

Herausforderungen meistern



Konzern-Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN

| | | 2010 | 2009 ¹ |
|--|----------|---------|-------------------|
| Umsatzerlöse | in Mio € | 2.194,6 | 2.010,3 |
| Gesamtleistung | in Mio € | 2.284,0 | 2.095,6 |
| EBITDA | in Mio € | 710,6 | 569,7 |
| EBIT | in Mio € | 430,9 | 300,9 |
| EBT | in Mio € | 278,7 | 194,5 |
| Konzern-Ergebnis | in Mio € | 271,5 | 152,0 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil | in Mio € | 262,9 | 146,4 |
| Jahresschlusskurs der Aktie | in € | 47,16 | 36,28 |
| Ergebnis je Aktie (unverwässert) | in € | 2,86 | 1,60 |
| Dividende je Aktie ² | in € | 1,25 | 1,15 |
| Dividendenrendite ² | in % | 2,7 | 3,2 |
| Operativer Cash Flow | in Mio € | 567,5 | 426,5 |
| Free Cash Flow | in Mio € | -291,1 | -711,4 |
| Investitionen | in Mio € | 1.033,9 | 1.438,3 |
| Bilanzsumme | in Mio € | 9.170,5 | 8.865,2 |
| Eigenkapital | in Mio € | 2.739,3 | 2.557,8 |
| Eigenkapital ohne Anteile Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag | in Mio € | 2.602,5 | 2.429,0 |
| Konzern-Liquidität | in Mio € | 2.384,0 | 2.631,3 |
| Netto-Finanzschulden | in Mio € | 2.024,4 | 1.614,5 |
| Capital Employed | in Mio € | 4.626,9 | 4.043,5 |
| Fraport-Assets | in Mio € | 4.019,7 | 3.820,2 |
| Umsatzrendite | in % | 12,7 | 9,7 |
| Eigenkapitalrendite | in % | 10,1 | 6,0 |
| EBITDA-Marge | in % | 32,4 | 28,3 |
| EBIT-Marge | in % | 19,6 | 15,0 |
| ROCE | in % | 9,3 | 7,4 |
| ROFRA | in % | 10,7 | 7,9 |
| Gearing Ratio | in % | 77,8 | 66,5 |

VERKEHRSAZAHLEN

| | | 2010 | 2009 |
|--|----------|---------|---------|
| Passagiere im Fraport-Konzern ³ | in Mio | 164,7 | 133,6 |
| davon in Frankfurt | in Mio | 53,0 | 50,9 |
| Cargo-Volumen im Fraport-Konzern ³ | in Tsd t | 3.632,9 | 3.021,8 |
| davon in Frankfurt | in Tsd t | 2.275,1 | 1.887,7 |
| Flugbewegungen im Fraport-Konzern ³ | in Tsd | 1.520,5 | 1.283,5 |
| davon in Frankfurt | in Tsd | 464,4 | 463,1 |

BESCHÄFTIGTE

| | | 2010 | 2009 |
|---|----------|--------|--------|
| Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern | Anzahl | 19.792 | 19.970 |
| davon in Frankfurt | Anzahl | 17.479 | 17.441 |
| Personalaufwand | in Mio € | 880,4 | 866,9 |

¹ Aufgrund der erstmalig verpflichtenden Anwendung von IFRIC 12: Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen wurden die Umsatz- und Ergebniswerte sowie die Vermögenslage 2009 angepasst. Eine Überleitungsrechnung befindet sich im Konzern-Anhang (Tz. 4).

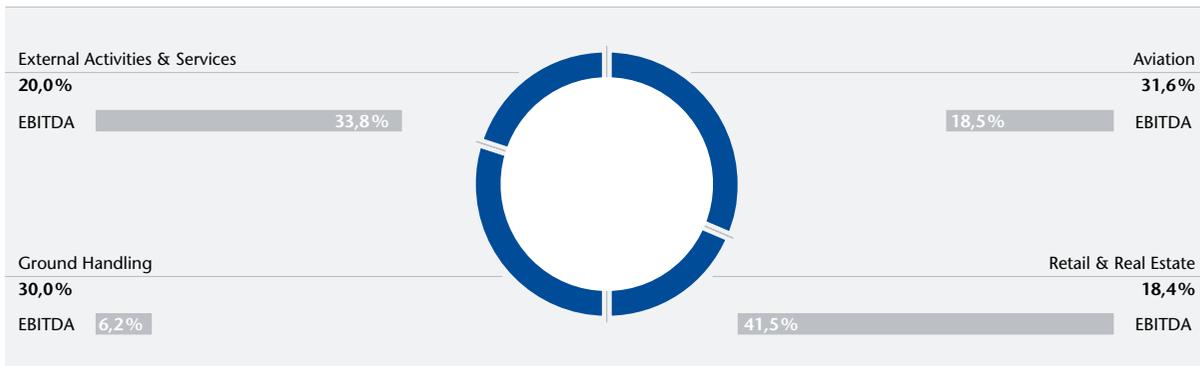
² Vorgeschlagene Dividende 2010

³ Fraport-Konzern einschließlich Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Flughäfen unter Management-Verträgen. Ab 24. September 2009 inklusive des zweiten internationalen Terminals in Antalya. Werte 2010 beinhalten zudem die neue Beteiligung am Flughafen Pulkovo in St. Petersburg. Werte jeweils ohne die Flughäfen in Riad, Jeddah und Dakar, deren Ergebnisse zum Redaktionsschluss nicht vorlagen.

Segment-Kennzahlen

ANTEIL DER SEGMENTE AM KONZERN-UMSATZ UND AM KONZERN-EBITDA 2010

in %



AVIATION

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------------------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 693,9 | 685,1 | 8,8 | 1,3 |
| EBITDA | 131,6 | 117,3 | 14,3 | 12,2 |
| EBIT | 56,4 | 41,2 | 15,2 | 36,9 |
| ROFRA | 4,2% | 3,4% | 0,8 PP | – |
| Mitarbeiter | 6.074 | 6.337 | –263 | –4,2 |

AVIATION

Das Segment Aviation verantwortet den Flug- und Terminalbetrieb, den Ausbau sowie die Unternehmenssicherheit des Fraport-Konzerns am Standort Frankfurt. Von der guten Verkehrsentwicklung und Anpassungen der Flughafen-Entgelte profitierend trug das Segment mit einem Umsatz von 693,9 Mio € auch 2010 den größten Teil zum Konzern-Umsatz bei (31,6%).

RETAIL & REAL ESTATE

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------------------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 403,1 | 362,4 | 40,7 | 11,2 |
| EBITDA | 294,7 | 282,9 | 11,8 | 4,2 |
| EBIT | 227,9 | 225,0 | 2,9 | 1,3 |
| ROFRA | 16,8% | 18,0% | –1,2 PP | – |
| Mitarbeiter | 606 | 603 | 3 | 0,5 |

RETAIL & REAL ESTATE

Das Segment Retail & Real Estate beinhaltet vor allem die Geschäftsaktivitäten Retailing, Entwicklung und Vermarktung der Immobilien und Flächen sowie das Parkraummanagement rund um den Flughafen Frankfurt. Mit einem EBITDA von 294,7 Mio € steuerte das Segment 2010 erneut den größten Anteil zum Konzern-EBITDA in Höhe von 41,5% bei.

GROUND HANDLING

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------------------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 658,6 | 619,9 | 38,7 | 6,2 |
| EBITDA | 44,1 | 14,1 | 30,0 | >100 |
| EBIT | 11,0 | –40,1 | 51,1 | – |
| ROFRA | 2,3% | –8,7% | 11,0 PP | – |
| Mitarbeiter | 8.564 | 8.254 | 310 | 3,8 |

GROUND HANDLING

Sämtliche Leistungen rund um die Passagiere, die Fracht und die Flugzeuge sind im Segment Ground Handling zusammengefasst. Die positive Verkehrsentwicklung – insbesondere der Fracht und der Höchststartgewichte – spiegelte sich 2010 in einem deutlichen Anstieg der operativen Ergebnisgrößen wider. Mit einem EBIT von 11,0 Mio € verzeichnete das Segment nach dem Krisenjahr 2009 wieder ein positives operatives Ergebnis.

EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
|--------------|-------|-------------------|-------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 439,0 | 342,9 | 96,1 | 28,0 |
| EBITDA | 240,2 | 155,4 | 84,8 | 54,6 |
| EBIT | 135,6 | 74,8 | 60,8 | 81,3 |
| ROFRA | 14,5% | 7,9% | 6,6 PP | – |
| Mitarbeiter | 4.548 | 4.776 | –228 | –4,8 |

EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES

Das Segment External Activities & Services umfasst die Konzern-Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt sowie weitere Services in Frankfurt, insbesondere das IT- und Facility-Management. Mit einem Umsatz von 439,0 Mio € erhöhte das Segment 2010 seinen Anteil am Fraport-Konzern auf 20,0%. Bezogen auf das EBITDA konnte das Segment in 2010 den Anteil am Konzern-EBITDA auf über ein Drittel steigern.

Fraport Geschäftsbericht 2010

AN UNSERE AKTIONÄRE

| | |
|---------------------------------|----|
| Brief des Vorstandsvorsitzenden | 1 |
| Der Fraport-Vorstand | 4 |
| Nachhaltig wachsen | 6 |
| Bericht des Aufsichtsrats | 32 |
| Corporate Governance Bericht | 38 |

KONZERN-LAGEBERICHT

| | |
|--|----|
| Der Fraport-Konzern | 49 |
| Geschäftsentwicklung 2010 | 54 |
| Ertragslage | 58 |
| Segment-Berichterstattung | 60 |
| Vermögens- und Finanzlage | 63 |
| Aktie und Investor Relations | 66 |
| Nicht finanzielle Leistungsindikatoren | 69 |
| Chancen- und Risikobericht | 71 |
| Nachtragsbericht | 83 |
| Prognosebericht | 83 |

KONZERN-ABSCHLUSS UND -ANHANG

| | |
|--|----|
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 88 |
| Konzern-Gesamtergebnisrechnung | 88 |
| Konzern-Bilanz | 89 |
| Konzern-Kapitalflussrechnung | 90 |
| Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung | 91 |
| Konzern-Anlagenspiegel | 92 |
| Segment-Berichterstattung | 94 |
| Konzern-Anhang | 96 |

WEITERE INFORMATIONEN

| | |
|--|-----|
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 174 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | 175 |
| Siebenjahresübersicht | 176 |
| Glossar | 178 |
| Finanzkalender 2011 | U5 |
| Verkehrskalender 2011 | U5 |
| Impressum | U5 |



Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2010 war eines der ereignisreichsten in der Geschichte unseres Unternehmens. Ein schneereicher Winter, viele wetter- und streikbedingte Flugannullierungen und vor allem die Folgen des Vulkanausbruchs im April sorgten für ein ständiges Auf und Ab der Verkehrszahlen. Dennoch ist es uns gelungen, ein operatives Konzern-Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) von 710,6 Millionen Euro und damit das beste EBITDA seit Bestehen des Fraport-Konzerns zu erwirtschaften. Im Vergleich zum bisherigen Rekordjahr 2007 ist das ein Anstieg um mehr als 100 Millionen Euro.

