006–2016	CHF	1,25	49,1	49,1
2007–2019	€	3,59	66,6	33,6
2008–2015 <sup>1</sup>	€	1,65	388,0	388,0
2008–2017 <sup>1</sup>	€	1,72	232,0	232,0
2009–2014 <sup>1</sup>	€	3,10	145,5	
2009–2017 <sup>1</sup>	€	3,50	73,0	
2009–2019 <sup>1</sup>	€	3,70	25,0	
2009–2014 <sup>1</sup>	€	3,10	45,0	
2009–2019 <sup>3</sup>	€	1,51	190,0	
2009–2019 <sup>3</sup>	€	1,38	230,0	
2009–2016 <sup>3</sup>	€	2,16	100,0	
2009–2018 <sup>3</sup>	€	1,56	320,0	

<sup>1</sup> Schuldscheindarlehen

<sup>3</sup> Förderkredite

<sup>2</sup> Anleihe

<sup>4</sup> umgerechnet zum respektiven Stichtagskurs

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Den festverzinslichen Krediten werden auch diejenigen variabel verzinslichen Kredite zugeordnet, bei denen der Zins durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften gefixt wurde.

\_37

**VERBINDLICHKEITEN  
AUS LIEFERUNGEN UND  
LEISTUNGEN**

<b>VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN</b>						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Gegenüber fremden Unternehmen	219,8	73,1	292,9	196,2	38,3	234,5
Gegenüber Celanese / Ticona	0,0	41,6	41,6	197,6	154,6	352,2
	<b>219,8</b>	<b>114,7</b>	<b>334,5</b>	<b>393,8</b>	<b>192,9</b>	<b>586,7</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber fremden Unternehmen enthalten eine Finanzierungsleasingverbindlichkeit in Höhe von 7,2 Mio € (im Vorjahr 8,2 Mio €).

Am 5. Februar 2009 erfolgte im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag mit der Celanese AG / Ticona GmbH eine vorgezogene Teilzahlung in Höhe von 322,1 Mio €. Die Teilzahlung betrifft mit 302,9 Mio € 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 die Verbindlichkeit in Höhe von 312,3 Mio € ausgebucht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den bilanzierten Verbindlichkeiten und der hierfür erfolgten Teilzahlung wurde als Zinsertrag erfasst.

Für Verpflichtungen aus naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens bestehen zum Bilanzstichtag Verbindlichkeiten in Höhe von 40,0 Mio € (vgl. Tz. 23).

\_38

**LANG- UND KURZFRISTIGE  
SONSTIGE  
VERBINDLICHKEITEN**

<b>LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN</b>						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,3	–	1,3	0,8	–	0,8
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3,3	–	3,3	2,5	–	2,5
Gegenüber assoziierten Unternehmen	4,6	–	4,6	0,2	–	0,2
Gegenüber Beteiligungen	3,6	–	3,6	4,8	–	4,8
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	–	20,9	20,9	–	29,8	29,8
Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	11,8	47,0	58,8	9,6	65,8	75,4
Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen in Antalya	50,2	434,0	484,2	–	307,2	307,2
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	0,9	111,1	112,0	1,6	80,2	81,8
Sonstige Verbindlichkeiten	55,5	79,1	134,6	44,1	31,8	75,9
	<b>131,2</b>	<b>692,1</b>	<b>823,3</b>	<b>63,6</b>	<b>514,8</b>	<b>578,4</b>

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Leasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Von den Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen entfallen auf Zuschüsse durch die öffentliche Hand 13,4 Mio € (im Vorjahr 22,8 Mio €) und auf andere Zuschussgeber 7,5 Mio € (im Vorjahr 7,0 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der

Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagengegenstände linear aufgelöst.

Bei den Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

Unter den sonstigen Verbindlichkeiten sind Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 516,9 Mio € (im Vorjahr 320,7 Mio €) bilanziert (vgl. Tz. 22 und 23). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Leasingverbindlichkeit im Zusammenhang mit dem Investment in das Flughafenbetreiberprojekt in Antalya zurückzuführen (vgl. Tz. 22). Eine weitere Verbindlichkeit aus einem Finanzierungsleasingverhältnis wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen (vgl. Tz. 37).

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

FÄLLIGKEIT DER LEASINGZAHLUNGEN				
	Restlaufzeit			Gesamt
in Mio €	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2009
Leasingzahlungen	57,7	229,2	520,1	807,0
Abzinsungsbeträge	2,3	37,4	243,1	282,8
<b>Barwerte</b>	<b>55,4</b>	<b>191,8</b>	<b>276,9</b>	<b>524,1</b>

	Restlaufzeit			Gesamt
in Mio €	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2008
Leasingzahlungen	3,8	148,0	398,7	550,5
Abzinsungsbeträge	0,7	23,6	194,9	219,2
<b>Barwerte</b>	<b>3,1</b>	<b>124,4</b>	<b>203,8</b>	<b>331,3</b>

Die Abzinsungsraten liegen wie im Vorjahr zwischen 5,8% und 7,2%. Die Laufzeit des längsten Vertrages endet 2024. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

### \_39

#### LATENTE STEUER- VERPFLICHTUNGEN

LATENTE STEUERVERPFLICHTUNGEN		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008 angepasst
Latente Steuerverpflichtungen	139,7	123,5

Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Aktivierung von Fremdkapitalkosten wurden die latenten Steuerverpflichtungen zum 31. Dezember 2008 um 26,1 Mio € angepasst.

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „Temporary-Concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 18 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ enthalten.

\_40

**PENSIONS-  
VERPFLICHTUNGEN**

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden:

<b>PENSIONSVERPFLICHTUNGEN</b>					
in Mio €	2009	2008	2007	2006	2005
Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar	26,5 <sup>1</sup>	27,6	29,1	29,9	25,5
Zinsaufwand	1,5	1,4	1,4	1,1	1,2
Laufender Dienstzeitaufwand	1,5	1,5	2,1	1,8	2,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,9	0,1	0,0	0,0	0,0
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,8	-1,5	-1,8	-1,3	-1,2
Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust	4,0	-1,8	-3,2	-2,4	2,3
<b>Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember</b>	<b>32,6</b>	<b>27,3</b>	<b>27,6</b>	<b>29,1</b>	<b>29,9</b>
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember</b>	<b>13,8</b>	<b>12,4</b>	<b>11,6</b>	<b>10,6</b>	<b>10,0</b>
<b>Saldierung</b>					
<b>Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden</b>					
Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst:					
Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	12,3	8,3	8,2	8,5	8,5
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-13,8	-12,4	-11,6	-10,6	-10,0
<b>Überdeckung</b>	<b>-1,5</b>	<b>-4,1</b>	<b>-3,4</b>	<b>-2,1</b>	<b>-1,5</b>
Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen	20,3	19,0	19,4	20,6	21,4
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld</b>	<b>20,3</b>	<b>19,0</b>	<b>19,4</b>	<b>20,6</b>	<b>21,4</b>
<b>In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge</b>					
Laufender Dienstzeitaufwand	1,5	1,5	2,1	1,8	2,1
Zinsaufwand	1,5	1,4	1,4	1,1	1,2
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-0,3	-0,2	-0,3	-0,3	0,0
Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung	4,0	-1,8	-3,2	-2,4	2,3
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,9	0,1	0,0	0,0	0,0
<b>In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand</b>	<b>7,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>5,6</b>
<b>Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode</b>					
<b>Nettoschuld zu Beginn des Jahres</b>	<b>18,3<sup>1</sup></b>	<b>19,4</b>	<b>20,6</b>	<b>21,4</b>	<b>25,5</b>
Veränderung der Überdeckung	-2,7	0,7	1,3	0,7	1,5
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	7,7	1,2	0,1	0,2	5,6
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,8	-1,5	-1,8	-1,3	-1,2
Gezahlter Aktivwert Versicherung	-1,2	-0,8	-0,8	-0,4	-10,0
Veränderungen Konzern – Umbuchung Antalya	0,0	0,0	0,0	-1,9	0,0
Veränderungen Konzern – Zugang Twin Star	0,0	0,0	0,0	1,9	0,0
<b>Nettoschuld am Ende des Jahres</b>	<b>20,3</b>	<b>19,0</b>	<b>19,4</b>	<b>20,6</b>	<b>21,4</b>
<b>Überleitung Entwicklung des Planvermögens</b>					
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 1. Januar	12,4	11,6	10,6	9,9	0,0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,3	-0,2	0,3	0,3	0,0
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	-0,1	0,2	-0,1	0,0	-0,1
Gezahlter Aktivwert Versicherung	1,2	0,8	0,8	0,4	10,0
<b>Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember</b>	<b>13,8</b>	<b>12,4</b>	<b>11,6</b>	<b>10,6</b>	<b>9,9</b>

<sup>1</sup> Veränderung des Anfangsbestandes gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Entkonsolidierung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 19 unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 235 Anwartschaften (davon 140 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus

der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Der Barwert (PBO) der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,8 Mio €.

In 2010 werden in die Rückdeckungsversicherung rund 1,2 Mio € Beiträge gezahlt.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrundegelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2009 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 5. Januar 2010 beziehungsweise 16. Dezember 2009 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Für leitende Angestellte (14 unverfallbare Anwartschaften) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 2,2 Mio €. Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 16. Dezember 2009 zugrunde.

Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 13,8 Mio € (im Vorjahr 12,4 Mio €) angesetzt. Davon ist ein Teil des Barwertes der Pensionsverpflichtung (DBO) mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 2,54%. Dieser Wert entspricht der aktuellen Verzinsung des Berichtsjahres.

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um  $\pm 0,5\%$  bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG, zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 1,8 Mio € (4,5%) beziehungsweise eine um 1,6 Mio € geringere Verpflichtung (5,5%) auf.

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 Beiträge 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% auf 2,3%. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte in 2009 betragen 437,0 Mio €.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.7), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.27). Eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan erfordert nach IAS 19.29 jedoch genaue Angaben über den Anteil der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft an der Gesamtverpflichtung sowie den genauen Anteil am Gesamtvermögen der ZVK.

Sind nur unzureichende Informationen vorhanden und deckt eine Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.32 b), ist eine Bilanzierung wie bei einem beitragsorientierten Plan vorzunehmen.

Aus diesem Grund hat die Fraport AG den vorliegenden Plan als beitragsorientierten Plan behandelt.

\_41

**LANG- UND KURZFRIS-  
TIGE ERTRAGSTEUER-  
RÜCKSTELLUNGEN**

<b>LANG- UND KURZFRISTIGE ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN</b>						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2009	≤ 1 Jahr	> 1 Jahr	31.12.2008
Ertragsteuerrückstellungen	6,7	135,0	141,7	1,9	170,0	171,9

Die Veränderung der Steuerrückstellungen ist im Wesentlichen auf den Abschluss von Teilbereichen der Betriebsprüfung bei der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002 zurückzuführen.

\_42

**LANG- UND KURZ-  
FRISTIGE SONSTIGE  
RÜCKSTELLUNGEN**

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

<b>PERSONALRÜCKSTELLUNGEN</b>						
in Mio €	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2009
Personal	149,8	-74,2	-10,4	63,4	0,4	129,0
davon langfristig	69,1					62,1
davon kurzfristig	80,7					66,9

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, des tariflichen Leistungsentgeltes (ehemals LEA), weiterer Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG, Überstundenguthaben und Resturlaubsansprüche sowie für erwartete Abfindungszahlungen gebildet.

<b>SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN</b>						
in Mio €	1.1.2009	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2009
Umwelt	37,2	-8,1	0,0	3,6	0,6	33,3
Übrige	102,9	-25,7	-4,7	134,0		206,5
	140,1	-33,8	-4,7	137,6	0,6	239,8
davon langfristig	31,9					67,8
davon kurzfristig	108,2					172,0

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Die übrigen Rückstellungen enthalten in Höhe von 6,7 Mio € (im Vorjahr 11,3 Mio €) die in 2003 bei der Fraport AG gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms.

Im Geschäftsjahr wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens Frankfurt sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen. Hieraus ergibt sich für die Fraport AG die Verpflichtung, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Diese wurde in Höhe von 58,7 Mio € berücksichtigt.

Zudem wurde eine Rückstellung in Höhe von 29,8 Mio € für Grundstückserwerbe gebildet, die der Fraport AG im laufenden Geschäftsjahr per Besitzeinweisungsbeschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt im Zusammenhang mit dem Ausbau zugegangen sind.

Die übrigen Rückstellungen wurden wie im Vorjahr unter anderem für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie Schadensfälle gebildet.

\_43

## FINANZINSTRUMENTE

## Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2009 beziehungsweise 2008 dar:

FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2009									
Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominalvolumen	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2009	
				Erfolgswirksame Bewertung					
		Loans and Receivables		Fair Value-Option	Held for Trading	Available for Sale			Hedging-Derivat
in Mio €	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>		Buchwert <sup>1</sup>	
<b>Aktiva</b>									
Zahlungsmittel	1.802,3								1.802,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		158,4	158,4						158,4
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		67,5	67,5	29,6		344,4			411,9
Andere Finanzanlagen									
Wertpapiere				20,5		239,1			259,6
Sonstige Beteiligungen						39,9			39,9
Ausleihungen an Beteiligungen		3,8	3,8						3,8
Sonstige Ausleihungen		171,4	171,4						171,4
Derivative finanzielle Vermögenswerte									
Hedging-Derivat								0,3	0,3
Übrige Derivate									0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.802,3</b>	<b>401,1</b>	<b>401,1</b>	<b>50,1</b>	<b>0,0</b>	<b>623,4</b>		<b>0,3</b>	<b>2.847,6</b>
		Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value-Option	Held for Trading	IAS-17-Verbindlichkeit		Hedging-Derivat	Summe Fair Value
		Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	
<b>Passiva</b>									
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		327,3	327,3						327,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		41,3	41,3						41,3
Finanzschulden		4.245,8	4.100,5						4.100,5
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing						524,1	529,8		529,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Hedging-Derivat								107,4	107,4
Übrige Derivate					8,9				8,9
<b>Summe Passiva</b>		<b>4.614,4</b>	<b>4.469,1</b>		<b>8,9</b>	<b>524,1</b>	<b>529,8</b>	<b>107,4</b>	<b>5.115,2</b>