Diese gute Entwicklung ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: Zunächst haben die konjunkturelle Erholung und insbesondere die bemerkenswerte Dynamik der deutschen Wirtschaft am Frankfurter Flughafen nicht nur zu einem deutlichen Anstieg der Passagierzahlen geführt, vielmehr konnten wir auch neue Rekordwerte im Frachtgeschäft erzielen. Positiv ausgewirkt haben sich darüber hinaus die Anhebungen der Flughafen-Entgelte sowie unser margenstarkes Retail- und Parkierungsgeschäft.

Auch das externe Geschäft hat von der guten konjunkturellen Entwicklung profitiert. An unserem Standort in Antalya – dort konnten wir 2010 erstmals alle drei Terminals ganzjährig betreiben – haben wir rund 22,1 Millionen Passagiere und damit mehr Fluggäste als jemals zuvor bedient. Der Flughafen der peruanischen Hauptstadt Lima hat sich im vergangenen Jahr weiter zu einem zentralen Umsteige-Flughafen in Südamerika entwickelt und mit 10,3 Millionen Passagieren ebenfalls einen neuen Spitzenwert erreicht. Unsere Flughäfen an der bulgarischen Schwarzmeerküste in Varna und Burgas sowie unsere zahlreichen Minderheitsbeteiligungen wiesen im vergangenen Geschäftsjahr ebenfalls eine positive Entwicklung auf. Besonders hervorheben möchte ich an dieser Stelle die Beteiligung am Flughafen Sankt Petersburg, dessen operative Verantwortung wir Ende April 2010 übernommen haben. Rund 8,4 Millionen Passagiere bedeuteten dort einen Zuwachs um knapp 25 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Auf der Ebene des Konzern-Ergebnisses hat sich neben der guten operativen Entwicklung eine Rückstellungsauflösung in Höhe von rund 80 Millionen Euro im Zusammenhang mit der



_ DR. STEFAN SCHULTE, 50 JAHRE, VORSTANDSVORSITZENDER

Dr. Stefan Schulte ist seit September 2009 Vorsitzender des Vorstands der Fraport AG. Zuvor war Dr. Schulte unter anderem Finanzvorstand und Vorstand Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau.

Die Aufnahme zeigt Dr. Schulte im Rohbau des Flugsteigs A-Plus, der im Geschäftsjahr 2012 in Betrieb gehen soll.

steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 positiv ausgewirkt. Das Konzern-Ergebnis erreichte 271,9 Millionen Euro und überstieg – wie auch das EBITDA – sämtliche zuvor erzielten Werte.

Mein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit ihrem großen Einsatz – sowohl während des harten Winters und der Luftraumsperrung im Zuge der Aschewolke als auch bei der Bewältigung der sehr starken Verkehrszuwächse insbesondere im Sommer und Herbst des letzten Jahres – diese erfreuliche Geschäftsentwicklung erst möglich gemacht haben. Unser Dank gilt darüber hinaus auch Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, dass Sie uns im Vorstand Ihr Vertrauen ausgesprochen haben. Aufgrund der guten operativen Geschäftsentwicklung sowie der langfristig positiven Aussichten haben wir dem Aufsichtsrat vorgeschlagen, die Dividende um 0,10 Euro auf 1,25 Euro je Aktie zu erhöhen.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Jahr 2010 haben wir auch gute Fortschritte bei den verschiedenen Bauprojekten am Standort Frankfurt erreichen können. So ist beispielsweise nach rund 16 Monaten Bauzeit der Rohbau des Flugsteigs A-Plus im Dezember fertiggestellt worden. Und auch die Arbeiten an der für unser künftiges Wachstumspotenzial wichtigen neuen Landebahn Nordwest liegen voll im Zeitplan. Trotz eines mehrwöchigen, wetterbedingtem Baustillstands im Dezember können wir deshalb an der geplanten Inbetriebnahme Ende Oktober 2011 festhalten. Denn nach wie vor gilt: Um auch in Zukunft am Wachstum des Luftverkehrs teilhaben zu können, sind wir dringend auf den Ausbau des Standorts Frankfurt angewiesen.

Lassen Sie sich auf den folgenden Seiten einen Überblick über die aktuellen Baumaßnahmen in Frankfurt geben und freuen Sie sich mit uns gemeinsam auf eine erfolgreiche Zukunft!

Mit freundlichen Grüßen
Stefan Schulte

Stefan Schulte



Von links:

_ HERBERT MAI

Vorstand Arbeitsdirektor, 63 Jahre, Bestellung bis 30. September 2012

_ DR. STEFAN SCHULTE

Vorstandsvorsitzender, 50 Jahre, Bestellung bis 30. August 2014

_ PETER SCHMITZ

Vorstand Operations, 61 Jahre, Bestellung bis 30. August 2014

_ DR. MATTHIAS ZIESCHANG

Vorstand Controlling und Finanzen, 50 Jahre, Bestellung bis 31. März 2012

Der Fraport-Vorstand

Zusammensetzung und Zuständigkeiten

Der Vorstand der Fraport AG besteht aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte, Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Als Vorsitzender des Vorstands führt Dr. Schulte den Fraport-Konzern mit seinen vier Segmenten Aviation, Ground Handling, Retail & Real Estate sowie External Activities & Services. Zu dem unmittelbaren Ressort von Dr. Schulte gehören der Strategische Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit“ sowie die Zentralbereiche „Rechtsangelegenheiten und Verträge“, „Revision“, „Unternehmensentwicklung“ und „Unternehmenskommunikation“. Dr. Schulte obliegt zudem die Verantwortung für die „Corporate Governance“.

Herbert Mai ist seit April 2001 Arbeitsdirektor der Fraport AG. Ihm unterstehen der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ sowie die Zentralbereiche „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ und „Personalserviceleistungen“.

Peter Schmitz, seit September 2009 Vorstand Operations und seit neun Jahren im Unternehmen, sind die Strategischen Geschäftsbereiche „Airport Security Management“ und „Bodenverkehrsdienste“ sowie der Servicebereich „Immobilien Facilitymanagement“ und der Zentralbereich „Kundenmanagement“ zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2011 obliegt ihm zudem die Verantwortung des neuen Zentralbereichs „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Dr. Matthias Zieschang ist seit April 2007 Vorstand Controlling und Finanzen. Dr. Zieschang ist für den Servicebereich „Infor-

mations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie die Zentralbereiche „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling“, „Finanzen und Investor Relations“, „Rechnungswesen“ und „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ verantwortlich.

Geschäftsordnung und Grundzüge der Beschlussfassung

Zur Steuerung des Fraport-Konzerns hat sich der Fraport-Vorstand eine Geschäftsordnung gegeben, welcher der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Auf Grundlage dieser Ordnung leitet der Vorstand den Konzern in eigener Verantwortung und unter Berücksichtigung der Belange der Investoren, Beschäftigten sowie der weiteren dem Unternehmen verbundenen Gruppen (Stakeholdern) im Unternehmensinteresse, mit dem Ziel der nachhaltigen Wertschöpfung.

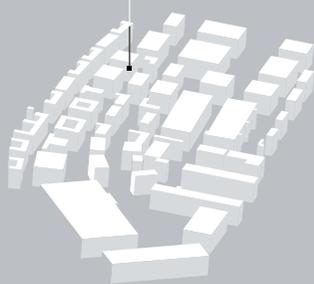
Soweit nicht einzelnen Vorstandsmitgliedern Aufgaben zur selbständigen Ausführung zugewiesen sind, werden Entscheidungen zur Führung der Geschäfte grundsätzlich vom Gesamtvorstand gefasst. Die Beschlussfassungen finden in der Regel in Vorstandssitzungen statt. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn alle Mitglieder ordnungsgemäß einberufen wurden und mindestens die Hälfte der Vorstände an der Beschlussfassung teilnimmt. Soweit nichts Abweichendes angeordnet ist, beschließt der Vorstand durch einfache Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Vorstandsvorsitzenden ausschlaggebend.

Im vergangenen Geschäftsjahr hat sich der Fraport-Vorstand zu insgesamt 49 Vorstandssitzungen getroffen und die aktuelle und zukünftige Entwicklung des Unternehmens gestaltet.

Nachhaltig wachsen – Der Ausbau des Frankfurter Flughafens

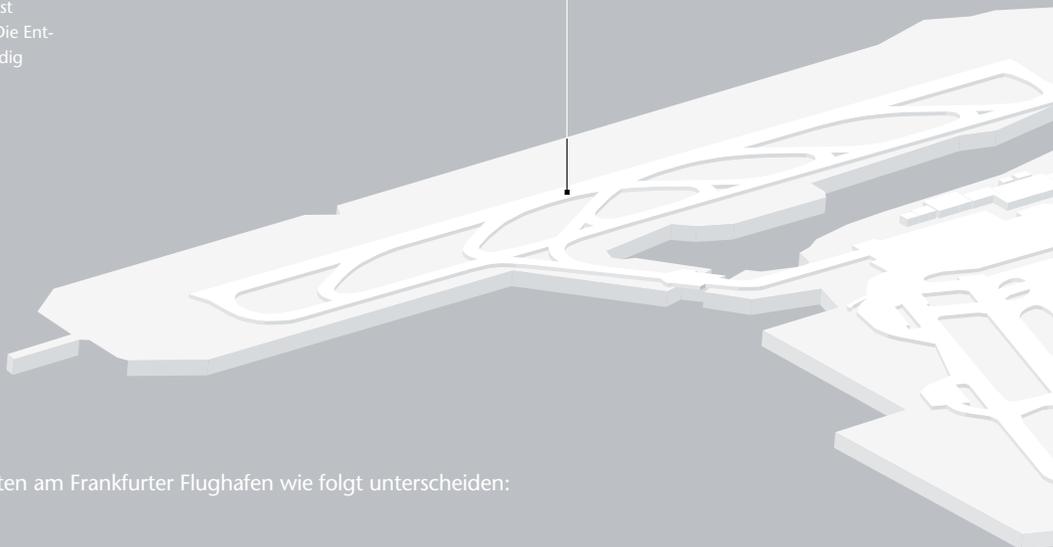
MÖNCHHOF

Das mit 110 Hektar größte zusammenhängende Gewerbegebiet der Rhein-Main-Region ist bereits zu rund 40 Prozent vermarktet. Die Entwicklung soll bis zum Jahr 2019 vollständig abgeschlossen sein.



LANDEBAHN NORDWEST

Die 2.800 Meter lange Landebahn wird zum Winterflugplan 2011 / 2012 in Betrieb genommen. Langfristig erhöht sich die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen pro Stunde von derzeit 82/83 auf 126 mögliche.



Grundsätzlich lassen sich die Bautätigkeiten am Frankfurter Flughafen wie folgt unterscheiden:

– AUSBAU DES FLUGHAFENS

Der Flughafen-Ausbau umfasst hauptsächlich den Bau der Landebahn Nordwest, des Terminals 3 mit den dazugehörigen Vorfeldern sowie Erweiterungen und Anpassungen im bestehenden Rollbahnsystem.

– FRA-NORD-MASSNAHMEN

Die FRA-Nord-Maßnahmen umfassen die Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Flughafen-Anlagen. Zu ihnen zählen unter anderem die brandschutztechnische Ertüchtigung der Terminals, die Umsetzung der Europäischen Union (EU)-Richtlinie zur Trennung ankommender und abfliegender Passagiere sowie die Errichtung des Flugsteigs A-Plus.

– ENTWICKLUNG DER AIRPORT CITY

Die Frankfurt Airport City bezeichnet die Entwicklung der Flächen rund um den Flughafen zu einem attraktiven Gesamtstandort. Exemplarisch für diese Entwicklung stehen das Mönchhof-Gelände, Gateway Gardens, The Squire und die CargoCity Süd, deren Vermarktung von der unmittelbaren Nähe zum Flughafen und dessen Mobilitätsangebot profitiert.

FLUGSTEIG A-PLUS

Nach Inbetriebnahme im Jahr 2012 bietet der Flugsteig A-Plus Terminal-Kapazität für jährlich rund 6 Millionen Passagiere und erhöht die Retail-Fläche in den Terminals 1 und 2 um mehr als 10.000 m²

THE SQAIRE

Das von IVG entwickelte Gebäude über dem Fernbahnhof des Flughafens bietet beste Verkehrsanbindung für gut 140.000 m² Büroflächen, zwei Hotels, diverse Einkaufs- und Gastronomieangebote sowie weitere Services.

GATEWAY GARDENS

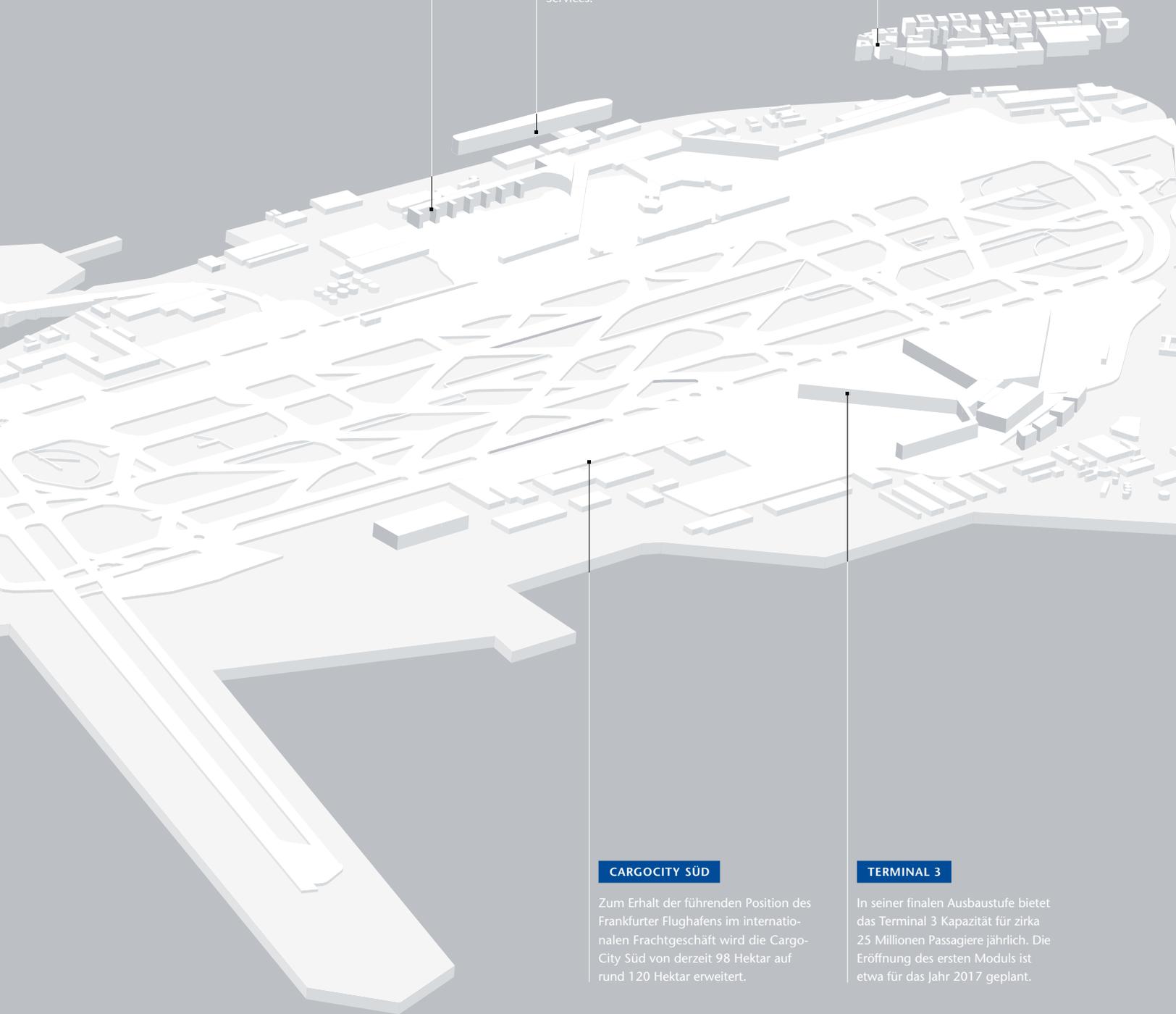
Verteilt auf mehrere Areale entstehen auf 35 Hektar Büros, Hotels und Handelsflächen sowie Zentren für die Wissenschaft.

CARGOCITY SÜD

Zum Erhalt der führenden Position des Frankfurter Flughafens im internationalen Frachtgeschäft wird die Cargo-City Süd von derzeit 98 Hektar auf rund 120 Hektar erweitert.

TERMINAL 3

In seiner finalen Ausbaustufe bietet das Terminal 3 Kapazität für zirka 25 Millionen Passagiere jährlich. Die Eröffnung des ersten Moduls ist etwa für das Jahr 2017 geplant.



LANDEBAHN NORDWEST

Mit einem seitlichen Abstand von 1.400 Metern zur südlichen Start- und Landebahn ermöglicht die neue Landebahn Nordwest parallele Anflüge in Frankfurt. Durch die zusätzliche Kapazität sichert diese die Zukunftsfähigkeit des Standorts.





2.800 M LÄNGE
220 HEKTAR FLÄCHE
+ 50% START- UND LANDEKAPAZITÄT

Landebahn Northwest

Die Landebahn Northwest bildet das Kernstück des Ausbaus in Frankfurt. Bereits seit einem Jahrzehnt sind die Flugbewegungen das Nadelöhr am Frankfurter Flughafen. Freie Kapazitäten sind nur noch in Randzeiten vorhanden, die Start- und Landekapazitäten tagsüber sind vollständig ausgeschöpft. Nach Inbetriebnahme der Landebahn erhöht sich langfristig die Zahl der Flugbewegungen pro Stunde von derzeit 82/83 auf 126 mögliche.

Ziel der Investition

Die von Fluggesellschaften adressierte Nachfrage nach Slots (Zeitfenster für einen Start oder eine Landung) am Frankfurter Flughafen liegt bereits seit Jahren über dem maximal verfügbaren Wert. In Spitzenzeiten liegt die Nachfrage um 10 bis 20 Prozent über den vorhandenen Kapazitäten. Damit das Wachstum künftig nicht am Flughafen Frankfurt vorbeigeht und Fluggesellschaften sich von dem Standort und damit der Rhein-Main-Region abwenden, braucht der Flughafen die neuen Kapazitäten der Landebahn, um wieder wachsen und langfristige Perspektiven bieten zu können.

Die Zahl der maximalen Flugbewegungen je Stunde soll nach Inbetriebnahme der Landebahn ab dem Winterflugplan 2011/2012 schrittweise erhöht werden, bis sie zunächst voraussichtlich im Jahr 2015 einen Wert von etwa 100 Flugbewegungen erreicht. Langfristig erhöht sich durch die Landebahn die Zahl der möglichen Flugbewegungen pro Stunde in Frankfurt auf etwa 126. Verglichen mit den heute verfügbaren Bewegungen von 82/83 bedeutet dies einen Anstieg um 50 Prozent und damit das stärkste Wachstum unter den führenden europäischen Flughäfen.

Herausforderungen

Das Gelände für den Bau der Landebahn Northwest ist etwa 220 Hektar groß – das entspricht rund 300 Fußballfeldern. Für den Bau der Landebahn selbst müssen über 2,5 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden, um 440.000 Quadratmeter befestigte Fläche aus Beton – für die Roll-, Abroll- und Taxiwege – und Asphalt – für die Schultern, Straßen und Wege – im Baufeld der Landebahn zu errichten. Der Bau der neuen

Landebahn ist mit einer Vielzahl ingenieurtechnischer wie ökologischer Herausforderungen verbunden.