<sup>1</sup> Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

## FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2008

Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominal- volumen	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2008	
				Erfolgswirksame Bewertung					
		Loans and Receivables		Fair Value- Option	Held for Trading	Available for Sale			Hedging- Derivat
in Mio €	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>		Buchwert <sup>1</sup>	
<b>Aktiva</b>									
Zahlungsmittel	1.154,8								1.154,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		154,9	154,9						154,9
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		12,6	12,6			80,1			92,7
Andere Finanzanlagen									
Wertpapiere				48,5		101,3			149,8
Sonstige Beteiligungen						40,7			40,7
Ausleihungen an Beteiligungen		2,0	2,0						2,0
Sonstige Ausleihungen		12,9	12,9						12,9
Derivative finanzielle Vermögenswerte									
Hedging-Derivat									0,0
Übrige Derivate									0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.154,8</b>	<b>182,4</b>	<b>182,4</b>	<b>48,5</b>	<b>0,0</b>	<b>222,1</b>		<b>0,0</b>	<b>1.607,8</b>
		Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value- Option	Held for Trading	IAS-17-Verbindlichkeit		Hedging- Derivat	Summe Fair Value
		Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Buchwert <sup>1</sup>	Fair Value	Buchwert <sup>1</sup>	
<b>Passiva</b>									
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		578,5	578,5						578,5
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		28,6	28,6						28,6
Finanzschulden		2.240,8	2.148,1						2.148,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing						328,9	335,9		335,9
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Hedging-Derivat								74,6	74,6
Übrige Derivate					7,2				7,2
<b>Summe Passiva</b>		<b>2.847,9</b>	<b>2.755,2</b>		<b>7,2</b>	<b>328,9</b>	<b>335,9</b>	<b>74,6</b>	<b>3.172,9</b>

<sup>1</sup> Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerten entsprechen die Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere erfolgt zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle (unter anderem Monte-Carlo-Simulation) zugrunde gelegt.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Zinssicherungsgeschäfte. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente werden auf Basis abgezinster, zukünftiger erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag marktgerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften sowie an übrigen nicht börsennotierten Beteiligungen vorhanden. Es wurde angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes nicht möglich ist. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag keine Veräußerungsabsicht vor.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und Ausleihungen an Beteiligungen entsprechen jeweils dem beizulegenden Zeitwert. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, so dass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwertes darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Hier wird ebenfalls angenommen, dass der Barwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Bei den übrigen Ausleihungen handelt es sich um im Berichtsjahr zugegangene festverzinsliche Schuldscheindarlehen. Weil sich der Marktzins seit Zugang der Schuldscheindarlehen nur unwesentlich verändert hat, aufgrund eines fehlenden aktiven Marktes keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vorliegen und die Restlaufzeit weniger als zwei Jahre beträgt, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag besteht keine Veräußerungsabsicht.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten haben überwiegend kurzfristige Laufzeiten. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen den jeweiligen Buchwerten. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt, wobei zur Abzinsung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der jeweils fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Der Barwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet:

BEWERTUNGSSTUFEN IM SINNE DES IFRS 7.27A				
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
	31.12.2009	Börsenpreise	abgeleitete Preise	nicht ableitbare Preise
<b>Aktiva</b>				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	344,4	344,4	0,0	0,0
Fair Value-Option	29,6	0,0	29,6	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	239,1	239,1	0,0	0,0
Wertpapiere Fair Value-Option	20,6	0,0	20,6	0,0
Sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate finanzielle Vermögenswerte				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	0,3	0,0	0,3	0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>634,0</b>	<b>583,5</b>	<b>50,5</b>	<b>0,0</b>
<b>Passiva</b>				
Derivate finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	8,9	0,0	8,9	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	107,4	0,0	107,4	0,0
<b>Summe Passiva</b>	<b>116,3</b>	<b>0,0</b>	<b>116,3</b>	<b>0,0</b>

### Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

NETTOERGEBNISSE JE BEWERTUNGSKATEGORIE		
in Mio €	2009	2008
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Loans and Receivables	4,3	12,9
Fair Value-Option	1,6	-17,3
Held for Trading	0,0	0,0
Available for Sale	11,9	13,9
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
At Amortised Cost	0,3	-6,2
Held for Trading	-1,8	-8,1

Das Nettoergebnis setzt sich aus Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenerträge der Kategorie „Fair Value-Option“ und „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt. Diese sind im Zinsergebnis enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Gewinne aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Available for Sale“ in Höhe von 10,5 Mio € (im Vorjahr: Verluste in Höhe von 33,7 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Daneben wurde die Zahlung aus der Bundesgarantie für Kapitalanlagen in Höhe von 0,5 Mio € erfolgswirksam erfasst und im Nettoergebnis dieser Kategorie berücksichtigt (im Vorjahr: Fremdwährungsgewinne in Höhe von 3,5 Mio €).

### Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt der Fraport-Konzern insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen sowie Rohstoffpreisen. Zins- und Währungsrisiken begegnen wir durch 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. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden und werden fortlaufend Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen, damit Planungssicherheit zu gewährleisten sowie zur Optimierung von Kreditkonditionen.

Währungskursrisiken bestehen im Fraport-Konzern vor allem aus Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Diesem wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Rohstoffpreisrisiken bestehen im Fraport-Konzern im Wesentlichen aus dem operativen Geschäft der Bodenverkehrsdienste. Preisänderungen, insbesondere beim Diesel, können nicht im Sinne einer natürlich geschlossenen Position an die Kunden weitergegeben werden. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko, dem durch den Abschluss von Dieselswaps für zukünftig geplante Dieseleinkäufe entgegengetreten wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Fraport-Konzern fünfzig Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden. Ferner wurden zu fünf (im Vorjahr vier) Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert ist in dem Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren bestehen elf (im Vorjahr achtunddreißig) Devisentermingeschäfte sowie zehn (im Vorjahr zwölf) Dieselswaps.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE						
in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Zinsswaps	1.447,9	1.438,7	-114,7	-78,1	0,0	0,0
Dieselswaps	19.690 mt <sup>1</sup>	26.520 mt	-1,4	-3,7	0,2	0,0
Devisentermingeschäfte	3,90	9,04	0,10	-0,02	0,10	0,00

<sup>1</sup> 19.690 mt entsprechen 23,3 Mio Liter

In der Summe der Marktwerte der Dieselswaps in Höhe von -1,4 Mio € ist der noch abzurechnende Anteil der Dieselpreisabsicherung für Dezember 2009 in Höhe von -0,1 Mio € (Volumen: 730 mt) enthalten.

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Zins- und Währungsrisikomanagementrichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Banken erstklassiger Bonität abgeschlossen, so dass das Ausfall- beziehungsweise Kreditrisiko damit minimiert wird.

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

MARKTWERTE DER DERIVATEN FINANZINSTRUMENTE				
in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	105,8	70,9
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	8,9	7,2
Dieselswaps	0,2	0,0	1,6	3,7
Devisentermingeschäfte – Cash Flow Hedges	0,1	0,0	0,00	0,02

Fünfundvierzig der abgeschlossenen Zinsswaps sind bereits bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet. Fünf Zinsswaps bestehen, um für einen Teil des zukünftigen Kapitalbedarfs das Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus diesen Positionen zu reduzieren. Insgesamt werden fünfundvierzig Zinsswaps und Forward-Zinsswaps, die Devisentermingeschäfte sowie die Dieselswaps nach den Regeln des IAS 39 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in der Neubewertungsrücklage im Eigenkapital erfasst, soweit die Sicherungsbeziehung effektiv ist. Die Effektivität dieser Cash Flow Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Fünf Zinsswaps werden als „Held for Trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

ZINSSWAPS			
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert inkl. Stückzinsen in Mio €
2005	2014	60,0	- 3,8
2006	2016	70,0	- 5,2
2007	2017	60,0	- 5,1
2007	2019	187,9	- 19,8
2008	2018	115,0	- 7,8
2009	2015	45,0	- 4,1
2009	2016	100,0	- 7,0
2009	2017	25,0	- 2,2
2009	2019	220,0	- 20,1
2010	2015	85,0	- 6,6
2010	2017	100,0	- 8,0
2010	2020	185,0	- 13,8
2011	2015	70,0	- 2,3
		<b>1.322,9</b>	<b>- 105,8</b>

DEVISENTERMINGESCHÄFTE		
Fälligkeit	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert in Mio €
2010	3,9	0,10

DIESELSWAPS		
Absicherungsjahr	Absicherungsvolumen in mt	Marktwert in Mio €
2010	6.960	- 0,8
2011	8.400	- 0,6
2012	3.600	0,1
	<b>18.960</b>	<b>- 1,3</b>

Während des Geschäftsjahres wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 23,0 Mio € (im Vorjahr 87,2 Mio € Verluste) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwertes im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden 16,9 Mio € Verluste (im Vorjahr 2,2 Mio € Gewinne) in das Finanzergebnis und 1,6 Mio € Verluste (im Vorjahr 0,0 Mio €) in das Betriebsergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Diesel- und Zinsswaps in Höhe von 1,1 Mio € aufwandswirksam erfasst (im Vorjahr 0,0 Mio €).

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

44

### ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHT- ERSTATTUNG

Am 30. November 2006 hat das IASB den IFRS 8 (Operating Segments) veröffentlicht. IFRS 8 ersetzt den IAS 14 und gleicht die Regelungen an die des SFAS 131 an. IFRS 8 legt die Anwendung des „Management Approach“ bei der Segmentberichterstattung zugrunde. Die Fraport AG hat den IFRS 8 in diesem Geschäftsjahr erstmalig angewendet (vgl. Tz. 4). Die bisherige Segmentberichterstattung des Fraport-Konzerns nach IAS 14 orientierte sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand. Somit hat die Anwendung des IFRS 8 keine wesentliche Auswirkung auf die Segmentberichterstattung des Fraport-Konzerns. Es wurden lediglich die Anhangangaben erweitert.

Die Geschäftstätigkeit des Fraport-Konzerns wurde bisher in den vier Segmenten Aviation, Retail & Properties, Ground Handling und External Activities abgebildet. Zum 1. Januar 2009 ist eine neue Segmentstruktur in Kraft getreten. Das Segment Retail & Properties wurde um sämtliche Aktivitäten bereinigt, die sachlich nicht mehr dem Segment zuzuordnen waren, und wurde danach in Retail & Real Estate umbenannt. Die internen Servicebereiche Immobilien Facility Management sowie Informations- und Kommunikationsdienstleistungen inklusive ihrer Tochterunternehmen wurden als Services in das neu benannte Segment External Activities & Services umgegliedert. Zudem wurde das Profitcenter, in dem die kostenbezogenen Nutzerentgelte gebündelt sind, in das Segment Aviation überführt.

Seit dem 1. Januar 2009 werden im Fraport-Konzern gemäß dem überarbeiteten IAS 23 „Borrowing Costs“ Fremdkapitalkosten aktiviert. Für die Aktivierung werden qualifizierte Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde, berücksichtigt (vgl. Tz. 4).

Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen an die neue Struktur sowie der Änderung durch den überarbeiteten Standard IAS 23 angepasst.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Beteiligungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Bei der Fraport AG wurden zu Beginn des Geschäftsjahres die internen Servicebereiche Informations- und Kommunikationsdienstleistungen sowie Immobilien Facility Management dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Zudem umfasst das Segment die Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb Frankfurts ausüben, oder die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt eingebunden sind.

Dem Segment Aviation ist der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie der Flughafen-Ausbau zugeordnet. Ferner ist diesem Segment der Strategische Geschäftsbereich Airport Security Management zugeordnet, in welchem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt zusammengefasst ist.

Das neu benannte Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der unsere Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicefelder, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicefelder werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energie/Versorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand unserer Struktur eindeutig auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segmentvermögens beziehungsweise der Segmentschulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China.

Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Der Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 20,0 Mio €. Die Wertminderungen belasten das Segment Ground Handling.

Durch die rückwirkende Anwendung des IAS 23 wurden die planmäßigen Abschreibungen in 2008 um 1,5 Mio € erhöht. Sie belasteten mit 0,6 Mio € das Segment Aviation, mit 0,6 Mio € das Segment Retail & Real Estate, mit 0,2 Mio € das Segment Ground Handling und mit 0,1 Mio € das Segment External Activities & Services.

Im Segmentvermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 41,9 Mio € (im Vorjahr 27,7 Mio €) enthalten.

Aufgrund der wesentlichen Effekte aus der oben genannten Strukturänderung sowie der Aktivierung der Fremdkapitalkosten gemäß IAS 23 wurden von uns die Auswirkungen auf Umsatzerlöse, EBITDA, EBIT und Vermögen der Vorjahreszahlen in der folgenden Tabelle dargestellt.

## ANPASSUNGEN AUF SEGMENTEBENE 2008

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2008 neu	711,8	370,7	642,7	376,4		2.101,6
	2008 berichtet	698,4	433,5	642,7	327,0		2.101,6
	Veränderung	13,4	-62,8	0,0	49,4		0,0
EBITDA	2008 neu	161,4	286,7	52,1	100,5		600,7
	2008 berichtet	124,9	367,9	52,0	55,9		600,7
	Veränderung	36,5	-81,2	0,1	44,6		0,0
EBIT	2008 neu	92,5	228,2	18,8	19,7		359,2
	2008 berichtet	58,0	285,9	19,0	-2,2		360,7
	Veränderung	34,5	-57,7	-0,2	21,9		-1,5
Segementvermögen	2008 neu	2.969,5	1.684,9	591,4	1.267,8	64,8	6.578,4
	2008 berichtet	2.988,6	1.813,3	590,7	1.036,7	64,8	6.494,1
	Veränderung	-19,1	-128,4	0,7	231,1		84,3

Im Geschäftsjahr 2009 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 657,8 Mio € in allen vier Segmenten erzielt.

Weitere Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

45

### ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN- KAPITALFLUSSRECH- NUNG

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 426,5 Mio € resultiert mit 565,6 Mio € (im Vorjahr 602,6 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 35,4 Mio € (im Vorjahr 18,3 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 103,7 Mio € (im Vorjahr 91,8 Mio €) für Ertragsteuern. Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit war insgesamt um 66,0 Mio € geringer als im Vorjahr. Ursächlich hierfür waren insbesondere der geringere Jahresüberschuss, ein Rückgang der Zinserträge sowie höhere Steuerzahlungen.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Die Ausgaben für Investitionen in Investments in Flughafenbetreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sind gegenüber dem Vorjahr um 248,2 Mio € deutlich angestiegen.

Bei den Investments in Flughafenbetreiberprojekte handelt es sich um Auszahlungen im Zusammenhang mit den Konzessionen zum Terminal- beziehungsweise Flughafenbetrieb an den Flughäfen Antalya, Lima, Varna und Burgas.

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden wie im Vorjahr am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt. In den Ausgaben für Investitionen in Sachanlagen wurde unter anderem die Zahlung an Celanese AG /Ticono GmbH in Höhe von 322,1 Mio € ausgewiesen.

Die lang- und kurzfristigen Finanzinvestitionen betreffen die Anlage aufgenommener Finanzmittel zur Vorratsfinanzierung der Ausbau- und Erweiterungstätigkeiten am Frankfurter Flughafen. Bei dem Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen handelt es sich um den Verkauf des Flughafens Hahn.

Der Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen betrifft den Kauf von weiteren Anteilen an dem Terminalbetreiberkonsortium am Flughafen in Antalya.