So sind in ökologischer Hinsicht umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen durchzuführen. Bereits im Vorfeld der Bauarbeiten wurden tausende geschützte Tiere, wie Zauneidechsen oder Hirschkäfer, umgesiedelt und mehrere hundert künstliche Baumhöhlen gebohrt. Außergewöhnlich ist auch die Errichtung eines 300 Meter langen und zirka 10 Meter hohen Schutzvorhangs am Mönchwaldsee, der in direkter Nähe zur neuen Landebahn liegt. Dieser soll das Anfliegen von Wasservögeln in Richtung der Landebahn Northwest verhindern.

Insgesamt wird der Eingriff in die Natur durch den Flughafen-Ausbau auf über 2.300 Hektar kompensiert. Darin enthalten sind unter anderem Ersatzaufforstungen nach dem Forstgesetz auf einer Fläche von etwa 288 Hektar für den Verlust des Waldes durch den Bau der Landebahn. Für alle ökologischen Maßnahmen investiert Fraport rund 160 Mio €.

Als ingenieurtechnische und vor allem logistische Herausforderung ist die Anbindung der neuen Landebahn an das bestehende Flughafen-Gelände zu nennen. Zudem musste die bislang auf dem Gelände der neuen Landebahn verlaufende Okrifteler Straße in einen Tunnel verlegt werden. Auf einer Länge von 1,6 Kilometern – inklusive Rad- und Fußwegen – mussten für den Tunnelbau insgesamt 330.000 Kubikmeter Boden bewegt und 48.000 Kubikmeter Beton sowie 6.500 Tonnen Stahl verbaut werden. Erst nach Fertigstellung des Tunnels und Freigabe für den Verkehr konnte damit begonnen werden, dieses Teilstück mit der Landebahn zu überbauen.

ENTWÄSSERUNGSANLAGE

Durch ein Kanalnetz von knapp 23 Kilometern gelangt Regenwasser über zwei Regenrückhaltebecken in Bodenretentionsfilter. Hier wird es gereinigt und anschließend mittels eines Rigolensystems wieder versickert.

ROLLBRÜCKEN

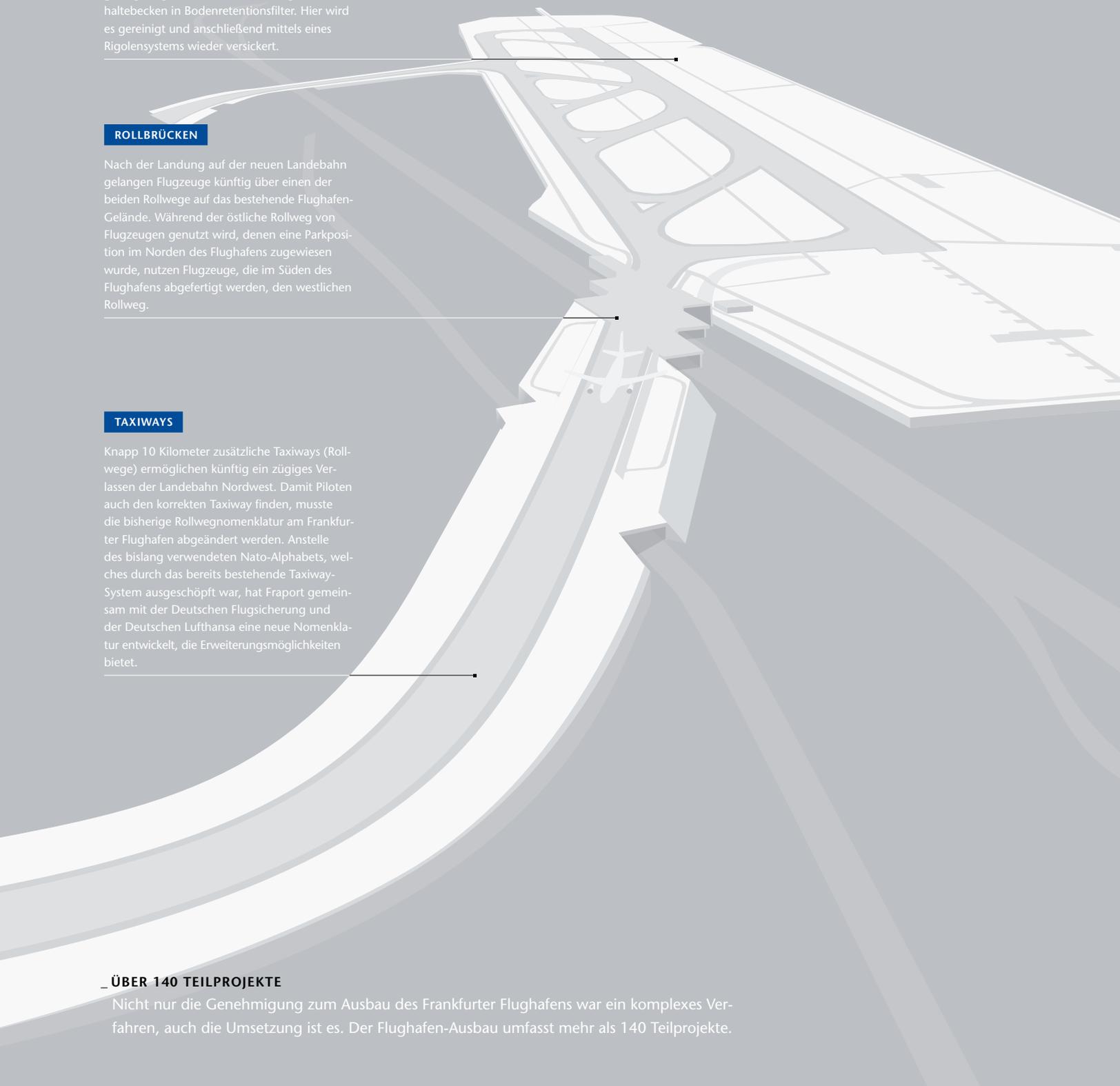
Nach der Landung auf der neuen Landebahn gelangen Flugzeuge künftig über einen der beiden Rollwege auf das bestehende Flughafen-Gelände. Während der östliche Rollweg von Flugzeugen genutzt wird, denen eine Parkposition im Norden des Flughafens zugewiesen wurde, nutzen Flugzeuge, die im Süden des Flughafens abgefertigt werden, den westlichen Rollweg.

TAXIWAYS

Knapp 10 Kilometer zusätzliche Taxiways (Rollwege) ermöglichen künftig ein zügiges Verlassen der Landebahn Nordwest. Damit Piloten auch den korrekten Taxiway finden, musste die bisherige Rollwegnomenklatur am Frankfurter Flughafen abgeändert werden. Anstelle des bislang verwendeten Nato-Alphabets, welches durch das bereits bestehende Taxiway-System ausgeschöpft war, hat Fraport gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und der Deutschen Lufthansa eine neue Nomenklatur entwickelt, die Erweiterungsmöglichkeiten bietet.

_ ÜBER 140 TEILPROJEKTE

Nicht nur die Genehmigung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens war ein komplexes Verfahren, auch die Umsetzung ist es. Der Flughafen-Ausbau umfasst mehr als 140 Teilprojekte.



BETONAGE UND ÜBERFLUG DER LANDEBAHN

Mit sogenannten „Fertigern“ wird der Beton auf der neuen Landebahn eingebaut. Insgesamt 20 Lkw's lieferten diesen im Umlaufbetrieb direkt von der stationären Mischanlage an (Bild linke Seite). Mittels Tiefflügen über der Landebahn werden die Sicherheitsverhältnisse von dem neuen Tower der Deutschen Flugsicherung getestet (Bild rechts).



_ MARTIN BIEN, 54 JAHRE, GESCHÄFTSBEREICHSLIMITER FLUG- UND TERMINALBETRIEB, AUSBAU, UNTERNEHMENS SICHERHEIT:

„Die Zukunft des Frankfurter Flughafens liegt in dem Ausbau des Standorts. Durch die Erhöhung der Start- und Landekapazitäten schaffen wir die Möglichkeit, den Flughafen und damit die gesamte Region langfristig mit den internationalen Zentren der Wirtschaft und den touristischen Zielen zu verknüpfen. Damit wird das Drehkreuz Frankfurt kontinuierlich wachsen.“

Die größte Herausforderung bei der Umsetzung der neuen Landebahn ist für mich die termingerechte Umsetzung mit allen Partnern und dies zum veranschlagten Budget. Mit unserem Team von unterschiedlichsten Ingenieuren und Kaufleuten sind wir sehr gut aufgestellt, um dieses Großprojekt zeit- und budgetgerecht zu realisieren und in Betrieb zu nehmen.“

Als weitere Herausforderung beim Bau des Großprojekts Landebahn sind die Einhaltung der vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmen zu nennen. Fluggesellschaften brauchen Planungssicherheit hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten am Standort. Die Kosten müssen immer im Bezug zu dem zukünftig aus der Investitionsmaßnahme zu erzielenden Ertrag stehen, um die Wertschöpfung nachhaltig sicherzustellen.

Umsetzung

Vor Beginn der Rodungsarbeiten auf dem Gelände der Landebahn stand ein umfassendes Mediations- und Genehmigungsverfahren. Die Erfahrungen aus dem Bau der Startbahn 18 West in den 80er Jahren haben Fraport gezeigt, dass eine neuerliche Erweiterung der Flughafen-Kapazität nur in enger Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen und Entscheidungsträgern der Region erfolgreich umgesetzt werden konnte.

Trotz der Kritik an den Ausbauplänen gelang es Fraport letztlich, die breite Öffentlichkeit durch einen offenen und transparenten Dialog von der übergeordneten Bedeutung der neuen Landebahn für die Region zu überzeugen. Nach Unterzeichnung des Planfeststellungsbeschlusses im Dezember 2007 wurde dieser durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof im Januar 2009 erneut bestätigt.

Die Rodungsarbeiten auf dem Gelände der neuen Landebahn konnten damit Anfang 2009 begonnen werden. Der zeitliche Rahmen für die Baufeldreifmachung war jedoch sehr begrenzt. Bereits im März mussten die Baumfällarbeiten wegen der beginnenden Vegetationsperiode wieder eingestellt werden.

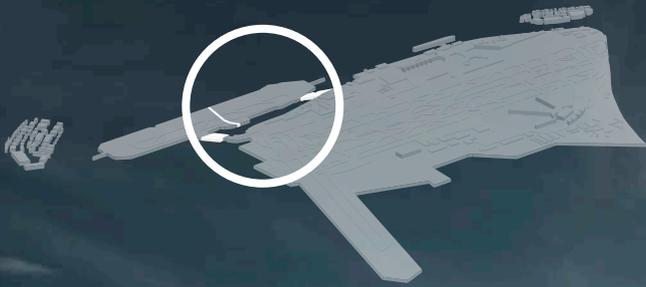
Durch eine Teilung der Rodungsarbeiten in zwei Phasen wurde sichergestellt, dass die Flächen für die zeitkritischsten und -intensivsten Baumaßnahmen – die Verlagerung des sich zu diesem Zeitpunkt noch in Betrieb befindlichen Umspannwerks auf dem Gebiet der Landebahn, die Erdverlegung von Starkstromleitungen sowie der Bau des Straßentunnels – auch tatsächlich bis zum 1. März 2009 gerodet und somit baureif waren.

Am 18. März 2009 begann mit den Bauarbeiten für den Tunnel und dem Spatenstich für den Bau der Landebahn am 8. Mai 2009 der Ausbau des Flughafens Frankfurt. Anhand des Tunnelbaus und der Rollbrücken zeigen wir Ihnen auf den folgenden Seiten exemplarisch die umfassenden Bautätigkeiten.



UNTERTUNNELUNG UND ROLLBRÜCKEN

Zu den wohl spektakulärsten Baumaßnahmen an der neuen Landebahn zählen die unterirdische Verlegung der Okrifteler Straße sowie die Anbindung der Landebahn mittels zweier Rollwege.



600M TUNNELL

1,6KM STRASSE, 7 FLUCHTTÜR
25 ÜBERWACHUNGSKAMER



EL REN RAS



Untertunnelung der Landebahn Nordwest und Konstruktion der Rollbrücken

Bei dem Bau der 2,8 Kilometer langen neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens handelt es sich nicht nur um die reine Rodung und Betonage des 220 Hektar großen Geländes, es entstehen vielmehr ein knapp 600 Meter langer Tunnel, zwei Rollwege aus fünf einzelnen Brückenbauwerken über Straßen und Schienen mit einer Länge von bis zu 220 Metern, 60 Kilometer Entwässerungskanäle und knapp zehn Kilometer Rollwege.

Ziel der Investitionen

Nordwestlich des Flughafens gelegen verbindet die Okrifteler Straße die Städte Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf. Durch den Bau der neuen Landebahn musste für die Okrifteler Straße, die in ihrer bisherigen Lage die Landebahn kreuzte, eine alternative Streckenführung geschaffen werden. Die Straße musste in diesem Bereich in einen Tunnel unter der neuen Landebahn verlegt werden.

Die Realisierung der Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafens macht zudem einen Anschluss an das Flughafen-Gelände notwendig. Die zwei Rollwege, die die neue Landebahn mit dem Flughafen-Gelände verbinden werden, müssen dabei die ICE Hochgeschwindigkeits-Trasse der Deutschen Bahn, den um den Flughafen verlaufenden Airport-Ring sowie die Autobahn A3 überqueren. Für die Konstruktion der beiden Rollwege müssen fünf einzelne Brückenbauwerke entstehen. Die größten und anspruchsvollsten Bauwerke sind die Rollbrücken Ost und West 1, die die Autobahn A3 und die ICE-Trasse überqueren werden. Hinzu kommen die Brückenbauwerke Ost und West 2, die über den Airport-Ring verlaufen, sowie die Brücke Ost 3, die sich auf dem bereits bestehenden Flughafen-Gelände befindet.

Herausforderungen

Der Tunnel unter der Landebahn zählt mit zu den technisch anspruchsvollsten Projekten des Ausbaus. An seiner tiefsten Stelle liegt dieser bis zu sechs Metern im Grundwasser. Zur Konstruktion des 600 Meter langen und 18 Meter breiten Tunnels musste daher zunächst eine wasserdichte Baugrube geschaffen werden.

Doch nicht nur die bauliche Dimension des Tunnels war eine Herausforderung. Die termingerechte Realisierung und die Einhaltung höchster Sicherheitsstandards besaßen eine übergeordnete Bedeutung. Erst nach Fertigstellung des Tunnels konnte an der Oberfläche mit dem weiteren Bau der Landebahn fortgefahren werden.

Neben dem zeitkritischen Tunnelbau stellte die Errichtung der Rollbrücken höchste Anforderungen an die logistischen Prozesse. Aufgrund der zumeist nächtlichen Sperrung der Autobahn zur Umsetzung der Brückenbauwerke Ost und West 1 mussten die Abläufe zwischen der Anlieferung der Beton-Fertigteile und deren Einhebung exakt aufeinander abgestimmt sein.

Neben der Präzision im Zeitmanagement war auch Präzision im Bau gefordert: Die 409 Einbebe-Elemente mussten bei einem Gewicht von bis zu 92 Tonnen und einer Länge von bis zu 33 Metern zentimetergenau eingepasst werden.

Umsetzung

Ein Tunnel für die Okrifteler Straße

Zur termingerechten Fertigstellung des Tunnels in einer Bauzeit von nur 20 Monaten erfolgte der Bau gleichzeitig von Norden und Süden. Um eine trockene Baugrube, trotz der Lage des Tunnels im Grundwasser, herstellen zu können, wurden Spundbohlen und Unterwasserbeton eingesetzt. Diese grundwasserschonende Bauweise verringerte einerseits die abzuleitende Grundwassermenge und verhinderte andererseits, dass der Pegel absank. Das abgepumpte Wasser wurde nach der Reinigung in bauzeitlichen Becken wieder versickert.

STABILE DECKE!

Oberhalb des Tunnels werden künftig Flugzeuge auf der neuen Landebahn landen. Ein stabiler Stahlbeton sorgt sowohl im Tunnel als auch auf der Landebahn Nordwest für Sicherheit.

AUSREICHEND PLATZ!

Ungefähr in der Mitte der neuen Landebahn unterquert der Mönchwaldtunnel das Gelände. Mit den beiden Fahrbahnen, dem Rad-, Geh- und Notgehweg sowie dem Rettungsweg, hat der Tunnel eine Breite von rund 18 Metern.

SICHERE LANDUNG!

Damit die Landebahn auch bei schlechter Sicht genutzt werden kann, wird diese mit einem Instrumentenlandesystem (kurz: ILS) der Kategorie CAT III ausgestattet.

_ REALISIERUNG DER LANDEBAHN NORDWEST, MEHR ALS DIE REINE BETONAGE

Gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung und externen Baufirmen verwirklicht Fraport die Umsetzung der neuen Landebahn. Insgesamt kümmern sich rund 500 Beschäftigte um die technische Planung und Abwicklung.

TUNNELBAU UND STÜTZWÄNDE

Zur termingerechten Konstruktion des Tunnels wurde der Bau gleichzeitig von Norden und Süden vorangetrieben (Bild links). Die Trogwände des Tunnels erreichen an der Tunneleinfahrt eine Höhe von elf Metern (Bild rechts).

**_ HORST AMANN, 57 JAHRE, BEREICHSLEITER REALISIERUNGSMANAGEMENT**

„Der Flughafen-Ausbau sichert das Wachstum am Standort Frankfurt und die Prosperität in der Rhein-Main Region. Mit der Realisierung eines der größten Infrastrukturprojekte in Deutschland erweitern wir unser international renommiertes Know-how und unsere Position als weltweit agierender Flughafenbetreiber.

Als Leiter des Ausbaus ist für mich das Managen der zahlreichen Projekte und Genehmigungen die größte und zugleich spannendste Aufgabe. Durch unseren großen Einsatz werden wir mit der Umsetzung der neuen Landebahn sowie der bedarfsgerechten Erweiterung des bestehenden Rollbahnsystems und der Vorfelder erneut Maßstäbe hinsichtlich der Qualität und Geschwindigkeit unserer Bauleistungen setzen.“

Zur Gewährleistung der Sicherheit genügt der Tunnel höchsten Standards. So gibt es neben dem Tunnel einen separaten Rettungstunnel, Fluchttüren im Abstand von 70 Metern und 25 Kameras zur lückenlosen Videoüberwachung. Lineare Temperaturfühler sorgen im Brandfall für eine automatische Meldung. Hinzu kommen Tunnel- und Verkehrsfunk sowie eine Lautsprecheranlage. Eine kombinierte Fluchtwegkennzeichnung und Orientierungsbeleuchtung erleichtern den Zugang zu den Fluchtwegen. Notrufstationen, Handfeuerlöscher und Wasserentnahmestellen komplettieren die Sicherheitsausstattung des Tunnels, der auf den Namen „Mönchwaldtunnel“ getauft wurde.

Der Mönchwaldtunnel wurde am 15. November 2010 eröffnet und dem öffentlichen Verkehr übergeben, so dass die Bauarbeiten an der Oberfläche termingerecht fortgesetzt werden konnten.

Zwei Rollwege für die Flugzeuge

Die Umsetzung der logistisch anspruchsvollen Rollbrücken wurde im Herbst 2009 begonnen. Nach Fertigstellung der Bohrpfähle folgte die Errichtung der Widerlagerwände, auf denen die Fertigteile für den Oberbau der Rollbrücken aufgelegt wurden. Die Einhebung der Beton-Fertigteile begann im Mai 2010. Der Zeitpunkt für diesen Bauabschnitt wurde bewusst gewählt, um wetterbedingte Beeinträchtigungen zu vermeiden. Zudem wurde von den Behörden eine Sperrung der Autobahn A3 während der Ferienzeit ausgeschlossen. Nach insgesamt 22 Nachtschichten konnte die Einhebung der Brückenteile schneller als in der ursprünglich veranschlagten Zeit von 24 Nächten und im Budget realisiert werden. Die eigentliche Herausforderung lag jedoch in der Logistik des Projekts. Bereits seit Dezember

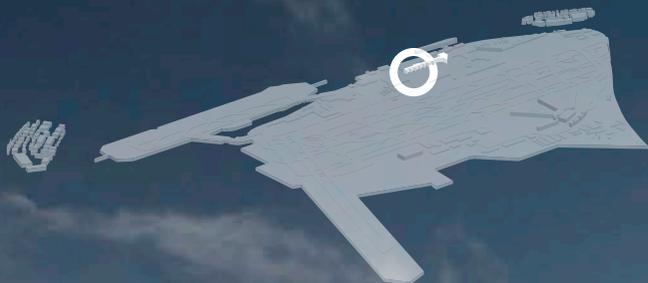
2009 wurden die für den Bau der Brücken benötigten Fertigteile per Bahn in der CargoCity Süd des Flughafens angeliefert. Spezial-LKWs transportierten die Fertigteile zu ihrem Zwischenlager auf die ehemalige US-Airbase und von dort „just in time“ in den Umsetzungs Nächten zu den künftigen Rollbrücken, an denen bereits Kräne und Ingenieure zur Einhebung warteten. Eine logistische Meisterleistung, für die etwa ein Jahr planerischer Vorlauf notwendig war.