ANGABEN ZUM VERKAUF VON KONSOLIDierten TOCHTERUNTERNEHMEN	
in Mio €	2009
Zahlungsmittel	0,8
Kurzfristige Vermögenswerte	11,2
Langfristige Vermögenswerte	150,9
Kurzfristige Schulden	-35,3
Langfristige Schulden	-127,9
Veräußerungsgewinn	0,3
<b>Veräußerungspreis</b>	<b>0,0</b>
Abzüglich veräußerte Zahlungsmittel	-0,8
<b>Mittelabfluss aus Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen</b>	<b>-0,8</b>

ANGABEN ZUM ERWERB VON KONSOLIDierten GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN	
in Mio €	2009
Zahlungsmittel	0,5
Kurzfristige Vermögenswerte	3,6
Goodwill	17,3
Langfristige Vermögenswerte	295,4
Kurzfristige Schulden	-1,7
Langfristige Schulden	-252,1
<b>Kaufpreis gesamt</b>	<b>63,0</b>
Abzüglich Kaufpreisanpassung aufgrund kaufvertraglicher Regelungen	-0,4
Mit Zahlungsmitteln beglichener Kaufpreis	62,6
Abzüglich Anzahlung in 2008	-62,6
Abzüglich erworbene Zahlungsmittel	-0,5
<b>Mittelabfluss aus Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen</b>	<b>-0,5</b>

### Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Die Finanzierungstätigkeit weist insgesamt einen Mittelzufluss von 1.929,4 Mio € aus. Der Mittelzufluss resultiert vor allem aus der Emission von Anleihen sowie aus Tranchenzahlungen von Krediten der Europäischen Investitionsbank und der LTH-Bank für Infrastruktur. Die Veränderung der kurzfristigen Schulden betrifft insbesondere die Tilgung der laufenden Termingelder.

ÜBERLEITUNG FINANZMITTELBESTAND ZUM ZAHLUNGSMITTELBESTAND		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Finanzmittel laut Kapitalflussrechnung	73,9	1.120,6
Termingelder mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten	1.698,4	0,0
Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung	30,0	34,2
<b>Zahlungsmittelbestand laut Bilanz</b>	<b>1.802,3</b>	<b>1.154,8</b>

Der deutliche Rückgang des Finanzmittelbestandes resultiert aus der in 2009 vorgenommenen Umschichtung der Mittel in Termingelder mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten.

## Sonstige Angaben

\_46

### HAFTUNGS- VERHÄLTNISSE

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Bürgschaften	5,2	5,1
Gewährleistungsverträge	210,5	209,7
davon Vertragserfüllungsgarantien	145,9	148,0
Sonstige	40,3	16,1
	<b>256,0</b>	<b>230,9</b>

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 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 Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre in 2006 gegründete Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die bestehende Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt zum Bilanzstichtag 8,8 Mio € (10,2 Mio USD).

Im Zusammenhang mit dem Terminalbetrieb am Flughafen Antalya hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Antalya Betriebsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,7 Mio € übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen von der Fraport AG übernommene Garantien im Zusammenhang mit den Finanzierungsvereinbarungen der Antalya Betriebsgesellschaft. Für den Fraport-Konzern sind hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 49,2 Mio € entstanden.

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

\_47

### SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

BESTELLOBLIGO		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien / Sonstiges	780,4	638,0
Bestellungen für Energiebezug	97,0	96,0
	<b>877,4</b>	<b>734,0</b>

## Operate-Lease-Verhältnisse

FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN AUS OPERATE LEASE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Miet- und Leasingverträge		
bis zu einem Jahr	28,3	29,4
länger als ein und bis zu fünf Jahren	76,7	78,8
länger als fünf Jahre	356,4	379,6
	<b>461,4</b>	<b>487,8</b>

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operate-Lease-Verträge zu qualifizieren, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Der überwiegende Teil der künftigen Leasingzahlungen stellt Zahlungsverpflichtungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru (Mindestlaufzeit bis 2031) dar.

Des Weiteren handelt es sich bei den abgeschlossenen Miet- und Leasingverträgen um Gebäudemietverträge sowie um Leasing von Anlagen und Geräten. Die Leasingverträge für die Anlagen und Geräte enden grundsätzlich 2011. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

### Sonstige Verpflichtungen

Neben den Mindestkonzessionszahlungen aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere, betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (vgl. Tz. 52).

Des Weiteren existieren zum Bilanzstichtag Verpflichtungen in Höhe von 112,4 Mio €. Diese bestehen im Wesentlichen aus einer Kapitaleinzahlungsverpflichtung zur Finanzierung der Investitionen am indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport sowie aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Wärme.

\_48

## STOCK OPTIONS

### Management-Stock-Options-Plan 2001

Die Hauptversammlung der Fraport AG hat am 14. März 2001 die Eckpunkte eines Aktienoptionsplans beschlossen. Im Rahmen dieses Programms werden 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. Somit sind alle Optionen aus diesem Plan ausgeübt.

#### **Fraport Management-Stock-Options-Plan 2005:**

Um den Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hatten der Aufsichtsrat und der Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

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

Die Aktienoptionen können den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden. Voraussetzung für die Teilnahme am MSOP ist die Eigeninvestition in Aktien durch die berechtigten Mitarbeiter (Sperrdepot).

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

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

Die Aktienoptionen des 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.

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 Voraussetzungen zur Ausübung der 1. Tranche des MSOP 2005 waren im Geschäftsjahr 2008 erstmalig erfüllt. Im Geschäftsjahr 2009 sind 4.800 Optionen dieser Tranche verfallen. Ausübungen waren aufgrund der Ausübungshürde nicht möglich. Somit bestehen noch 136.500 Aktienoptionen der 1. Tranche des MSOP 2005, was rund 68,8 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen entspricht.

Für die 2. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 18. April 2009. Allerdings waren, ebenfalls aufgrund der Ausübungshürde, die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Da insgesamt bereits 37.000 Optionen verfallen sind, bestehen noch 179.400 Optionen, was rund 82,9 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen entspricht.

Die Fraport AG hat nach den Maßgaben des neuen Aktienoptionsplans für das gesamte Geschäftsjahr 2009 258.500 Bezugsrechte ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital vgl. Tz. 34.

## Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

ENTWICKLUNG DER AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTE					
	Gesamt	gewichteter Durchschnitts- ausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 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 ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2009	963.200	46,34	268.000	126.450	568.750

Hinsichtlich der ausstehenden Optionen sind bis zum Jahresabschluss für keine der Optionen (im Vorjahr 145.500) die Voraussetzungen zur Ausübung erfüllt. Wäre die absolute Ausübungshürde mindestens erreicht, könnten aus der 1. Tranche des MSOP 2005 136.500 Optionen und aus der 2. Tranche des MSOP 2005 179.400 Optionen ausgeübt werden. Der gewichtete Durchschnittsaktienkurs des Geschäftsjahres belief sich auf 31,35 € (im Vorjahr 41,14 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2001 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

RAHMENBEDINGUNGEN DER MSOP-TRANCHEN						
	Ausgabezeit- punkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungs- zeitraum	Ausübungshürde in €	Ausübungspreis in €	Beizulegender Zeitwert <sup>2</sup> in €
<b>MSOP 2001:</b>						
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
<b>MSOP 2005:</b>						
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 <sup>1</sup>	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 <sup>1</sup>	19,27
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 <sup>1</sup>	18,42
Tranche 2008	3. Juni 2008	3. Juni 2011	3. Juni 2013	54,30	45,25 <sup>1</sup>	13,40
Tranche 2009	10. April 2009	10. April 2012	28. März 2014	30,20	25,17 <sup>1</sup>	8,55

<sup>1</sup> Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel

<sup>2</sup> Zum Ausgabezeitpunkt

Aus dem Aktienoptionsprogramm ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,6 Mio € (im Vorjahr 3,1 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktien-Optionen basiert auf dem Fair Value je Option einer Tranche. Zur Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie und den Kurs des MSOP-Basket durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des Schlusskurses der Fraport-Aktie um mindestens 20% gegenüber dem ursprünglichen Ausübungspreis abzubilden.

Die Berechnung der Out- oder Under-Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Index erfolgt auf Total Shareholder Return Basis, das heißt auf Grundlage der jeweiligen Kursentwicklung unter Berücksichtigung von Bardividenden, Bezugsrechten, Kapitalanpassung und anderen Sonderrechten. Außerdem wird in der Monte-Carlo-Simulation die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung unter Berücksichtigung der Blocked Periods und das sogenannte frühzeitige Ausübungsverfahren der Berechtigten berücksichtigt.

Der Fair Value aller im Geschäftsjahr 2009 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet.

#### ZINSSATZ:

Zum Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von 1 bis 10 Jahren berechnet.

#### DIVIDENDEN:

In der Monte-Carlo-Simulation wird mit diskreten Dividenden gerechnet. Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt 10 Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

#### VOLATILITÄTEN UND KORRELATION:

Im Sinne einer objektivierbaren Vorgehensweise werden als Volatilitäten und Korrelationen die historischen Volatilitäten und historischen Korrelationen herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport-Aktie und täglichen Kursen für den Index MSOP Basket. Die Kurshistorie des Index wurde mit der jeweils aktuellen Gewichtung des Index per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilitäten und Korrelationen wird die Restlaufzeit der Optionen zugrunde gelegt.

Die Fair Value zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

FAIR VALUE DER MSOP-TRANCHEN			
	Ausgabezeitpunkt	Fair Value in €	Schlusskurs in €
<b>MSOP 2001:</b>			
Tranche 2004	16. April 2004	6,20	23,50
<b>MSOP 2005:</b>			
Tranche 2005	6. Juni 2005	10,96	33,00
Tranche 2006	18. April 2006	19,27	58,15
Tranche 2007	17. April 2007	18,42	55,92
Tranche 2008	3. Juni 2008	13,40	43,40
Tranche 2009	10. April 2009	8,55	27,93

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

VOLATILITÄTEN UND KORRELATIONEN				
	Ausgabezeitpunkt	Volatilität Fraport	Volatilität MSOP Basket	Korrelation Fraport/MSOP Basket
<b>MSOP 2001:</b>				
Tranche 2004	16. April 2004	43,06 %	n. a.	n. a.
<b>MSOP 2005:</b>				
Tranche 2005	6. Juni 2005	34,04 %	22,55 %	0,2880
Tranche 2006	18. April 2006	32,34 %	20,78 %	0,2925
Tranche 2007	17. April 2007	29,69 %	21,18 %	0,3095
Tranche 2008	3. Juni 2008	27,69 %	15,03 %	0,4215
Tranche 2009	10. April 2009	33,75 %	20,38 %	0,5382

- \_ Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2001 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,31 %.
- \_ Für die Bewertung der 1. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,57 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2006 0,86 € und für 2007 0,94 € zugrunde gelegt.
- \_ Für die Bewertung der 2. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,65 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.
- \_ Für die Bewertung der 3. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,06 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2008 1,16 € und für 2009 1,17 €.
- \_ Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,25 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2009 1,14 € und für 2010 1,15 €.
- \_ Für die Bewertung der 5. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,51 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2010 1,15 € und für 2011 1,18 €.

Für die folgenden Jahre wird eine Steigerung um 0,01 € pro Jahr angenommen.

\_49

#### 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 LLP 3,58 %, Arnhold and S. Bleichroeder Holdings, Inc. 2,98 % sowie Morgan Stanley 2,94 %. Für die verbleibenden 18,59 % liegen keine Meldungen vor.

\_50

#### RISIKOMANAGEMENT

Fraport ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Währungskursen, Zinssätzen und anderen Preisen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des finanziellen Risikomanagements ist es, diese Risiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken besichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt für Handels- oder andere Zwecke kommen sie nicht zum Einsatz. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die aktualisierten Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt eine aktualisierte Berichterstattung für alle wesentlichen Finanzrisikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Gesamtvorstand sowie im monatlichen zwischen Treasury, Finanzcontrolling und dem Finanzvorstand stattfindenden Treasury Committee Meeting (TCM).

Fraport hat intern Richtlinien erlassen, welche die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controllings der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

### Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und regelmäßige Überprüfung von deren Bonität entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Anlagen bei Kontrahenten mit einem externen Rating von A– (S&P / Fitch) / A3 (Moody's) oder besser gehalten werden oder einer Einlagensicherungseinrichtung unterliegen.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben (vgl. Tz. 26 für das Kreditrisiko der Finanzinstrumente der Kategorie „Fair Value-Option“). Das Kreditrisiko aus den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens besteht in der Höhe der Fremdkapitalinstrumente. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die Finanzinstrumente wie folgt:

AUFGLIEDERUNG FINANZINSTRUMENTE		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapitalinstrumente	57,7	46,2
Fremdkapitalinstrumente	771,1	183,6

Die Wertpapiere, die Fremdkapitalinstrumente darstellen, weisen folgende langfristigen Emittentenratings (Moody's) auf:

EMITTENTENRATING FREMDKAPITALINSTRUMENTE	
in Mio €	31.12.2009
Aaa	22,8
Aa1	135,0
Aa2	142,6
Aa3	172,5
A1	89,9
A2	54,8
A3	6,3
AAA (Fitch)	36,2
A– (Fitch)	30,0
AA (S&P)	15,1
BBB+ (S&P)	25,0
N/A	40,9
	<b>771,1</b>

Im Vorjahr wiesen die Wertpapiere folgende Emittentenratings (Fitch) auf:

EMITTENTENRATING (VORJAHR)	
in Mio €	31.12.2008
AAA	135,1
A+	47,6
N/A	0,9
	<b>183,6</b>

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende kurzfristiges Emittentenratings (Moody's):

EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL	
in Mio €	31.12.2009
P-1	1.752,6
P-2	32,4
P-3	1,1
A-3 (S&P)	1,2
N/A	15,0
	<b>1.802,3</b>

Im Vorjahr stellten sich die Emittentenratings (S&P) der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten wurden, wie folgt dar:

EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL (VORJAHR)	
in Mio €	31.12.2008
A-1	1.115,8
A-2	4,3
A-3	1,7
N/A	1,2
P-2 (Moody's)	31,8
	<b>1.154,8</b>

### Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und –zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der deutschen Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2009 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

LIQUIDITÄTSPROFIL ZUM 31.12.2009											
in Mio €	Summe	2010		2011		2012–2016		2017–2021		2022 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	5.354,7	125,8	90,1	126,4	52,5	558,9	1.610,6	244,3	2.295,7	73,4	177,0
Finanzierungsleasing	806,9	2,3	55,4	5,3	52,2	65,0	212,3	118,4	136,9	91,8	67,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	341,2	0	218,8	1,2	80,8	1,4	10,9	3,1	7,7	8,2	9,1
Kreditzusagen	8,0		8,0								
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	362,7	38,0		46,3		208,1		66,9		3,4	
Dieselswaps	2,5		1,1		1,2		0,2				
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	3,7		3,7								
Zahlungsausgang	3,9		3,9								

Zum 31. Dezember 2008 hat sich das Liquiditätsprofil wie folgt dargestellt:

LIQUIDITÄTSPROFIL ZUM 31.12.2008											
in Mio €	Summe	2009		2010		2011–2015		2016–2020		2021 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	2.841,9	80,5	543,1	67,3	66,0	305,0	759,1	79,1	825,8	69,5	46,5
Finanzierungsleasing	550,5	0,7	3,1	2,9	34,8	43,1	140,4	81,1	94,7	91,4	58,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	588,1	6,2	389,1	2,6	147,4	0,5	42,3				
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	103,9	4,6		8,7		55,9		34,7		1,7	
Dieselswaps	6,9		2,2		1,9		2,8				
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	9,04		9,04								
Zahlungsausgang	9,04		9,04								

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurde das aktuelle Zinsfixing für die Restlaufzeit unterstellt. Für die Nettozahlungen im Zusammenhang mit in der Zukunft startenden derivativen Finanzinstrumenten wurde das Fixing des vereinbarten variablen Zinssatzes am Bilanzstichtag verwendet. Für die Zahlungen im Zusammenhang mit den Dieselswaps und den Devisentermingeschäften wurden ebenfalls die jeweiligen Referenzpreisfixings am Bilanzstichtag verwendet.

Für Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 347,5 Mio €, resultierend aus eigenständigen Projektfinanzierungen ohne Rückhaftung durch die Fraport AG, bestehen vertraglich vereinbarte Kreditklauseln nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen hinsichtlich Verschuldungsgrad und Kreditlaufzeiten einzuhalten sind.

Des Weiteren bestehen nur für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen der Fraport AG in Höhe von 980,0 Mio €, ausgereicht von öffentlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken, haben die Darlehensgeber das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

### Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar und TRY sowie zwischen US-Dollar und PEN. Primär entstehen Transaktionsrisiken im operativen Geschäft, wenn den Einzahlungen aus Umsatzerlösen keine währungskongruenten Auszahlungen gegenüberstehen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und zum Teil durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in enger Abstimmung mit dem Treasury der Fraport AG. Im Wesentlichen erfolgt die Absicherung durch den Einsatz von Devisentermingeschäften.

Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Risiko in Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
EUR / USD	0,00	0,00	0,09	0,07
USD / PEN	1,88	2,04	1,63	1,77
EUR / SAR	0,25	0,25	0,00	0,00
USD / TRY	0,33	0,36	1,22	1,53

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird soweit wie möglich durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

### Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern hält eine Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, aus denen Zinsänderungsrisiken resultieren. Grundsätzlich wird das Ziel der fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Zins- und Währungsausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisse sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des 10-Jahre-Swapssatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Darüber hinaus resultieren Zinsrisiken aus den zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen. Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert der Bewertungen im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung ergeben sich keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: EUR – 3,25 %-Punkte; USD – 4,75 %-Punkte; TRY – 10,25 %-Punkte; CHF – 2,50 %-Punkte, PEN – 5,75 %-Punkte, SAR – 4,50 %-Punkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 17,7 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 17,7 Mio € verbessert (verschlechtert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 9,7 Mio € (im Vorjahr: 9,5 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 8,0 Mio € (im Vorjahr: – 1,1 Mio €).

ZINSSENSIVITÄT		
in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Zinssensitivität in Mio €	17,7	8,4
davon aus derivativen Finanzinstrumenten	9,7	9,5
davon aus originären Finanzinstrumenten	8,0	– 1,1

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 149,7 Mio € (im Vorjahr: 153,3 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 149,7 Mio € höher (niedriger).

### Sonstige Preisrisiken

Des Weiteren hat der Fraport-Konzern Finanzanlagen sowie Dieselswaps im Bestand, die sonstigen Preisrisiken unterliegen. Als Risikovariablen spielen unter anderem Aktienkurse, Commodity-Preise sowie diverse Indizes eine Rolle. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwertes der Finanzinstrumente und hat keinen Einfluss auf den Cash Flow. Zur Quan-

tifizierung der sonstigen Preisrisiken werden ebenfalls Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert der Bewertungen im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung.

Ausgehend von den Beständen in der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2009 und den getroffenen Annahmen resultiert eine ergebnisbezogene Sensitivität von 0,6 Mio €. Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich aus einer veränderten Marktbewertung der Finanzinstrumente hypothetisch um diesen Betrag verbessert oder verschlechtert (im Vorjahr: 1,3 Mio €).

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 11,0 Mio € (im Vorjahr 15,1 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen hätte sich durch eine veränderte Marktbewertung der Finanzanlagen und Dieselswaps das Eigenkapital entsprechend um 11,0 Mio € erhöht oder vermindert (Vorjahr: 15,1 Mio €).

### Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem hohen anstehenden Investitionsbedarf überwacht das Unternehmen die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die unten dargestellten Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht des Unternehmens ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

#### NET DEBT (NETTO-FINANZVERSCHULDUNG) =

kurzfristige Finanzverbindlichkeiten  
 + langfristige Finanzverbindlichkeiten  
 + Mittel unter Verfügungsbeschränkung  
 – liquide Mittel  
 – kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“  
 und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

#### EBITDA =

Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen

#### INTEREST EXPENSE (ZINSAUFWAND) =

Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN			
Kennzahlen	Korridor	31.12.2009	31.12.2008
Net Debt / EBITDA	max. 4–6 x	2,9	1,4
EBITDA / Interest Expense	min. 3–4 x	3,3	4,1

\_51

BEZIEHUNGEN ZU  
NAHESTEHENDEN  
UNTERNEHMEN

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, die den Fraport-Konzern beherrschen oder von ihm beherrscht werden, angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidiertes Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden. Beherrschung wird definiert als die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Dies wird angenommen, wenn

ein Aktionär mehr als die Hälfte der Stimmrechte an der Fraport AG hält oder kraft Satzungsbestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen diese Möglichkeit besitzt.

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrages ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Fraport AG ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen.

Alle Transaktionen zwischen den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an die Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Diese Grundlagen werden einer Preisprüfung durch die Behörden des Bundes unterzogen.

Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN						
Mehrheitsanteilseigner						
in Mio €		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht werden
	2009	2,1	0,2	2,8	3,7	7,6
Umsatzerlöse	2008	1,7	0,1	3,3	3,8	7,5
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2009	1,5	7,4	5,7	27,5	68,3
	2008	2,4	9,8	7,5	28,8	64,5
Zinsen	2009	0,1	–	–	–	–
	2008	0,2	–	–0,1	–	–
Forderungen	2009	0,5	–	0,1	0,8	0,1
	2008	0,3	–	0,3	1,1	0,1
Verbindlichkeiten	2009	0,1	–	3,3	4,6	7,1
	2008	–	–	2,5	0,2	8,8

Den Führungskräften der Ebene Zwei (Bereichsvorstände und Generalbevollmächtigte) wurden insgesamt Bezüge von 1.259 Tsd € (im Vorjahr 1.289 Tsd €) gewährt.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. Tz. 54, 55 und 56.

52

#### Dienstleistungslizenzen

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

#### Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August

1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit Nachtrag vom 16. Juli 1999 wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs als Nachtrag zur Flughafen-Genehmigung weiter verschärft und Betriebsbeschränkungen von Kapitel 2 – Luftfahrzeugen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main vorgenommen. Die Betriebsgenehmigung wurde mit Bescheiden vom 26. April 2001, 24. September 2001, 25. November 2002, 5. August 2005 und 5. April 2006 dahingehend weiter eingeschränkt und konkretisiert, dass der Fraport AG Maßnahmen zum aktiven und passiven Schallschutz auferlegt wurden.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurde der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit dem Bau der Landebahn Nordwest als zentraler Maßnahme zugelassen. Weitere Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und Betriebsbeschränkungen gelten ab Winterflugplan 2009/10 sowie dem Zeitpunkt der kapazitätswirksamen Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

Die gemäß § 43a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Lande- und Startentgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt, Abstellentgelte, Passagier- und Sicherheitsentgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2009 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigte Entgeltordnung wurde am 27. November 2008 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und zum 1. Januar 2009 in Kraft gesetzt. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 31,8% der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

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 nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind zu unterscheiden in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Airlines vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2009 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 19,7% und auf Infrastrukturentgelte 13,1%.

Über die Verkehrsentgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 35,4% der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

#### **Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.**

Im April 2007 erhielt das Konsortium, an dem Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für siebzehn Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der Türkischen Flughafenbehörde (DHMI) unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 managen Fraport AG und die IC Yatirim Holding A. S. gemeinsam das bisher von Fraport AG geführte internationale Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP Terminal. Am 23. September 2009 übernahm das Fraport-Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Holding und Celebi Holding betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals und die Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft bis zum Jahresende 2024. Über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt die neue Betriebsgesellschaft insgesamt Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd €.

Die Betriebsgesellschaft ist dazu verpflichtet, die Terminaldienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte verpflichtet sich die Gesellschaft als Mieter der Terminalanlagen weiterhin, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat die Betriebsgesellschaft sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögensgegenstände in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an die DHMI zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat die Gesellschaft zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,8 Mio € zugunsten der DHMI hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der von Fraport AG durch eine Unternehmensgarantie gegenüber der Bank besicherte Anteil beträgt 35,7 Mio €.

#### **Fraport Twin Star Airport Management AD**

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD und die Republik Bulgarien, vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über Betrieb und Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag räumt dem Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden Infrastruktur ein und verpflichtet ihn im Gegenzug, diverse Flughafendienstleistungen sowie die Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen sowie den Regelungen des Konzessionsvertrags zu erbringen. Darüber hinaus bestehen Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas in Höhe von 372,0 Mio €.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt fünfunddreißig Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (Performance Bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB- oder besser, in den ersten zehn Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Fraport Twin Star erwirtschaftet neben den regulierten Passagier-, Lande- und Parkgebühren, Umsätze aus nicht regulierten Bodenverkehrsdienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten. Im Gegenzug

dafür zahlt die Gesellschaft eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2% der Gesamtumsätze, mindestens 19,2% auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €) adjustiert um die Entwicklung der Inflationsraten an den bulgarischen Staat.

Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat Fraport Twin Star nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet.

#### **Lima Airport Partners S. R. L.**

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP und der Staat Peru, vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über Betrieb und Ausbau, Erhaltung und Nutzung des Internationalen Flughafens Jorge Chaves in Lima (Peru).

Der Gesellschaft wurde die BOT-Konzession über dreißig Jahre gewährt. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere 10 Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlauzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 110 Mio USD zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 110 Mio USD ist mittlerweile investiert worden. Der Bau der zweiten Landebahn wurde noch nicht begonnen.

Die Gesellschaft erwirtschaftet neben den regulierten Passagier- und Landeentgelten weitere Umsätze aus nicht regulierten Dienstleistungen sowie aus kommerziellen Aktivitäten.

Die Konzessionsabgabe ist der höhere von zwei Beträgen: Entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio USD p. a., inflationiert mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50% der Landeentgelte und 20% der internationalen Passagierentgelte (TUUA). Weiterhin wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig.

**\_53**

**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.

Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 12. Dezember 2008 hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit der nachfolgenden Abweichung entsprochen und wird ihnen künftig entsprechen: „Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.“

Bezüglich der derzeit noch bestehenden Abweichung von der Empfehlung „In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden.“ wird für den Vorstand fristgerecht bis zum 1. Juli 2010 ein Selbstbehalt nach den Regelungen des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) vereinbart werden.

**\_54**

**ANGABEN ZU VORSTAND UND AUFSICHTSRAT**

#### **Personelle Veränderungen**

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. Mit Vertragsablauf zum 31. August 2009 ist der ehemalige Vorstandsvorsitzende, Herr Prof. Dr. Wilhelm Bender, in den Ruhestand getreten.

### 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 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 Inanspruchnahme 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.

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.

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 darauffolgenden Tag.

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. 48).

### Pensionszusagen

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.

Auf die bei Ausscheiden anfallenden Ruhegehälter werden Einkünfte aus aktiver Erwerbstätigkeit sowie Versorgungsbezüge aus früheren und gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des 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 Vorstandsmitglieds 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 Herr 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. 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. Sein Ruhegehalt beträgt 75 % der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage von 90 % seines zuletzt bezogenen 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.

#### Vergütung des Vorstands 2009

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

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009					
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
<b>Insgesamt</b>	<b>1.165,0</b>	<b>152,7</b>	<b>1.548,6</b>	<b>2,4</b>	<b>2.868,7</b>

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:

KOMponenten mit langfristiger Anreizwirkung							
	MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück	MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2009 in Tsd €
Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009	15.000	15.000	17.000	17.000	17.000	81.000	229,6
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000	205,4
Peter Schmitz ab 1.9.2009	0	0	0	0	7.000	7.000	14,6
Dr. Matthias Zieschang	0	0	15.000	15.000	15.000	45.000	181,2
Prof. Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender bis 31.8.2009	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	100.000	144,0
<b>Insgesamt</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>67.000</b>	<b>67.000</b>	<b>74.000</b>	<b>308.000</b>	<b>774,8</b>

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 2., 3., 4., und 5. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

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

#### 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 ihrer 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 Bürobetrieb 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, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein.

Mit Wirkung zum 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 festgelegt und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält pro vollem Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der 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 davon erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € für jede Teilnahme an den Sitzungen (vgl. Tz. 56).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2009 insgesamt mit 527,3 Tsd € vergütet (im 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 beträgt die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 108 Tsd € (im Vorjahr: 120 Tsd €).