Nach der Einhebung der Fertigteile wurde mit der Aufschüttung der Dämme zu den Rollbrücken begonnen. Nach Abschluss der Arbeiten folgt die Aufbringung des Rollbahnbetons. Mit der geplanten Fertigstellung der Rollbrücken im Frühjahr 2011 liegt auch dieses Projekt innerhalb des vorgegebenen Zeit- und Kostenrahmens. Insgesamt liegt der Baufortschritt der Landebahn Nordwest voll im Budget und Terminplan und wird zum Winterflugplan 2011 / 2012 in Betrieb gehen.



FLUGSTEIG A-PLUS

Nach Inbetriebnahme verlängert der Flugsteig A-Plus das Terminal 1 um knapp 800 Meter in westliche Richtung. Mit seinen sieben Großraum-Positionen – vier davon für den A380 – bietet der Flugsteig künftig Terminal-Kapazität für jährlich rund sechs Millionen Passagiere.





100.000 M³
BETON HOCHBAU
KAPAZITÄT FÜR
6.000.000
PASSAGIERE JÄHRLICH

Flugsteig A-Plus

Infolge der Inbetriebnahme der neuen Landebahn wird die Zahl der Flugbewegungen und Passagiere am Frankfurter Flughafen ab dem Winterflugplan 2011/2012 deutlich ansteigen. Die aktuell vorhandene Terminal-Infrastruktur ist für eine Kapazität von etwa 58 Millionen Passagieren ausgelegt. Die Lösung für diesen künftig absehbaren Engpass im Norden des Flughafens ist der neue Flugsteig A-Plus.

Ziel der Investition

Die im Jahr 2012 geplante Eröffnung des Flugsteigs A-Plus wird die vorhandene Passagier-Kapazität in den Terminals 1 und 2 von derzeit etwa jährlich 58 Millionen auf rund 64 Millionen erhöhen. Die Kapazität wird nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn dringend benötigt, um die steigende Passagierzahl in Frankfurt zügig befördern zu können und Gebäude-Positionen für Großraum-Flugzeuge zu schaffen.

Die Marktplätze des Flugsteigs A-Plus schaffen attraktive Einkaufs- und Gastronomieflächen auf einer Gesamtfläche von über 10.000 m² und stärken das margenstarke Retail-Geschäft von Fraport. Der zentrale Transfer-Knoten im neuen Flugsteig erleichtert Passagieren das Umsteigen am Frankfurter Flughafen und erhöht die Service-Qualität. Attraktive Loungeflächen runden das Service-Angebot im Flugsteig A-Plus ab und gestalten den luftseitigen Aufenthalt am Flughafen so angenehm wie möglich.

Neben seiner hohen Funktionalität wird der Flugsteig A-Plus auch Maßstäbe hinsichtlich seines modernen Designs und des Themengebiets „Nachhaltiges Bauen“ setzen. Ziel ist einerseits ein ansprechendes Ambiente zu schaffen sowie andererseits die CO₂-Emission gegenüber herkömmlichen Gebäuden zu verringern und damit ökologisch verantwortlich zu arbeiten. Der neugeschaffene Flugsteig überbrückt nach seiner Inbetriebnahme zukunftsweisend die Kapazität des Flughafens in den Terminals 1 und 2 bis zur nachfrageorientierten Eröffnung des dritten Terminals, das etwa im Jahr 2017 in Betrieb gehen soll.

Herausforderungen

Die Konstruktion des neuen Flugsteigs ist in mehrerer Hinsicht komplex. Der Bau des Flugsteigs ist zunächst eine logistische Herausforderung, die Bauarbeiten finden auf engsten Platzverhältnissen und zum Teil unter laufendem Terminal-Betrieb statt. Personal- und Materialressourcen müssen im Vorfeld optimal geplant und koordiniert werden, um einen reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten. Kosten- und Zeitrahmen des Projekts sind, wie bei der neuen Landebahn, strikt.

Die zum Teil extremen Witterungsverhältnisse im Winter beeinflussen die Hoch- und Tiefbaumaßnahmen zusätzlich. Dem Flugpersonal der in unmittelbarer Nähe zur Baufläche liegenden Lufthansa-Basis muss zudem kontinuierlicher Zugang zum Vorfeld durch die laufende Baustelle gewährleistet werden.

Umsetzung

Zur besseren Koordination der Baumaßnahmen hat Fraport den Bau des neuen Flugsteigs in zwei Hochbauprojekte unterteilt. Den Neubau des Flugsteigs sowie den Neubau des Marktplatzes, der den bestehenden Flugsteig A mit dem neuen A-Plus-Finger verbinden wird. Die Umsetzung des Projekts schreitet sichtbar voran. Nach den vorbereitenden Maßnahmen des knapp 800 Meter langen Baufeldes fanden der erste Spatenstich im Dezember 2008, die Grundsteinlegung im September 2009 sowie das Richtfest im Dezember 2010 statt.

Im Anschluss an die Tiefbauarbeiten konnten die Rohbauarbeiten des Flugsteigs fertiggestellt und die Gebäudehülle als Voraussetzung für den weiteren Innenausbau im vergangenen Jahr geschlossen werden. Trotz des früh einsetzenden Winters blieben

VIER EBENEN FÜR SCHNELLE PROZESSE

Durch seine Konstruktion über vier Ebenen ermöglicht der Flugsteig A-Plus künftig schnellstmögliche Abläufe. Während in der 1. Ebene der Gepäckumschlag stattfindet, werden in der 2. Ebene die ankommenden sowie die abfliegenden Schengen-Passagiere befördert. Zur Einhaltung der EU-Richtlinie, die die Trennung ankommender und abfliegender Non-Schengen-Passagiere vorschreibt, findet in der 3. Ebene ausschließlich das Handling abfliegender Non-Schengen-Passagiere statt. In der 4. Ebene werden die ankommenden Non-Schengen-Passagiere bedient.

MARKTPLÄTZE

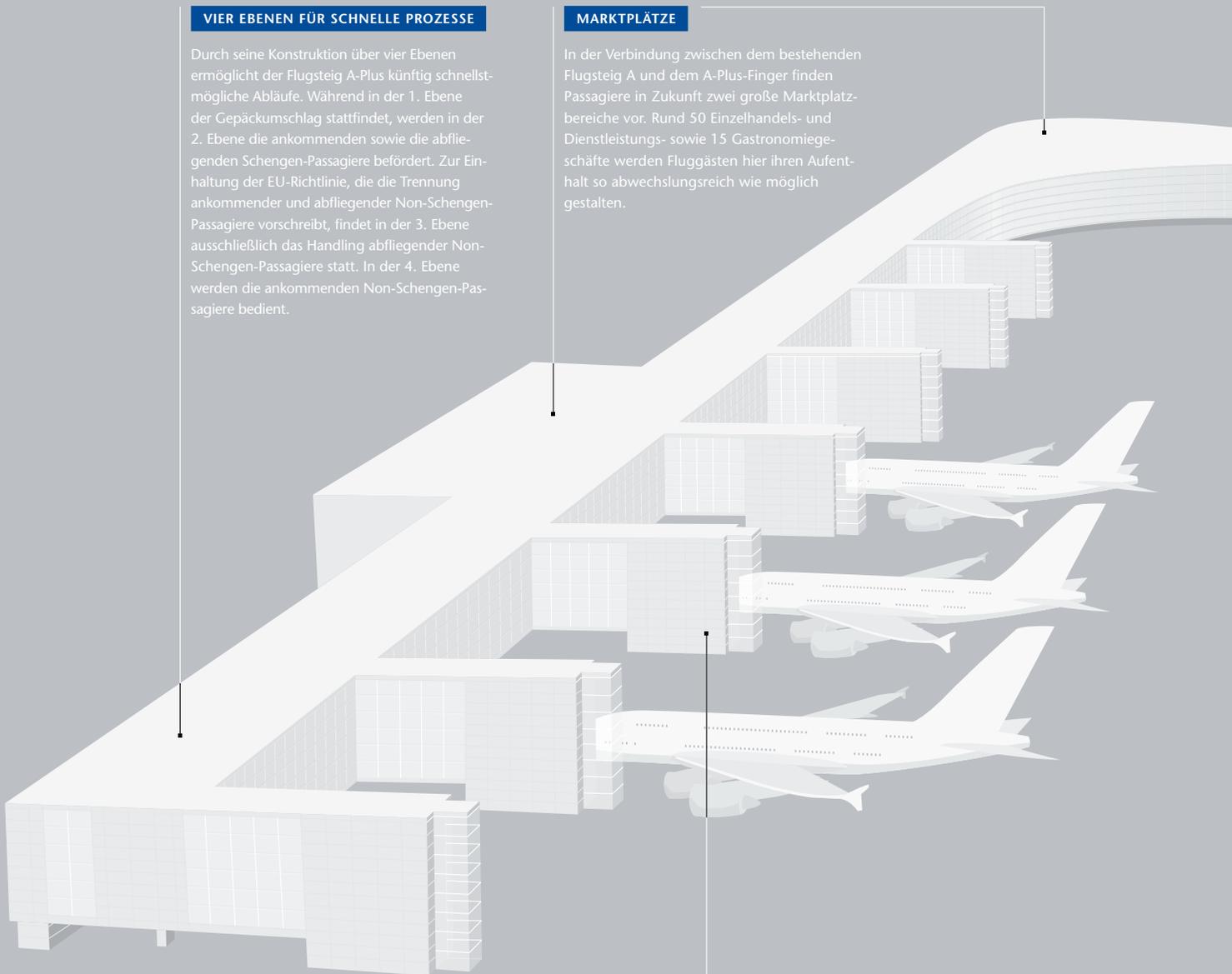
In der Verbindung zwischen dem bestehenden Flugsteig A und dem A-Plus-Finger finden Passagiere in Zukunft zwei große Marktplatzbereiche vor. Rund 50 Einzelhandels- und Dienstleistungs- sowie 15 Gastronomiegeschäfte werden Fluggästen hier ihren Aufenthalt so abwechslungsreich wie möglich gestalten.