\_55

## VORSTAND

**Mitglieder des Vorstands und deren 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 (ab 1. September 2009)**
**Peter Schmitz****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 UND 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)

\_56

**AUFSICHTSRAT**

**Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien**

**VORSITZENDER (bis 31. August 2009)****Prof. Dr. Wilhelm Bender****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

**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**

LANDESFACHBEREICHSL EITER VERKEHR VER. DI HESSEN

(Bezüge 2009: 32.650 €  
2008: 33.050 €)

**Stellv. 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 €)**Stellv. 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)
- \_ HEICO Corporation, Miami, Florida

**Mitglied im Verwaltungsrat:**

- \_ Swiss International Air Lines AG (bis 19.10.2009)

**Member of the Board of Directors:**

- \_ SN Brussels (ab 24.6.2009)

---

**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 (Konzernmandat)
- \_ ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und  
Beteiligungsgesellschaft mbH (Konzernmandat)
- \_ 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,  
Konzernmandat)

**Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschafts-  
unternehmen:**

- \_ 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 HESSENVORSITZENDER  
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 Flughafenbeschäftigter  
(AUF e.V.) (ab 31.8.2009)**Stellv. Vorsitzender des Vorstands:**\_ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter  
(AUF e.V.) (bis 30.8.2009)  
\_ komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen  
Frankfurt/Main**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ SMW Abwasser GmbH

**Mitglied in der Verbandsversammlung:**

\_ Riedwerke Kreis Groß-Gerau

**Lutz Sikorski**

STADTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(Bezüge 2009: 25.950 €  
2008: 14.137,50 €)**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**\_ traffiQ  
\_ RTW Planungsgesellschaft mbH  
\_ FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH  
(ab 1.11.2007)**Mitglied im Aufsichtsrat:**\_ Messe Frankfurt GmbH  
\_ ivm GmbH  
\_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH  
\_ Sportpark Stadion Frankfurt Gesellschaft für  
Projektentwicklungen mbH  
\_ FSV Frankfurt 1899 Fußball GmbH (ab 7.8.2001)  
\_ 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 &amp; Co. KG

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

Dr. Schulte

Schmitz

Mai

Dr. Zieschang

## WESENTLICHE TOCHTERUNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatzerlöse in Tsd €	Durchschnittliche Mitarbeiterzahl
<b>Tochterunternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	AAV	Frankfurt a. M.	2009	100,00	871	726	2.378	11
			2008	100,00	829	641	2.437	12
Airport Cater Service GmbH	ACS	Frankfurt a. M.	2009	100,00	26	0	18.212	135
			2008	100,00	26	0	18.229	135
AirIT Services AG	AirIT Service	Lautzenhausen	2009	100,00	1.189	179	2.476	15
			2008	100,00	1.010	148	2.630	12
APS Airport Personal Services GmbH	APS	Frankfurt a. M.	2009	100,00	1.168	618	48.264	1.651
			2008	100,00	1.351	801	49.127	1.697
Energy Air GmbH	Energy Air	Frankfurt a. M.	2009	100,00	1.910	1.812	100.317	0
			2008	100,00	1.539	923	93.505	0
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH	FPS	Frankfurt a. M.	2009 <sup>1</sup>	51,00	95	-252	2.857	78
			2008	100,00	25	0	0	0
FraCareServices GmbH	FraCareS	Frankfurt a. M.	2009	51,00	1.174	108	18.972	182
			2008	51,00	1.066	79	12.029	159
Fraport Cargo Services GmbH	FCS	Frankfurt a. M.	2009	100,00	14.923	-1.071	59.886	226
			2008	100,00	15.994	1.441	54.369	232
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	Fraport Immo	Flörsheim a. M.	2009 <sup>2,3</sup>	100,00	17.580	4.858	1.618	9
			2008 <sup>2,3</sup>	100,00	11.631	2.933	1.659	9
Fraport Objekt Mönchhof GmbH	Fraport OGM	Flörsheim a. M.	2009	100,00	21	2	0	0
			2008	100,00	19	-1	0	0
Fraport Objekte 162 163 GmbH	Fraport OG 162	Flörsheim a. M.	2009	100,00	21	2	0	0
			2008	100,00	19	-1	0	0
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG	Fraport Mönchhof	Flörsheim a. M.	2009 <sup>3</sup>	100,00	6.179	1.439	5.953	0
			2008 <sup>3</sup>	100,00	4.532	1.898	12.880	0
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG	Fraport 162 163	Flörsheim a. M.	2009 <sup>3</sup>	100,00	5.442	2.082	7.357	0
			2008 <sup>3</sup>	100,00	6.005	1.688	7.357	0
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH	Fraport RE	Flörsheim a. M.	2009	100,00	19	4	0	0
			2008	100,00	14	-1	4	0
Fraport Security Services GmbH	FraSec	Frankfurt a. M.	2009	100,00	9.045	1.654	100.911	3.333
			2008	100,00	7.391	2.273	111.266	3.617
FSG Flughafen-Service GmbH	FSG	Frankfurt a. M.	2009	33,33	167	92	4.549	0
			2008	33,33	218	143	4.547	0
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	GCS	Frankfurt a. M.	2009 <sup>3</sup>	40,00	2.241	1.088	27.018	591
			2008 <sup>3</sup>	40,00	2.555	1.400	26.047	617
Media Frankfurt GmbH	Media	Frankfurt a. M.	2009	51,00	2.538	2.026	24.867	34
			2008	51,00	2.954	2.442	26.871	33
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	VCS	Frankfurt a. M.	2009	100,00	35	1	141	1
			2008	100,00	34	1	130	1

**WESENTLICHE TOCHTERUNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN**

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatz- erlöse in Tsd €	Durch- schnittliche Mitarbei- terzahl
<b>Übriges Europa</b>								
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE	Hellas	Athen / Grie- chenland	2009	100,00	89	-6	0	0
			2008	100,00	94	-11	0	0
Fraport Ground Services Austria GmbH	FGS Austria	Schwechat / Österreich	2009	100,00	384	-1.219	13.313	243
			2008	100,00	1.663	713	14.663	237
Fraport Malta Ltd.	Fraport Malta	St. Julians / Malta	2009	100,00	52.277	1.285	0	0
			2008	100,00	40.492	1.965	0	0
Fraport Malta Business Services Ltd.	Malta Business	St. Julians / Malta	2009	100,00	50.891	821	0	0
			2008	100,00	38.391	1.336	0	0
Fraport Twin Star Management AD	Fraport Twin Star	Varna / Bulgarien	2009	60,00	26.768	7.617	35.412	1.017
			2008	60,00	19.151	8.256	40.648	1.218
<b>Amerika</b>								
Air-Transport IT Services, Inc.	Air-Trans- port IT	Orlando / USA	2009	100,00	2.508	472	8.805	60
			2008	100,00	2.123	500	8.250	59
Fraport Peru S. A. C.	Fraport Peru	Lima / Peru	2009	99,99	156	143	1.104	5
			2008	99,99	251	175	1.236	5
Lima Airport Partners S. R. L.	LAP	Lima / Peru	2009	70,01	72.138	10.820	109.918	492
			2008	70,01	59.805	8.980	93.201	468
<b>Asien</b>								
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	Antalya	Istanbul / Türkei	2009	100,00	51.290	1.632	0	6
			2008	100,00	49.788	12.898	0	5
Fraport Asia Ltd.	Fraport Asia	Hongkong / China	2009	100,00	49.927	-62	0	0
			2008	100,00	51.772	54	0	0
Fraport (Philippines) Services Inc.	Fraport Philippines	Manila / Philippinen	2009 <sup>4</sup>	99,99	-2.842	0	0	0
			2008 <sup>4</sup>	99,99	-2.867	0	0	0
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	Fraport Saudi Arabia	Riyadh / Saudi- Arabien	2009	100,00	4.006	3.634	11.334	24
			2008	100,00	4.077	3.057	7.262	5

## WESENTLICHE TOCHTERUNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

		Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Tsd €	Ergebnis nach Steuern in Tsd €	Umsatzerlöse in Tsd €	Durchschnittliche Mitarbeiterzahl
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
AirITSystems GmbH	AirIT Hannover	Hannover	2009	50,00	3.088	980	17.895	112
			2008	50,00	3.266	1.158	19.394	100
Medical Airport Service GmbH	MAS	Kelsterbach	2009	50,00	3.628	1.277	11.327	119
			2008	50,00	2.898	1.093	9.926	101
Multi Park II Mönchhof GmbH	Multi Park II Mönchhof	Waldorf-Baden	2009	50,00	2.324	-97	219	0
			2008	50,00	20	-4	0	0
NICE Aircraft Services & Support GmbH	NICE	Frankfurt a. M.	2009	52,00	13.763	2.435	17.352	14
			2008	52,00	13.118	1.753	13.994	11
Terminal for Kids gGmbH	Terminal for Kids	Frankfurt a. M.	2009	50,00	592	0	1.214	19
			2008	50,00	592	292	1.258	12
<b>Asien</b>								
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme A. S.	Antalya Finanzierungs-gesellschaft	Antalya / Türkei	2009	50,00	23.280	-35	0	0
			2008	34,00	23.315	0	0	0
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A. S.	Antalya Betriebs-gesellschaft	Antalya / Türkei	2009	50,00	-199.700	-74.257	94.434	726
			2008	34,00	-120.776	-83.138	79.341	614
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri A. S.	ICF Ground Handling	Antalya / Türkei	2009 <sup>4</sup>	50,00	338	-32	0	0
			2008 <sup>4</sup>	50,00	373	-129	0	1
IC Ictas Uluslararası Insaat ve Ticaret Anonim Sirketi	IC-U	Ankara / Türkei	2009 <sup>5,6</sup>	50,00	6.543	213	0	0
Pantares Tradeport Asia Ltd.	Pantares Tradeport	Hongkong / China	2009	50,00	2.710	-739	0	0
			2008	50,00	2.407	-860	0	0
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Service Co. Ltd.	Shanghai Consulting	Shanghai / China	2009	50,00	229	3	126	0
			2008	50,00	231	5	113	0
<b>Assoziierte Unternehmen</b>								
<b>Deutschland</b>								
Airmail Center Frankfurt GmbH	ACF	Frankfurt a. M.	2009	40,00	2.419	-10	15.508	25
			2008	40,00	2.429	346	16.495	26
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	ASG	Frankfurt a. M.	2009	49,00	1.374	1.293	29.903	750
			2008	49,00	1.626	1.548	35.281	906
European Center for Aviation Development – ECAD GmbH	ECAD	Darmstadt	2009	25,00	45	1	759	14
			2008	25,00	43	4	818	10
Flughafen Hannover – Langenhagen GmbH	Flughafen Hannover	Hannover	2009	30,00	144.379	1.015	137.102	1.283
			2008	30,00	149.992	6.884	150.402	1.324
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Gateway Gardens	Frankfurt a. M.	2009	25,00	2.757	1.092	7.097	0
			2008	25,00	-4.014	-3.986	810	0
<b>Übriges Europa</b>								
Thalita Trading Ltd.	Thalita Trading	Lakatamia / Zypern	2009 <sup>5</sup>	35,50	1.000	0	0	0
<b>Asien</b>								
Tradeport Hong Kong Ltd.	Tradeport Hong Kong	Hongkong / China	2009	18,75	-16.439	-1.761	4.147	70
			2008	18,75	-15.020	-2.167	3.251	58
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	Xi'an	Xianyang / China	2009	24,50	218.080	16.031	58.168	1.771
			2008	24,50	206.165	-837	20.592	1.709

<sup>1</sup> Gesellschaft in 2009 umfirmiert<sup>2</sup> IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme<sup>3</sup> Bei Personengesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)<sup>4</sup> Gesellschaft inaktiv<sup>5</sup> Neugründung / Erwerb in 2009<sup>6</sup> Untestierter Jahresabschluss 2009

## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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

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

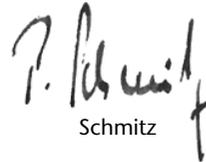
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung 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 Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht 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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. 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 Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Wagenseil  
Wirtschaftsprüfer

Kunz  
Wirtschaftsprüfer

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2009 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen und einer Sondersitzung zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Sitzungen teil.

### Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Frankfurter Flughafen, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat, wobei die Bewältigung der Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise eine bedeutende Rolle spielte.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- \_ Gegenstand fortlaufender Berichte waren insbesondere die Herausforderungen im Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste bis zum erfolgreichen Abschluss des „Zukunftsvertrages 2018“ auf betrieblicher Ebene. Dieser dient, wie die mit den im Unternehmen vertretenen Gewerkschaften erzielte tarifliche Einigung, dem vom Aufsichtsrat unterstützten Ziel, das integrierte Geschäftsmodell am Standort Frankfurt fortzuführen.
- \_ Die Fortschritte bezüglich des geplanten Ausbaus des Start- und Landebahnsystems in Frankfurt standen ebenso im Fokus der Aufmerksamkeit des Aufsichtsrats wie die Planungen zur Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals.
- \_ In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat im März 2009 den Rahmenbedingungen für den Abschluss eines potenziellen Grundstückskauf- und Kooperationsvertrages mit der Stadt Kelsterbach zu.
- \_ Bereits Anfang des Jahres hatte der Aufsichtsrat dem Verkauf der Geschäftsanteile der Fraport AG an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH an das Land Rheinland-Pfalz zugestimmt.
- \_ In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns ermächtigte der Aufsichtsrat den Vorstand im Rahmen einer Sondersitzung am 11. Mai 2009 zur Abgabe eines verbindlichen Angebots für die Konzession des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg.
- \_ Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie die außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erreichen.
- \_ Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2008, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie mit dem Geschäftsbericht 2008. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung im Mai 2009 die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (heute KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 vorzuschlagen.

\_ Der Aufsichtsrat hat sich im Hinblick auf das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) mit der Vergütung des Vorstands befasst. Unter Hinzuziehung eines unabhängigen Vergütungsberaters wurde ein neues Konzept zur Vorstandsvergütung entwickelt, das den neuen gesetzlichen Anforderungen in vollem Umfang Rechnung trägt. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat die Vergütung der amtierenden Vorstandsmitglieder im Dezember 2009 mit Wirkung zum 1. Januar 2010 neu festgelegt. Die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder wurden entsprechend angepasst. Nähere Angaben zum neuen Vergütungssystem für den Vorstand finden sich in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB, die unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) zugänglich und auch im vorliegenden Geschäftsbericht abgedruckt ist.

#### **Arbeit der Ausschüsse**

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen Fällen wurden Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse kann der Erklärung zur Unternehmensführung entnommen werden.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum acht Mal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten und dem Vorschlag zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats vor. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2010 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzernplan 2010 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat er sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2009 gemacht. In diesem Zusammenhang wurden die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziff. 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt, die Qualifikation des Prüfers überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management. Vertieft befasste sich der Ausschuss zudem mit der Betrachtung des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und der internen Revision des Unternehmens und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Die Schwerpunkte der Beratungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses lagen auch im Geschäftsjahr 2009 auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von sechs Sitzungen befasste sich der Ausschuss zum einen intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zum Verkauf der Anteile am Flughafen Hahn und zum Engagement in St. Petersburg. Zum anderen standen turnusgemäß die übrigen Beteiligungen weltweit im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei insbesondere die Aus- beziehungsweise Neubaumaßnahmen in Antalya und Lima betrachtet wurden. Ferner begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2010 Stellung. Im Rahmen der ihm vom Aufsichtsrat übertragenen, eigenen Entscheidungskompetenzen stimmte er zudem der Vergabe eines Darlehens im Zusammenhang mit dem Bau einer Logistikimmobilie auf dem Mönchhofgelände und einer Budgeterhöhung für das Projekt Pulkovo zu.

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste sich der Personalausschuss in seinen vier Sitzungen unter anderem mit der Personalsituation im Konzern, mit dem Personalmanagement angesichts der Wirtschaftskrise, dem Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste, der Situation bei der Fluggastkontrolle angesichts der schrittweisen Ausschreibung von Luftsicherheitsaufgaben, der Vergütung von Führungskräften und dem Mitarbeiteraktienprogramm.

Der Präsidialausschuss trat im Berichtszeitraum fünf Mal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2009 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und bereitete dabei insbesondere die Neugestaltung der Vorstandsvergütung intensiv vor.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses oder des zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildeten Nominierungsausschusses war im Geschäftsjahr 2009 nicht erforderlich.

### **Corporate Governance und Entsprechenserklärung**

Am 18. Juni 2009 veröffentlichte die Regierungskommission eine neue Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex. Im Anschluss beschloss der Aufsichtsrat die neuen Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Kodex entsprechend anzupassen.

Die nach § 161 AktG erforderliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex für 2009 wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 14. Dezember 2009 abgegeben.

Es wurden und werden künftig alle Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit folgender Ausnahme erfüllt: Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.

Zudem wird der Aufsichtsrat bis zum 1. Juli 2010 über die empfohlene Anpassung des ihn betreffenden Selbstbehalts bei der D&O-Versicherung befinden.

Der Aufsichtsrat überprüfte die Effizienz seiner Tätigkeit mit externer Begleitung und betrachtete die Ergebnisse im Rahmen seiner Dezember-Sitzung. Eine vertiefte Bewertung ist für 2010 vorgesehen.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB, die unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) zugänglich und auch im Geschäftsbericht abgedruckt ist. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind auch im Internet unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) abrufbar.

### **Jahres- und Konzern-Abschluss**

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2009 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfauftrag hatte der Aufsichtsrat am 23. September 2009 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), so wie in der EU anzuwenden, aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses nach deutschem Recht. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungssystem besteht, welches es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunter-

lagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss erstattet. Der Aufsichtsrat stimmt dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Dem Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 1,15 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

Der Vorstand hat im Lagebericht und im Anhang der Gesellschaft und des Konzerns Angaben gemäß § 289 Abs. 4 sowie § 315 Abs. 4 Handelsgesetzbuch gemacht, insbesondere über die Regelungen zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und die Änderung der diesbezüglichen Satzungsbestimmungen sowie die Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Durch das bestehende genehmigte Kapital soll die Gesellschaft in die Lage versetzt werden, gegen Bareinlage Aktien an Arbeitnehmer der Gesellschaft und mit ihr verbundenen Unternehmen ausgeben zu können; weitere Möglichkeiten zur Ausgabe unter Bezugsrechtsabschluss bestehen nicht. Die bestehende Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien ermöglicht der Gesellschaft die Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport Management-Stock-Option-Plans; auch hier bestehen keine weiteren Möglichkeiten zum Ausschluss des Bezugsrechts. Wie die Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien dient auch das bestehende bedingte Kapital ausschließlich der Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Fraport Management-Stock-Option-Plans. Es handelt sich bei den im Lagebericht und Anhang aufgeführten Sachverhalten um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

Der nach § 312 AktG vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lagebericht aufgenommen ist:

„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.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach eigener Prüfung

stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

#### **Personalia**

Zum 31. August 2009 schied der langjährige Vorstandsvorsitzende Herr Prof. Dr. Wilhelm Bender aus dem Vorstand aus.

Am 20. März 2009 bestellte der Aufsichtsrat den bisherigen Stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden, Herrn Dr. Stefan Schulte, mit Wirkung zum 1. September 2009 zu seinem Nachfolger und Herrn Peter Schmitz zum neuen Mitglied des Vorstands. Beide Bestellungen erfolgten für die Dauer von fünf Jahren.

Mit Blick auf das – trotz der weltweiten Wirtschaftskrise – positiv verlaufene Geschäftsjahr 2009 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die großen gemeinsamen Anstrengungen im Interesse des Unternehmens.

Der besondere Dank des Aufsichtsrats gilt auch Herrn Prof. Dr. Bender für seine erfolgreiche Tätigkeit für das Unternehmen in den letzten siebzehn Jahren und sein hohes Engagement.

Frankfurt am Main, 22. März 2010



Karlheinz Weimar  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

## ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289A HGB UND CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Handelnd für sich und zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand gemäß §289a HGB folgende Erklärung zur Unternehmensführung ab und erstattet gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex folgenden Bericht:

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begleiten daher die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und haben auch im Jahr 2009 unseren eigenen Fraport-Kodex den neuen Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst.

### Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben in ihrer Sitzung am 14. Dezember 2009 gemäß § 161 AktG folgende Erklärung abgegeben:

„Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 12. Dezember 2008 hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit der nachfolgenden Abweichung entsprochen und wird ihnen künftig entsprechen:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Kodex Ziffer 5.4.6 Abs. 2).“

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Der Aufsichtsrat hält dies mit Blick auf die intensiv kontrollierende Tätigkeit des Aufsichtsrats bis auf Weiteres für vertretbar. Darüber hinaus wird für die Tätigkeit in einem Ausschuss eine Vergütung gezahlt, wobei aufgrund der gestiegenen Bedeutung des Finanz- und Prüfungsausschusses der Vorsitzende dieses Ausschusses eine erhöhte Vergütung und die Mitglieder dieses Ausschusses ein erhöhtes Sitzungsgeld erhalten.

Bezüglich der derzeit noch bestehenden Abweichung von der Empfehlung

„In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden (Kodex Ziffer 3.8 Abs. 2)“

wird für den Vorstand fristgerecht bis zum 1. Juli 2010 ein Selbstbehalt nach den Regelungen des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorStAG) vereinbart werden. Der Aufsichtsrat wird bis zu diesem Datum ebenfalls über eine entsprechende Anpassung des ihn betreffenden Selbstbehalts befinden.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionären sodann auf der Homepage der Gesellschaft unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) dauerhaft zugänglich gemacht.

Die in der Erläuterung der Abweichung von der Empfehlung in Kodex Ziffer 3.8 Abs. 2 angekündigte Anpassung der D&O-Versicherung wurde mittlerweile für den Vorstand vorgenommen.

## Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Von den im Deutschen Corporate Governance Kodex aufgeführten Anregungen erfüllt Fraport die folgenden nicht:

\_ Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters während der Hauptversammlung (Ziff. 2.3.3 Satz 2 DCGK).

Die Aktionäre konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2009 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit dafür, dass der Stimmrechtsvertreter für Aktionäre erreichbar war, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben. Es ist vorgesehen, diese Praxis im Jahr 2010 fortzusetzen.

\_ Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziff. 2.3.4 DCGK).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen hat sich Fraport auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2009 beschränkt. Auch diese Praxis soll im Jahr 2010 fortgeführt werden.

\_ Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziff. 5.1.2 Abs. 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Das Unternehmen dokumentiert auf diesem Weg seine Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für fünf Jahre nach wie vor gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

\_ Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile der erfolgsorientierten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziff. 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 DCGK).

Wie bereits ausgeführt, sieht § 12 der Satzung ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.

## Angaben zu Unternehmensführungspraktiken gemäß § 289a HGB

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat eigene Corporate Governance Grundsätze für das Unternehmen verabschiedet. Dieser Fraport Corporate Governance Kodex ist eng an den Deutschen Corporate Governance Kodex angelehnt. Er beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft und enthält international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung, denen sich die Fraport AG verpflichtet hat. Weiter verdeutlicht dieser Corporate Governance Kodex die wesentlichen Rechte der Aktionäre, die der Fraport AG das erforderliche Eigenkapital zur Verfügung stellen und das unternehmerische Risiko tragen. Der Fraport Corporate Governance Kodex wird jährlich überarbeitet (zuletzt am 14. Dezember 2009) und kann auf der Internetseite des Unternehmens unter

[http://www.fraport.de/cms/investor\\_relations/rubrik/2/2890.corporate\\_governance.htm](http://www.fraport.de/cms/investor_relations/rubrik/2/2890.corporate_governance.htm) abgerufen werden.

Zur Sicherung und Förderung eines integren Geschäftsverhaltens hat die Fraport AG im Jahr 2003 ein Werte-Managementsystem eingeführt. Im Mittelpunkt des Systems stehen die strikte Rechtstreue der Beschäftigten, ein integrierter Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sowie die Loyalität gegenüber den Unternehmensinteressen. Handlungsmaxime ist der Verhaltensstandard der Fraport AG, der für alle Beschäftigten bindend und seit 2005 Bestandteil arbeitsvertraglicher Vereinbarungen ist. Zudem erwartet Fraport von seinen Geschäftspartnern Initiativen zugunsten tadelloser Geschäftspraktiken. Bei

den Lieferanten des Unternehmens setzt Fraport die Unterzeichnung von Integritätserklärungen als Bestandteil der Vertragsbeziehungen voraus. Mittels regelmäßiger Online-Befragungen wird die Wirksamkeit des Werte-Managements seit Einführung im Jahr 2003 überprüft und durch Rückmeldungen der Beschäftigten verbessert. Als zusätzlichen Informationskanal hat die Fraport AG mit Wirkung zum 15. Januar 2009 ein elektronisches Hinweisgebersystem eingeführt. Über dieses onlinebasierte System können Mitarbeiter ebenso wie Kunden und Geschäftspartner auf Fehlverhalten hinweisen. Das System schützt die Anonymität des Hinweisgebers und erlaubt eine orts- und zeitunabhängige Abgabe von Meldungen. Mit der Öffnung für Dritte wird auch angesichts der anstehenden Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens Frankfurt ein weiterer Schritt in Richtung von präventiven Antikorruptionsmaßnahmen ergriffen. Im Oktober 2009 wurde das elektronische Hinweisgebersystem auch in der Unternehmensbeteiligung in Bulgarien implementiert. Für 2010 ist eine Ausweitung des Systems für weitere Beteiligungen geplant. Weitere Informationen zum Werte-Management, den Verhaltensstandards sowie dem elektronischen Hinweisgebersystem können auf der Internetseite des Unternehmens unter [http://www.fraport.de/cms/investor\\_relations/rubrik/2/2890.corporate\\_governance.htm](http://www.fraport.de/cms/investor_relations/rubrik/2/2890.corporate_governance.htm) abgerufen werden.

Die Fraport AG hat sich darüber hinaus im Jahr 2007 den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UNGC) angeschlossen. Der jährliche Nachhaltigkeitsbericht des Unternehmens erfüllt in diesem Zusammenhang die Funktion der vom UNGC geforderten Fortschrittsmitteilung (Communication on Progress). Mehr zum Thema UNGC ist auf der Unternehmenshomepage oder unter [www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org) enthalten.

## **Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane**

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Kontrollstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane innerhalb der Fraport AG stellt sich wie folgt dar:

### **Aktionäre und Hauptversammlung**

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens in den folgenden zwei Jahren durch den Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung der Fraport AG findet jährlich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie die Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht selbst ausüben oder einen Dritten, etwa die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft, zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen.

### **Vorstand**

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus vier Mitgliedern, dem Vorsitzenden Herrn Dr. Stefan Schulte (seit 1. September 2009; bis 31. August 2009 Herrn Prof. Dr. Wilhelm Bender) sowie den Herren Herbert Mai, Peter Schmitz (seit 1. September 2009) und Dr. Matthias Zieschang. Er führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Der Vorstand ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus eine Geschäftsordnung, die sich der Vorstand selbst gegeben hat und die dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt wurde. Dieser ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in welchem dieser die Ressortzuständigkeiten regelt.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Darüber hinaus bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats für einige Angelegenheiten, insbesondere zur Übernahme von Verpflichtungen oberhalb einer Wertgrenze von 5 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt fünf Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im folgenden Vergütungsbericht zu finden. Der Vergütungsbericht ist außerdem Bestandteil des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2009.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Vorstandsvorsitzenden den Ausschlag.

#### **Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Aktivitäten des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmersvertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmgleichheit steht letztlich dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere das Einsetzen und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt mindestens vier Mal jährlich (2009: fünf Mal). Er überprüft dabei einmal jährlich die Effizienz seiner Tätigkeit. Hierbei können auch Themen identifiziert werden, die zum Anlass für individuelle Fortbildungsmaßnahmen genommen werden. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Die Vergütung des Aufsichtsrats ist im weiteren Verlauf dieses Berichts dargestellt und außerdem Bestandteil des Lageberichts.

Der Aufsichtsrat besteht auf Anteilseignerseite aus dem Vorsitzenden Herrn Staatsminister Karlheinz Weimar sowie Herrn Dr. Manfred Bischoff, Herrn Staatsminister Jörg-Uwe Hahn, Herrn Lothar Klemm, Herrn Wolfgang Mayrhuber, Herrn Klaus-Peter Müller, Herrn Matthias von Randow, Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth, Herrn Stadtrat Lutz Sikorski und Herrn Christian Strenger. Die Arbeitnehmerseite wird vertreten durch den stellvertretenden Vorsitzenden Gerold Schaub sowie Herrn Ismail Aydin, Herrn Erdal Kina, Herrn Arno Prangenberg, Frau Gabriele Rieken, Frau Petra Rossbrey, Herrn Hans-Jürgen Schmidt, Herrn Werner Schmidt, Herrn Edgar Stejskal und Herrn Peter Wichtel.

#### **Ausschüsse des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und der Regelungen seiner Geschäftsordnung eine Reihe von Ausschüssen gebildet:

##### **FINANZ- UND PRÜFUNGSAUSSCHUSS**

Der Finanz- und Prüfungsausschuss befasst sich zum einen mit der Vorbereitung von Aufsichtsratsbeschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen. Darüber hinaus befasst er sich mit der Überwachung des Rechnungswesenprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen.

Er nimmt zudem unter anderem Stellung zum Wirtschafts- sowie zum Entwicklungsplan, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung und zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer. Den Vorsitz dieses Ausschusses hat ein anderes Aufsichtsratsmitglied als der Aufsichtsratsvorsitzende, das unabhängig und kein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft ist sowie über finanzwirtschaftlichen Sachverstand verfügt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss tagt mindestens vier Mal jährlich (2009: acht Mal) und berichtet regelmäßig in den Aufsichtsratssitzungen über die Inhalte und Ergebnisse seiner Beratungen. Der Finanz- und Prüfungsausschuss besteht aus acht Mitgliedern, dem Vorsitzenden Herrn Strenger, dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Prangenberg sowie Herrn Klemm, Herrn von Randow, Frau Rossbrey, Herrn H.-J. Schmidt, Herrn Sikorski und Herrn Stejskal.

#### **BETEILIGUNGS- UND INVESTITIONSAUSSCHUSS**

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Investitionswesens und zur Vorbereitung von Beschlüssen beziehungsweise zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen hat der Aufsichtsrat einen Beteiligungs- und Investitionsausschuss eingesetzt.

Dieser entscheidet abschließend, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Gesellschaft aus einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € liegt. Darüber hinaus nimmt er Stellung zum Investitionsplan sowie zum Jahresbericht des Abschlussprüfers zu den Investitionen. Der Beteiligungs- und Investitionsausschuss tagt mindestens vier Mal jährlich (2009: sechs Mal) und berichtet regelmäßig in den Aufsichtsratssitzungen über die Inhalte und Ergebnisse seiner Beratungen. Er besteht aus acht Mitgliedern, dem Vorsitzenden Herrn Staatsminister Hahn, dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Schaub sowie Herrn Klemm, Frau Rieken, Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Roth, Herrn W. Schmidt, Herrn Stejskal und Herrn Strenger.

#### **PERSONALAUSSCHUSS**

Aufgabe des Personalausschusses ist die Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens. Er nimmt dabei insbesondere Stellung zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, der Bezahlungssysteme und des Mitarbeiteraktienprogramms sowie zu Fragen der betrieblichen Altersversorgung. Der Personalausschuss tagt in der Regel vier Mal jährlich und berichtet regelmäßig in den Aufsichtsratssitzungen über die Inhalte und Ergebnisse seiner Beratungen. Er besteht aus in der Regel acht (derzeit sieben) Mitgliedern, dem Vorsitzenden Herrn Wichtel, dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Staatsminister Hahn sowie Herrn Aydin, Herrn Kina, Herrn Klemm, Frau Rieken und Herrn Sikorski.