PLATZ FÜR GROSSRAUM-FLUGZEUGE

Durch die Eröffnung des neuen Flugsteigs wird der Frankfurter Flughafen über vier weitere maßgeschneiderte Gate-Positionen für den A380 verfügen. Insgesamt werden dem Flughafen dann 15 Gate-Positionen zur Bedienung der A380 zur Verfügung stehen.

_ NACHHALTIGE MODERNITÄT

Die neue Glasfassade des Flugsteigs bedingt nicht nur sein modernes Erscheinungsbild, sondern verringert auch eine Zuschaltung künstlicher Beleuchtung in dem Flugsteig. Außenliegende Verschattungselemente reduzieren im Sommer zusätzlich den Kühlbedarf des Gebäudes.



REALISIERUNG DES FLUGSTEIGS WIE IM FLUGE

Nach Abschluss der Planungsarbeiten schreitet der Bau des A-Plus sichtbar voran. Nach dem Spatenstich im Dezember 2008 und der Grundsteinlegung im September 2009 konnten die Hochbaumaßnahmen im vergangenen Jahr vollständig abgeschlossen werden. Die Bilder zeigen die Fertigung der Fluggastbrücken im Mai 2010 (links) sowie einen Überblick auf das gesamte Bauprojekt (rechts).

**_ HARALD ROHR, 49 JAHRE, TECHNISCHER PROGRAMMLEITER FLUGSTEIG A-PLUS**

„Der Flugsteig A-Plus wird nach seiner Inbetriebnahme eine Bereicherung für den Frankfurter Flughafen sein. Großzügige Lounge- und Gate-Flächen, kürzere Umsteigewege und ein einzigartiges Retail-Angebot werden den Fluggastkomfort im Terminal 1 deutlich erhöhen. Die Kapazität des Flugsteigs ist enorm. Mit einem Jahresaufkommen von rund sechs Millionen Passagieren können in Zukunft etwa so viele Passagiere durch den A-Plus befördert werden wie aktuell im gesamten Flughafen Hannover vorzufinden sind.“

Bei der Umsetzung des Bauprojekts sind für mich als technischen Programmleiter der Überblick sowie der permanente Informationsaustausch die wichtigsten Erfolgsfaktoren. Gemeinsam mit unseren hochmotivierten und professionellen Kolleginnen und Kollegen bin ich mir sicher, dass wir das Projekt zu den richtigen Kosten, in der richtigen Zeit und vor allem in der richtigen Qualität fertigstellen werden.“

die Konstruktion des Daches und der Fassade weitgehend im Zeit- und Kostenrahmen. Für die Anbringung der energieeffizienten zirka 10.000 m² umfassenden Glasfassade wurde eine Bauzeit von nur drei Monaten benötigt. Das intelligente und moderne Fassadenkonzept ist ein Beispiel für nachhaltiges Bauen. Die Glasfassade verringert nicht nur den Energieverbrauch durch einen geringeren Bedarf an künstlicher Beleuchtung, mit seinen vorgelagerten Verschattungselementen und lichtfilternden Fensterflächen reduziert sie die CO₂-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen Gebäuden um rund ein Viertel.

Aktuell befindet sich der Innenausbau des 185.000 m² Bruttogeschossfläche umfassenden Gebäudes in der Umsetzungsphase. Für die Funktionalität der technischen Gebäudeausrüstung müssen rund 700 Kilometer Kabel verlegt werden. Eine ausgefeilte und energieeffiziente technische Gebäudeplanung sorgt im Jahr 2012 für eine angenehme Raumluftqualität und optimale Reise- und Aufenthaltsbedingungen.

Damit Passagiere auch künftig nicht auf ihr Gepäck warten müssen und Umsteigergepäck rechtzeitig am Anschluss-Flugzeug ankommt, wird die bestehende Gepäckförderanlage des Flughafens unterhalb des A-Plus um mehr als sieben Kilometer erweitert. Knapp 2.000 Förderelemente bringen nach der Inbetriebnahme über 5.000 Gepäckstücke pro Stunde auf den richtigen Weg zu den Ausgabestellen. Drei Transferstellen sorgen unter der Verbindung des Flugsteigs A mit dem neuen Flugsteig A-Plus für eine schnelle Beförderung des Umsteigergepäcks.

Flexibilität und Geschwindigkeit sind auch die Maxime an den Brückenbauwerken des Gebäudes. Von den insgesamt sieben

Großraum-Positionen des Flugsteigs werden die vier A380-Positionen derart konstruiert, dass diese bei Bedarf anstelle einer A380 auch zwei kleinere Flugzeuge bis zum Typ einer A321 andienen können. Damit erreicht der Flugsteig eine maximale Flexibilität. Je nach Bedarf können künftig am A-Plus entweder sieben Großraum-Flugzeuge (inklusive der vier A380) bedient werden oder bis zu elf Flugzeuge kleinerer Flugzeugtypen.

Die exakte Planung und die „just in time“-Fertigung sorgen dafür, dass die knappe Baufläche zu jeder Zeit optimal genutzt wird und verhindern Verzögerungen. Interimslösungen ermöglichen dem Personal der naheliegenden Lufthansa-Basis permanenten Zugang zu den Vorfeldflächen und Flugzeugen. Lediglich der harte Winter beeinträchtigte 2010 die Rohbauarbeiten. Aufgrund der unerwartet widrigen Bedingungen zu Beginn und zu Ende des Jahres verzögerten sich die Bauarbeiten. Der hohe Einsatz der Projektbeteiligten sorgt dafür, dass die Inbetriebnahme des Flugsteigs jedoch weiterhin für 2012 geplant ist.



AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Mit den Maßnahmen zum aktiven Schallschutz zielt Fraport darauf, möglichst viele Anwohner der Region vom Fluglärm zu entlasten und damit den Ausbau des Flughafens so sozialverträglich wie möglich zu gestalten.





Aktiver Schallschutz

Als wichtige Infrastruktur bieten Flughäfen den umliegenden Regionen internationalen Anschluss und fördern die wirtschaftliche Entwicklung. Flughäfen sind aber auch mit einer Belastung ihrer Umwelt durch Emissionen und Lärm verbunden. Mit dem Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“ sollen Anrainer und Umwelt entlastet und der Freizeit- und Erholungswert der Region erhalten werden.

Ziel der Maßnahmen

Die Entwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes besaß am Frankfurter Flughafen stets eine besondere Bedeutung. Bereits 1971 wurde auf Initiative des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Technik eine Expertengruppe gebildet, die Maßnahmen zum aktiven Schallschutz entwickeln sollte. Ergebnis dieser Arbeitsgruppe war 1972 die Einführung des heute weltweit angewandten leiseren „Frankfurter“ Anflugverfahrens, bei dem das Setzen der Landeklappen und das Ausfahren des Fahrgestells so spät wie möglich erfolgt.

Vor dem Hintergrund des Flughafen-Ausbaus werden seit 1998 weitere Möglichkeiten zum aktiven Schallschutz in verschiedenen Gremien des Mediationsverfahrens und des Regionalen Dialogforums diskutiert. Die im Dezember 2007 unterzeichnete „Gemeinsame Erklärung“ bildet die Grundlage zur Prüfung, Entwicklung und Umsetzung weiterer Maßnahmen, die möglichst viele Anwohner vom Fluglärm entlasten sollen. Die Deklaration beinhaltet unter anderem die Prüfung eines größeren Abstands zur Lärmquelle, die Umverteilung des Fluglärms sowie die Schaffung von Lärmpausen. Die Maßnahmen sollen sowohl in der heutigen als auch in der zukünftigen Situation – nach dem Flughafen-Ausbau – wirken.

Herausforderungen

Die Entwicklung des Maßnahmenpakets zur Lärmreduzierung erfordert die Koordination mehrerer Schnittstellen: Zum einen müssen die Vorgaben der Deutschen Flugsicherung eingehalten und zum anderen die Interessen der umliegenden Kommunen und der Luftverkehrsgesellschaften berücksichtigt werden. Das Maßnahmenpaket soll zudem nicht nur eine Umvertei-

lung der Lärmbelastung bewirken, sondern auch eine dauerhafte Lärmreduzierung erzielen.

Hierbei steht insbesondere eine Entlastung der sogenannten „Hochbelästigten“ im Vordergrund. Neben der künftigen Kapazitätserweiterung muss bei der Entwicklung des Maßnahmenpakets die ökonomische Umsetzbarkeit der Maßnahmen berücksichtigt werden.

Umsetzung

Zur Prüfung und Entwicklung der Maßnahmen zum aktiven Schallschutz wurde ein Expertengremium aus Vertretern der Luftverkehrswirtschaft, Fluglärmkommission, Kommunen und Behörden sowie Wissenschaft unter dem Dach des „Forum Flughafen & Region“ geschaffen. Nach einer umfassenden Analyse möglicher Ansätze entwarf dieses das sogenannte „Sieben-Punkte-Programm“ als erstes Maßnahmenpaket zum aktiven Schallschutz.