#### **PRÄSIDIALAUSSCHUSS**

Der Präsidialausschuss bereitet die Bestellung von Vorstandsmitgliedern vor und behandelt auch die Bedingungen der Anstellungsverträge einschließlich der Vergütung. Die endgültige Entscheidung hierüber obliegt dem Gesamtaufsichtsrat. Der Präsidialausschuss entscheidet jedoch abschließend über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern. Er tagt nach Bedarf (2009: fünf Mal) und berichtet regelmäßig in den Aufsichtsratssitzungen über die Inhalte und Ergebnisse seiner Beratungen. Der Präsidialausschuss besteht aus sechs Mitgliedern. Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Herren Staatsminister Weimar und Schaub, sind dabei Mitglieder kraft Amtes, wobei der Aufsichtsratsvorsitzende auch den Ausschussvorsitz inne hat. Weitere Mitglieder sind Herr Dr. Bischoff, Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Roth, Herr Stejskal und Herr Wichtel.

#### **AUSSCHUSS GEMÄSS § 27 MITBESTG**

Der Aufsichtsrat hat den gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG vorgeschriebenen Vermittlungsausschuss gebildet, der die in § 31 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 MitbestG bezeichneten Aufgaben (Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Ent-

scheidung des Gesamtaufsichtsrats nicht zustande kommt) wahrnimmt. Der Ausschuss ist paritätisch besetzt und besteht aus vier Mitgliedern. Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Herren Staatsminister Weimar und Schaub, sind dabei Mitglieder kraft Amtes, wobei der Aufsichtsratsvorsitzende auch den Ausschussvorsitz inne hat. Weitere Mitglieder sind Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Roth und Herr Wichtel.

#### **NOMINIERUNGS AUSSCHUSS**

Schließlich hat der Aufsichtsrat noch einen Nominierungsausschuss gebildet, der dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt. Der Nominierungsausschuss besteht nur aus Vertretern der Anteilseigner. Ihm gehören Herr Staatsminister Weimar, Frau Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Roth und Herr Dr. Bischoff an.

## **Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2009**

### **Die Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2009**

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 Aufsichtsratsplenum 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 sind das Vergütungssystem und die konkrete Vorstandsvergütung an das VorstAG angepasst worden. Informationen zur Anpassung des Vergütungssystems finden sich im weiteren Verlauf.

Die Vergütung für die Vorstandsmitglieder setzte 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 Inanspruchnahme 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 Konzern-Umsatzes erhält das Vorstandsmitglied eine Tantieme von 50% des jeweiligen festen Jahresgehalts. Bei Erreichen des ebenfalls im Wirtschaftsplan vorgesehenen Konzern-Ergebnisses vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

erhält jedes Vorstandsmitglied eine zusätzliche Tantieme in gleicher Höhe. Bei Überschreitung erfolgt eine Erhöhung der jeweiligen Tantiemen um 10 % je 1 % Übererfüllung. Bei Unterschreitung kann der Aufsichtsrat eine entsprechende Minderung der jeweiligen Tantieme beschließen. 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 darauffolgenden 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. 54 im Anhang).

### Pensionszusagen

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, anspruchsberechtigte 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 gegebenenfalls späteren Dienstverhältnissen bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres insoweit angerechnet, als ohne eine Anrechnung die Summe aus diesen Bezügen und dem Ruhegehalt insgesamt 75 % des 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 Vorstandsmitglieds 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 % 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 % 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 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 bestimmt sich ebenfalls nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Weitere Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit sind keinem Vorstandsmitglied zugesagt worden.

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 für das Geschäftsjahr 2009

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

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009					
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
<b>Insgesamt</b>	<b>1.165,0</b>	<b>152,7</b>	<b>1.548,6</b>	<b>2,4</b>	<b>2.868,7</b>

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2009 sowie die Zuführung zur Tantiemerickestellung 2009. Mehraufwand aufgrund der für das Geschäftsjahr 2008 zu niedrig gebildeten Tantiemerickestellung 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 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 insgesamt 200.000,00 DM (das entspricht 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:

KOMponenten mit langfristiger Anreizwirkung						
in 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
<b>Insgesamt</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>67.000</b>	<b>67.000</b>	<b>74.000</b>	<b>308.000</b>

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 Konzern-Abschluss 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 €.

#### 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 Bürobetrieb 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.

### Die Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 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 davon erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € pro Sitzung. Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2009 in Höhe von insgesamt 527,3 Tsd € vergütet.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 2009 im Einzelnen:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS 2009	
Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2009 in €
Staatsminister Karlheinz Weimar (Vorsitzender)	37.750,00
Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitzender)	32.650,00
Ismail Aydin	22.350,00
Dr. Manfred Bischoff	21.550,00
Staatsminister Jörg-Uwe Hahn	31.450,00
Erdal Kina	22.350,00
Lothar Klemm	29.150,00
Wolfgang Mayrhuber	16.200,00
Klaus-Peter Müller	16.200,00
Arno Prangenberg	25.150,00
Matthias von Randow	24.750,00
Gabriele Rieken	23.950,00
Petra Rossbrey	25.150,00
Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth	23.950,00
Hans-Jürgen Schmidt	25.150,00
Werner Schmidt	23.150,00
Lutz Sikorski	25.950,00
Edgar Stejskal	29.950,00
Christian Strenger	39.025,00
Peter Wichtel	31.450,00

### Die Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 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 €.

### Aktienbesitz der Organe

Gemäß § 15a des Wertpapierhandelsgesetzes veröffentlichen wir Mitteilungen über die Geschäfte mit Fraport-Aktien und -Optionen von Führungspersonen und mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen unverzüglich.

Im Jahr 2009 erhielten die Vorstände Aktien als Vergütungsbestandteil im Wert wie folgt: Prof. Dr. Bender 3.590 Aktien = 85.487,50 €, Herr Mai 2.359 Aktien = 56.177,50 €, Dr. Schulte 3.939 Aktien = 93.307,50 €, Dr. Zieschang 2.598 Aktien = 61.875,00 €. Die vertraglichen Bestimmungen wurden eingehalten.

Im Jahr 2009 erfolgte weder ein Verkauf von Aktien noch wurden Optionsrechte ausgeübt. Der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

## Neues Vergütungssystem für den Vorstand ab dem 1. Januar 2010

### Anpassung der Vorstandsvergütung an das VorstAG

Das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) hat neue Rahmenbedingungen für die Vergütung von Vorstandsmitgliedern von Aktiengesellschaften geschaffen. Wesentliches Ziel des VorstAG bei börsennotierten Gesellschaften ist die Ausrichtung der Vorstandsvergütung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung. Die Festlegung der Vorstandsvergütung, die bislang einem Aufsichtsausschuss überlassen werden konnte, hat nunmehr durch das Aufsichtsratsplenium zu erfolgen.

Im Hinblick auf das VorstAG hat sich der Aufsichtsrat insbesondere in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2009 intensiv mit einem neuen Vergütungssystem für den Vorstand befasst. Im Dezember 2009 hat der Aufsichtsrat eine neue, ab 1. Januar 2010 geltende Vergütung für die amtierenden Vorstandsmitglieder beschlossen und damit die Vorgaben umgesetzt, die sich aus den neuen gesetzlichen Regelungen ergeben.

Nach dem VorstAG wären die geltenden Anstellungsverträge der Vorstandsmitglieder für ihre Restlaufzeit an sich unberührt geblieben. Aus Gründen guter Corporate Governance haben sich Vorstand und Aufsichtsrat jedoch dazu entschlossen, die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder bereits mit Wirkung ab dem 1. Januar 2010 neu zu fassen, so dass die neue Vorstandsvergütung ab diesem Zeitpunkt auch tatsächlich in Kraft getreten ist.

Bei der Überarbeitung des Vergütungssystems hat sich der Aufsichtsrat an den Vorgaben des VorstAG und des ebenfalls angepassten Deutschen Corporate Governance Kodex orientiert und bei der Gestaltung der Gesamtbezüge berücksichtigt, dass sie in einem angemessenen Verhältnis zu seinen Aufgaben und Leistungen sowie zur Lage der Gesellschaft stehen. Die Vergütungsstruktur wurde auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Deshalb wurde bei allen variablen Vergütungsbestandteilen eine – im einzelnen unterschiedlich ausgeprägte – mehrjährige Bemessungsgrundlage und eine Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen. Bei der Ausgestaltung der variablen Vergütungselemente wurde sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung getragen. Die aktien- und kennzahlenbasierten Elemente der variablen Vergütung wurden auf anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter bezogen.

Die neu gestaltete Vorstandsvergütung umfasst eine Festvergütung (Fixum), variable Vergütungskomponenten, Ruhegehalt, Hinterbliebenenversorgung und sonstige Leistungen (zum Beispiel Dienstwagen). Die variablen Vergütungskomponenten sind (i) Tantieme, (ii) Long-Term Strategy Award und (iii) Long-Term Incentive Programm.

### Festvergütung (Fixum)

Das Festgehalt soll unter normalen Umständen zirka 35 % der Gesamtvergütung für jedes Vorstandsmitglied ausmachen. Mit dem Festgehalt ist auch eine etwaige Tätigkeit für Gesellschaften des Fraport-Konzerns abgegolten. Die Höhe des Fixums ist jährlich vom Aufsichtsrat auf seine Angemessenheit hin zu überprüfen.

## Variable Vergütungskomponenten

### TANTIEME

Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll bei normalem Geschäftsverlauf ebenfalls bei zirka 35 % liegen. Die Tantieme knüpft an EBITDA und ROFRA des Fraport-Konzerns für das jeweilige Geschäftsjahr an. EBITDA bezeichnet das operative Konzern-Ergebnis, ROFRA die Verzinsung auf das eingesetzte Vermögen, das heißt die Gesamtkapitalrendite („Return on Fraport Assets“). Beide Kennzahlen (EBITDA und Return on Assets) sind betriebswirtschaftlich anerkannte Parameter zur Messung des Unternehmenserfolgs. Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert werden und die Ergebnisse addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Falle der unterjährigen Bestellung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Ein Teil der erwarteten Tantieme wird bereits während des relevanten Geschäftsjahres in Form von Vorschüssen und im übrigen nach Billigung des Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr ausgezahlt. 50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das erste Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im zweiten Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzuzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Die beiden möglichen Rückzahlungsansprüche bestehen unabhängig voneinander, so dass es bei einem entsprechenden Geschäftsverlauf denkbar ist, dass ein Rückzahlungsanspruch nur für das erste, nicht aber für das zweite auf das betreffende Geschäftsjahr folgende Geschäftsjahr existiert.

Ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine Verschlechterung der relevanten Geschäftszahlen auf Ursachen außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorstands beruht, kann er unter Berücksichtigung der Leistungen des Vorstandsmitglieds nach billigem Ermessen eine Tantieme gewähren beziehungsweise von einer Rückzahlung ganz oder teilweise absehen. Ist ein Vorstandsmitglied nicht für ein volles Geschäftsjahr im Amt, wird die Tantieme zeitanteilig gekürzt.

### LONG-TERM STRATEGY AWARD (LSA)

Der Long-Term Strategy Award (LSA) soll etwa 10 % der Gesamtvergütung ausmachen. Mit ihm wird ein langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessengruppen (Stakeholder) der Fraport AG, nämlich der Arbeitnehmer, Kunden und Aktionäre, angemessen und dauerhaft zu berücksichtigen.

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr ein Geldbetrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Geldbetrag kann den in Aussicht gestellten Geldbetrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % des ausgelobten Geldbetrags beschränkt.

Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere. Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten ausgedrückte Zahl) zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle 2 Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Mitarbeiterbestandes an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter den Mitarbeitern der Fraport durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestandes unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns.

Für das Erfolgsziel Aktienperformance wird im relevanten Drei-Jahres-Zeitraum die Kursentwicklung der Fraport-Aktie mit der gemittelten Entwicklung des MDAX und eines Aktienkorbes verglichen, der die Aktien der Betreibergesellschaften der Flughäfen Paris, Zürich und Wien umfasst. Auch beim Erfolgsziel Aktienperformance ergibt sich der auszuzahlende Geldbetrag, indem der zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelte Vergleichswert der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt wird und positive beziehungsweise negative Abweichungen den in Aussicht gestellten Geldbetrag erhöhen oder vermindern.

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Abs. 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

#### **LONG-TERM INCENTIVE PROGRAM (LTIP)**

Beim Long-Term Incentive Program (LTIP) handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Sein Anteil an der Gesamtvergütung soll bei etwa 20 % liegen. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt. Die zugeordneten Performance Shares werden anschließend zu dem am Ende des Performance-Zeitraums aktuellen durchschnittlichen Börsenkurs abgerechnet, woraus sich die in bar zu leistende LTIP-Zahlung ergibt. Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das erste Geschäftsjahr mit 40 %, das zweite Geschäftsjahr mit 30 %, das dritte Geschäftsjahr mit 20 % und das vierte Geschäftsjahr mit 10 % berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100 % über den Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeordneten Performance Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance Shares ausgege-

ben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50% der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150% der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Ein Überschreiten um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert. Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet (von 40 % im ersten Geschäftsjahr bis zu 10 % im vierten Geschäftsjahr). Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

Der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft.

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Der dem einzelnen ehemaligen Vorstandsmitglied zustehende Geldbetrag wird erst nach Ende des gesamten Performance-Zeitraums ermittelt und anschließend zeitanteilig gekürzt. Der Katalog der Voraussetzungen, bei deren Vorliegen ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf Zuteilung von Performance-Shares hat, entspricht dem Katalog beim LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf Zuteilung von Performance-Shares im Hinblick auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat.

Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LTIP-Programm teilnimmt.

### **Ruhegehalt**

Die Struktur des Ruhegehalts und der Hinterbliebenenversorgung wurde im Rahmen der Anpassung des Vergütungssystems nicht angepasst. Insofern kann auf die Darstellung des im Jahr 2009 geltenden Vergütungssystems verwiesen werden.

### **Sonstige Leistungen**

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung des Diensthandys, eine D&O-Versicherung mit einem Selbstbehalt nach §93 Abs. 2 Satz 3 AktG, eine Unfallversicherung sowie das lebenslange Recht, den VIP-Service der Fraport AG in Anspruch zu nehmen und einen Parkplatz am Flughafen Frankfurt zu benutzen. Aufwendungen bei Dienstreisen und sonstige geschäftliche Aufwendungen werden gemäß den bei der Fraport AG allgemein angewandten Bestimmungen ersetzt.

## SIEBENJAHRESÜBERSICHT

SIEBENJAHRESÜBERSICHT								
in Mio €	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.972,6</b>	<b>2.101,6</b>	<b>2.329,0</b>	<b>2.143,9</b>	<b>2.089,8</b>	<b>1.998,1</b>	<b>1.834,3</b>	
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,9	0,4	0,5	0,0	0,1	0,0	-0,1	
Andere aktivierte Eigenleistungen	39,1	33,8	24,6	23,1	20,6	21,8	18,0	
Sonstige betriebliche Erträge	45,3	66,1	71,7	83,3	31,2	23,8	35,5	
<b>Gesamtleistung</b>	<b>2.057,9</b>	<b>2.201,9</b>	<b>2.425,8</b>	<b>2.250,3</b>	<b>2.141,7</b>	<b>2.043,7</b>	<b>1.887,7</b>	
Materialaufwand	-450,7	-471,1	-461,4	-353,3	-333,6	-316,2	-284,4	
Personalaufwand	-866,9	-925,6	-1.143,3	-1.076,9	-1.032,5	-974,5	-933,9	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-187,4	-204,5	-240,6	-241,7	-233,1	-243,4	-213,2	
<b>EBITDA</b>	<b>552,9</b>	<b>600,7</b>	<b>580,5</b>	<b>578,4</b>	<b>542,5</b>	<b>509,6</b>	<b>456,2</b>	
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-262,5	-241,5	-245,2	-248,0	-235,9	-235,1	-258,1	
<b>EBIT / Betriebliches Ergebnis</b>	<b>290,4</b>	<b>359,2</b>	<b>335,3</b>	<b>330,4</b>	<b>306,6</b>	<b>274,5</b>	<b>198,1</b>	
Zinsergebnis	-82,5	-71,0	-25,3	-11,1	-13,1	-16,9	-27,0	
Ergebnis at Equity	4,3	-15,1	2,5	5,6	8,2	1,8	0,6	
Erträge aus Beteiligungen	0,1	0,1	5,3	6,8	6,3	13,7	30,9	
Wertminderungen auf Finanzanlagen	-7,2	-	-	-	-	-	-	
Sonstiges Finanzergebnis	-3,9	24,2	0,9	23,3	-12,6	-8,4	10,5	
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-89,2</b>	<b>-61,8</b>	<b>-16,6</b>	<b>24,6</b>	<b>-11,2</b>	<b>-9,8</b>	<b>15,0</b>	
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>201,2</b>	<b>297,4</b>	<b>318,7</b>	<b>355,0</b>	<b>295,4</b>	<b>264,7</b>	<b>213,1</b>	
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-43,9	-100,5	-90,5	-115,9	-127,0	-122,8	-94,7	
<b>Konzern-Jahresüberschuss / -fehlbetrag</b>	<b>157,3</b>	<b>196,9</b>	<b>228,2</b>	<b>239,1</b>	<b>168,4</b>	<b>141,9</b>	<b>118,4</b>	
Minderheitsgesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	7,3	7,2	5,0	-0,4	0,3	1,2	0,2	
<b>Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Jahresergebnis</b>	<b>150,0</b>	<b>189,7</b>	<b>223,2</b>	<b>239,5</b>	<b>168,1</b>	<b>140,7</b>	<b>118,2</b>	
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie unverwässert</b>	<b>1,64</b>	<b>2,07</b>	<b>2,44</b>	<b>2,63</b>	<b>1,85</b>	<b>1,56</b>	<b>1,31</b>	
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie verwässert</b>	<b>1,63</b>	<b>2,05</b>	<b>2,42</b>	<b>2,59</b>	<b>1,82</b>	<b>1,53</b>	<b>1,30</b>	
<b>Kennzahlen</b>								
EBITDA-Marge	%	28,0	28,6	24,9	27,0	26,0	25,5	24,9
EBIT-Marge	%	14,7	17,1	14,4	15,4	14,7	13,7	10,8
Umsatzrendite	%	10,2	14,2	13,7	16,6	14,1	13,2	11,6
Fraport Assets	Mio €	3.705,6	3.419,1	3.075,0	2.802,9	2.848,3	2.842,8	2.841,5
ROFRA	%	7,8	10,5	10,9	11,8	10,8	9,7	7,0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		19.970	23.079	30.437	28.246	25.781	24.182	23.353
<b>Kennzahlen</b>								
		<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>Stand 31.12.2008</b>	<b>Stand 31.12.2007</b>	<b>Stand 31.12.2006</b>	<b>Stand 31.12.2005</b>	<b>Stand 31.12.2004</b>	<b>Stand 31.12.2003</b>
Netto-Finanzschulden	Mio €	1.644,5	891,4	309,6	-49,8	-2,1	-16,0	227,2
Capital Employed	Mio €	4.121,2	3.354,0	2.739,1	2.218,1	2.090,5	1.967,5	2.123,4
Gearing	%	67,3	37,1	12,9	-2,2	-0,1	-0,8	12,0
Verschuldungsgrad	%	19,0	13,6	5,4	-1,1	-0,1	-0,4	6,2
Dynamischer Verschuldungsgrad	%	385,6	181,0	61,9	-10,0	0,0	-3,0	50,3
Working Capital	Mio €	2.046,5	919,7	218,0	568,2	574,4	699,2	697,7

in Mio €	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006	Stand 31.12.2005	Stand* 31.12.2004	Stand* 31.12.2003
Geschäfts- oder Firmenwert	40,0	22,7	22,7	97,1	108,3	116,8	139,0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	34,0	33,3	43,9	39,1	50,2	52,5	59,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	902,3	597,6	570,3	3,2	–	–	–
Sachanlagen	4.486,4	3.968,6	3.628,6	2.768,3	2.611,6	2.395,8	2.384,9
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	34,7	9,0	10,1	66,9	37,4	0,0	0,0
Beteiligungen at Equity	72,9	72,4	37,1	56,2	53,6	46,9	45,9
Andere Finanzanlagen	474,7	205,4	252,2	302,1	209,5	52,6	23,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	20,0	42,4	58,5	36,8	33,2	75,2	114,7
Ertragssteuerforderungen	23,6	26,6	33,5	32,2	–	–	–
Latente Steueransprüche	56,2	30,4	7,2	16,4	19,3	13,4	14,5
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>6.144,8</b>	<b>5.008,4</b>	<b>4.664,1</b>	<b>3.418,3</b>	<b>3.123,1</b>	<b>2.753,2</b>	<b>2.781,9</b>
Vorräte	54,0	47,4	39,5	32,9	14,4	12,1	17,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	158,4	154,9	154,6	185,5	190,0	168,6	181,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	492,2	205,1	76,6	62,3	71,5	64,2	53,4
Ertragssteuerforderungen	5,3	7,8	13,2	2,0	–	–	–
Zahlungsmittel	1.802,3	1.154,8	651,3	632,5	574,2	666,4	610,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	–	165,6	0,1	2,7	–	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>2.512,2</b>	<b>1.570,0</b>	<b>1.100,8</b>	<b>915,3</b>	<b>852,8</b>	<b>911,3</b>	<b>862,6</b>
Gezeichnetes Kapital	917,7	916,1	914,6	913,7	910,7	905,1	902,2
Kapitalrücklage	578,3	573,1	565,2	558,8	550,5	537,6	533,2
Gewinnrücklagen	946,4	913,2	916,7	773,3	616,0	530,0	450,6
Konzern-Bilanzgewinn	106,2	105,6	105,3	105,2	82,1	68,0	39,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.548,6	2.508,0	2.501,8	2.351,0	2.159,3	2.040,7	1.925,7
Minderheitsanteile am Eigenkapital	34,3	60,2	33,0	22,1	15,4	10,8	10,2
<b>Eigenkapital</b>	<b>2.582,9</b>	<b>2.568,2</b>	<b>2.534,8</b>	<b>2.373,1</b>	<b>2.174,7</b>	<b>2.051,5</b>	<b>1.935,9</b>
Finanzschulden	4.126,9	1.685,3	830,6	718,8	622,4	574,1	591,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	114,7	192,9	365,6	–	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	692,1	514,8	451,7	106,1	115,4	104,3	101,4
Latente Steuerverpflichtungen	139,7	123,5	108,3	139,7	119,7	134,2	150,0
Pensionsverpflichtungen	20,3	19,0	19,4	20,6	21,4	25,5	22,0
Ertragssteuerrückstellungen	135,0	170,0	163,0	166,2	167,0	151,7	136,7
Sonstige Rückstellungen	129,9	101,0	136,2	101,4	112,1	95,3	136,2
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.358,6</b>	<b>2.806,5</b>	<b>2.074,8</b>	<b>1.252,8</b>	<b>1.158,0</b>	<b>1.085,1</b>	<b>1.137,7</b>
Finanzschulden	118,9	555,5	367,8	125,2	140,1	86,6	246,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	219,8	393,8	441,5	229,0	173,3	100,4	79,0
Sonstige Verbindlichkeiten	131,2	63,6	75,7	118,1	105,1	111,7	85,9
Ertragssteuerrückstellungen	6,7	1,9	14,2	16,4	18,5	43,5	36,8
Sonstige Rückstellungen	238,9	188,9	185,3	218,8	206,2	185,7	122,6
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	–	70,8	0,2	–	–	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>715,5</b>	<b>1.203,7</b>	<b>1.155,3</b>	<b>707,7</b>	<b>643,2</b>	<b>527,9</b>	<b>570,9</b>
<b>Bilanzsumme neu</b>	<b>8.657,0</b>	<b>6.578,4</b>	<b>5.764,9</b>	<b>4.333,6</b>	<b>3.975,9</b>	<b>3.664,5</b>	<b>3.644,5</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>							
Langfristige Vermögenswerte	22,7	7,4	36,4	9,5	13,4	–1,0	0,0
Eigenkapital <sup>1</sup>	1,7	0,2	6,7	8,1	5,3	4,6	4,4
<b>Anteil an der Bilanzsumme</b>							
Langfristige Vermögenswerte	71,0	76,1	80,9	78,9	78,6	75,1	76,3
Eigenkapital <sup>1</sup> (Eigenkapitalquote)	28,2	36,5	41,6	51,8	52,2	53,8	51,7

<sup>1</sup> Die RAP wurden jeweils dem langfristigen Bereich zugerechnet. Die Aufteilung der Ertragssteuerrückstellungen, sonstigen Rückstellungen sowie den Sonderposten für Investitionszuschüsse zwischen kurz- und langfristig wurde auf Basis der vorliegenden Unterlagen geschätzt.

## FINANZWIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN UND BEGRIFFE

### At Equity

Bewertungsmethode für Beteiligungen, die nicht im Fraport-Konzern konsolidiert sind

### Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende

### Dividendenrendite

Dividende je Aktie / Jahresschlusskurs der Aktie

### Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)

### EBIT

Abkürzung für Earnings before Interests and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

### EBIT-Marge

EBIT / Umsatzerlöse

### EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

### EBITDA-Marge

EBITDA / Umsatzerlöse

### EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### Eigenkapitalquote

Eigenkapital / Bilanzsumme; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile

### Eigenkapitalrentabilität

Minderheitsgesellschaftern zurechenbarer Jahresüberschuss / Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile

### Fraport Assets

Betriebsnotwendiges Kapital des Fraport-Konzerns

### Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte – Auszahlungen

in Sachanlagen – Auszahlungen für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte – Auszahlungen für Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

### Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden / Eigenkapital; Eigenkapital ohne die zur Ausschüttung vorgesehene Dividende und Minderheitsanteile, Messzahl zur Ermittlung des Verschuldungsgrads

### Investitionsquote

Investitionen / Umsatzerlöse

### Jahres-Performance der Aktie

Prozentuale Steigerung der Gesamtrendite im Berichtszeitraum; (Jahresschlusskurs der Aktie + Dividende je Aktie) / Vorjahresschlusskurs

### Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Aktie / Ergebnis je Aktie

### Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Positionen der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“ – Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung

### Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Aktie multipliziert mit der Anzahl der Aktien

### Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

### ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed, EBIT / Capital Employed

### ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport Assets, EBIT / Fraport Assets

### Umsatzrendite

EBT / Umsatzerlöse

### Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme

### Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

## FINANZKALENDER 2010

### Dienstag, 11. Mai 2010

Zwischenbericht zum 31. März 2010

### Mittwoch, 2. Juni 2010

Hauptversammlung

### Donnerstag, 5. August 2010

Zwischenbericht zum 30. Juni 2010

### Donnerstag, 4. November 2010

Zwischenbericht zum 30. September 2010

## VERKEHRSKALENDER 2010

Monat	
März 2010 / 3M 2010	Mittwoch, 14. April 2010
April 2010	Mittwoch, 12. Mai 2010
Mai 2010	Freitag, 11. Juni 2010
Juni 2010 / 6M 2010	Montag, 12. Juli 2010
Juli 2010	Mittwoch, 11. August 2010
August 2010	Freitag, 10. September 2010
September 2010 / 9M 2010	Dienstag, 12. Oktober 2010
Oktober 2010	Mittwoch, 10. November 2010
November 2010	Freitag, 10. Dezember 2010

## 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

### Fotografie

Michael Rast, St.Gallen  
Martin Joppen, Frankfurt  
Stefan Rebscher, Fraport AG  
Andreas Meinhardt, Fraport AG  
Valentin Heisters, Heisters & Partner

### Druck

Druckhaus Becker,  
Ober-Ramstadt

### Veröffentlichungstermin

25. März 2010

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

## KONZERN-KENNZAHLEN DER FRAPORT AG

FINANZKENNZAHLEN		
in Mio €	2009	2008
Umsatz	1.972,6	2.101,6
Gesamtleistung	2.057,9	2.201,9
EBITDA	552,9	600,7
EBIT	290,4	359,2
EBT	201,2	297,4
Konzern-Ergebnis	157,3	196,9
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Jahresüberschuss	150,0	189,7
Jahresschlusskurs der Aktie (in €)	36,28	30,91
Ergebnis je Aktie (in €)	1,64	2,07
Dividende je Aktie (in €)	1,15	1,15
Dividendenrendite (in %)	3,2	3,7
Operativer Cash Flow	426,5	492,5
Free Cash Flow	-711,4	-370,7
Investitionen	1.438,3	759,7
Bilanzsumme	8.657,0	6.578,4
Eigenkapital	2.582,9	2.568,2
Eigenkapital ohne Minderheitsanteile und vorgesehene Dividende	2.442,4	2.402,4
Capital Employed	4.121,2	3.354,0
Fraport Assets	3.705,6	3.419,1
Umsatzrendite (in %)	10,2	14,2
Eigenkapitalrendite (in %)	6,1	7,9
EBITDA-Marge (in %)	28,0	28,6
EBIT-Marge (in %)	14,7	17,1
ROCE (in %)	7,0	10,7
ROFRA (in %)	7,8	10,5
Gearing (in %)	67,3	37,1

VERKEHRSAHLEN		
	2009	2008
Passagiere im Fraport-Konzern <sup>1</sup> (in Mio)	133,6	133,3
davon in Frankfurt (in Mio)	50,9	53,5
Cargo-Volumen im Fraport-Konzern <sup>1</sup> (in Tsd t)	3.021,8	3.326,3
davon in Frankfurt (in Tsd t)	1.887,7	2.111,1
Flugbewegungen im Fraport-Konzern <sup>1</sup> (in Tsd)	1.283,5	1.307,1
davon in Frankfurt (in Tsd)	463,1	485,8

BESCHÄFTIGTE		
	2009	2008
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern	19.970	23.079
davon in Frankfurt	17.441	17.996
Personalaufwand (in Mio €)	866,9	925,6

<sup>1</sup> Fraport-Konzern einschließlich Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Management-Verträgen.