Das Sieben-Punkte-Paket beinhaltet die folgenden Lösungen, die zunächst im Probebetrieb eingeführt werden sollen:

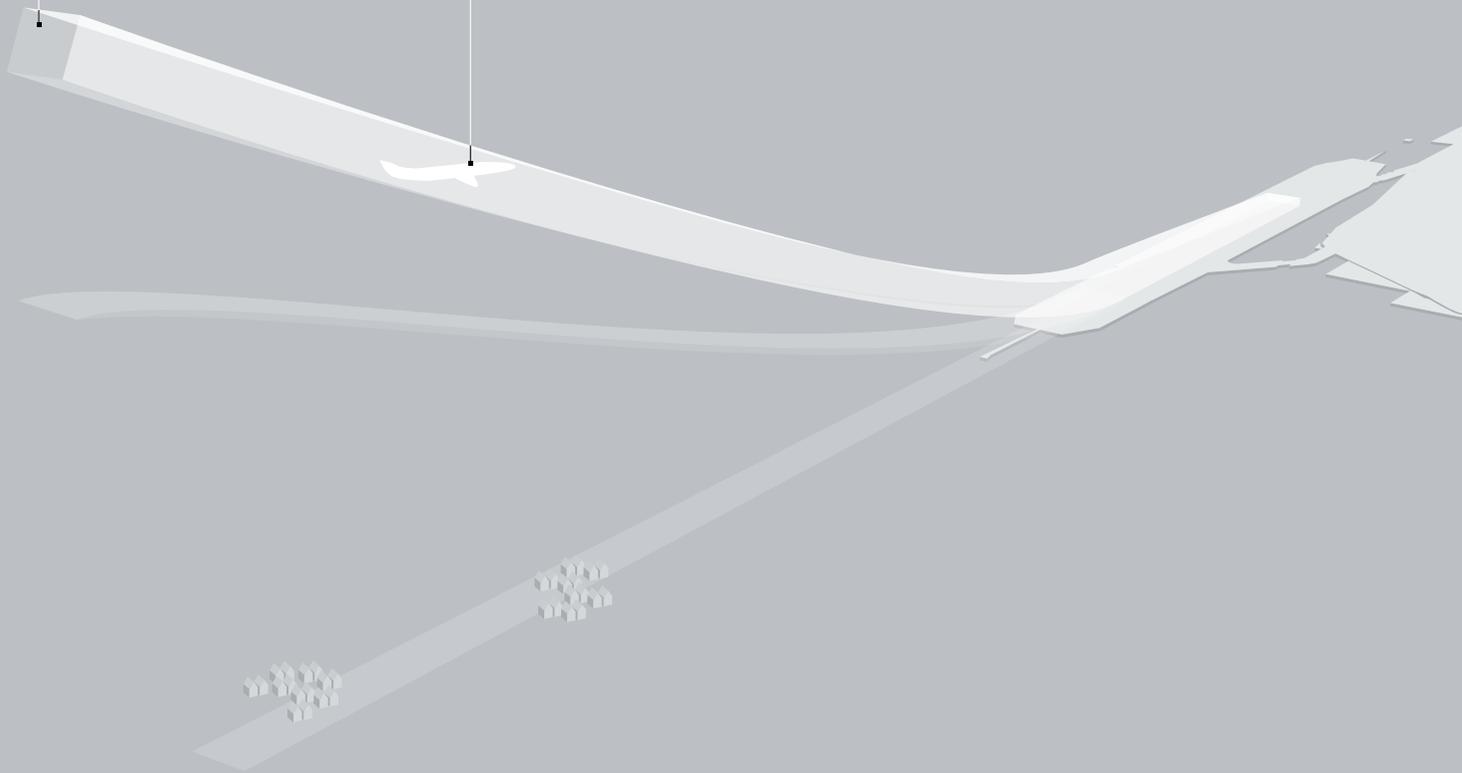
_Optimierung der Abflugverfahren: Bei der Optimierung der Abflugverfahren werden Geschwindigkeitslimits im Abflug eingeführt. Bei gleicher Triebwerksleistung kann dabei eine größere Flughöhe und damit mehr Abstand zu den Wohngebieten erreicht werden. Die Maßnahme wurde im Januar 2011 eingeführt.

HÖHERER ANFLUG, WENIGER LÄRM

Durch die Anhebung des Anfluggleitwinkels von 3,0 auf 3,2 Grad wird eine Lärminderung beim Überflug erzeugt. Durch den größeren Abstand zwischen der Geräuschquelle „Flugzeug“ und dem Erdboden, wie auch durch weniger Triebwerkslärm aufgrund einer Reduzierung des erforderlichen Schubs, soll die Schallbelastung für die Flughafen-Anrainer reduziert werden.

NUTZUNG DES 2. ILS-SYSTEMS

Die neue Landebahn Nordwest verfügt über ein redundantes Instrumentenlandesystem (ILS). Dadurch kann das zweite ILS auf einen Anfluggleitwinkel von 3,2 Grad eingestellt werden, so dass bei guter Sicht mit dem höheren Gleitwinkel angefliegen werden kann.

**_ ANHEBUNG DES ANFLUGGLEITWINKELS AUF DIE LANDEBAHN NORDWEST**

In einem Probetrieb wird der Anfluggleitwinkel erhöht, so dass die überflogenen Siedlungsgebiete hinsichtlich des Lärms landender Flugzeuge entlastet werden können. Mit der Erhöhung auf 3,2 Grad wird die derzeit – unter betrieblichen Aspekten – maximale Anhebung vorgenommen.

FLOTTENUMRÜSTUNG UND OPTIMIERUNG DER ABFLUGVERFAHREN

Zusätzlich zu der Umrüstung der B 737-Flotte trägt der Einsatz neuer Flugzeuggenerationen mit leiseren Motoren und geringerem Kerosinverbrauch pro Personenkilometer zu einer Reduzierung der Umweltbelastung bei. Auf dem Bild ist die Beladung einer A 380 dargestellt (links). Durch die Begrenzung der Abfluggeschwindigkeit und einen höheren Steigwinkel werden Wohngebiete mit mehr Distanz überflogen. Das Bild zeigt einen Überblick auf das Flughafen-Gelände (rechts).



_ STEFAN MAUEL, 45 JAHRE, LEITER INFRASTRUKTUR LUFTSEITE

„Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist in der Rhein-Main-Region ein emotionales Thema. Die Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur bietet wirtschaftliche Prosperität und Zukunftsfähigkeit, zugleich belastet die Steigerung der Flugbewegungen das Umland stärker.

Mit dem vorgestellten Maßnahmenpaket zum aktiven Schallschutz haben wir wirksame Instrumente geschaffen, um die Belastungen der Anwohner zu reduzieren. Dabei verringern wir den Fluglärm direkt an der Quelle und sorgen für eine ausgewogenere Verteilung der Lärmbelastung.

Gemeinsam mit den Kollegen im Forum Flughafen & Region arbeiten wir an einer schnellstmöglichen Umsetzung der Maßnahmen des ersten Pakets und versuchen kontinuierlich weitere Möglichkeiten zur aktiven Lärmreduzierung zu entwickeln.“

- _ Flottenumrüstung B 737: Bis Ende 2011 stattet die Deutsche Lufthansa die Triebwerke ihrer am Flughafen Frankfurt stationierten Boeing 737-Maschinen mit speziellen Schalldämpfern aus. Durch diese technische Modifikation erreicht die Deutsche Lufthansa eine dauerhafte Lärminderung sowohl bei den An- als auch bei den Abflugverfahren.
- _ Rückenwindkomponente: Die Start- und Landerichtung wird durch die Windrichtung bestimmt. Üblicherweise wird gegen den Wind gestartet und gelandet. Da westlich des Flughafens einige Wohngebiete nahe an das Bahnsystem anschließen und so stärker von niedrigen Landeanflügen betroffen sind, soll der Anteil der Landungen aus östlicher Richtung erhöht und frühzeitige Betriebsrichtungswechsel aufgrund von „drehenden“ Winden bis zur zulässigen Rückenwindkomponente vermieden werden.
- _ Segmented approach (RNAV): Durch die Einführung eines neuen Anflugverfahrens in 2011 werden dicht besiedelte Gebiete (vor allem die Städte Mainz, Offenbach und Hanau) erst umflogen und dann wird – später als bisher – auf die Anfluggrundlinie in Richtung Landebahnkurs eingeschwenkt. Da diese Maßnahme eine kapazitive Auswirkung hat, kann sie nur in den Morgen-/Abendstunden umgesetzt werden. Der Probetrieb des RNAV ist im Januar 2011 angelaufen.
- _ DROps: Die Maßnahme „Dedicated Runways Operations“ („Bevorzugte Bahnbenutzung“, kurz: „DROps“) beinhaltet eine gezielte Konzentration des Flugverkehrs auf bestimmte Abflugbahnen und -routen in verkehrsarmen Nachtzeiten. Der regelmäßige Wechsel der Bahnen schafft effektive und kalkulierbare Lärmpausen für die betroffenen Anwohner. Der DROps-Probetrieb wurde im Januar 2011 aufgenommen.
- _ Optimierung CDA: Die sechste Maßnahme des aktiven Schallschutzes, deren Umsetzung in zwei Schritten erfolgt, stellt die Optimierung der Frankfurter Variante des kontinuierlichen Sinkflugs dar. Die Triebwerke befinden sich dabei fast im „Leerlauf“, ohne oder nur mit geringem Schub. Sie erzeugen so zum einen weniger Lärm und verbrauchen zum anderen weniger Treibstoff.
- _ Erhöhter Gleitwinkel: Die letzte Maßnahme des Programms umfasst die Anhebung des Anfluggleitwinkels auf der Landebahn Nordwest von standardmäßig 3,0 auf 3,2 Grad. Durch die Vergrößerung des Winkels wird ein steilerer Anflug generiert und somit der Abstand zu den überflogenen Wohngebieten erhöht. Der erhöhte Gleitwinkel wird nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn zunächst als Probetrieb getestet.





_ KARLHEINZ WEIMAR, 61 JAHRE, AUFSICHTSRATSVORSITZENDER

Karlheinz Weimar ist seit Dezember 2003 Vorsitzender des Aufsichtsrats der Fraport AG und ist bis zur Hauptversammlung 2013 bestellt.

Das Bild zeigt Herrn Weimar im Rohbau des Flugsteigs A-Plus.

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen, und Aktionäre,

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2010 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 Sitzungen und einer Strategieklausur zusammen. Herrn Stadtrat Sikorski war aufgrund seiner schweren Erkrankung die Teilnahme lediglich an zwei Sitzungen in der ersten Jahreshälfte möglich. Alle übrigen 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. Dabei spielten neben dem Abklingen der Finanz- und Wirtschaftskrise die Auswirkungen einiger Sondereffekte wie des strengen Winters zu Beginn und am Ende des Jahres, des Pilotenstreiks bei der Deutschen Lufthansa oder des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull eine bedeutende Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- _ Die Fortschritte bezüglich des geplanten Ausbaus des Start- und Landebahnsystems in Frankfurt waren ebenso Gegenstand der regelmäßigen Berichterstattung wie diejenigen zur Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals.
- _ In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss des Konzessionsvertrags bezüglich des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg und einer Kapitalerhöhung im Rahmen des Engagements am Xi'an Xianyang International Airport zu.
- _ 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. Als Bestätigung der eigenen Rechtsauffassung nahm der Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang die Aufhebung des für Fraport negativen ICSID-Schiedsspruchs aus dem Jahr 2007 durch das ICSID-Ad-hoc-Committee in Washington am 23. Dezember 2010 zur Kenntnis.

- _ Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2009, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 2. Juni 2010 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie mit dem Geschäftsbericht 2009. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010 vorzuschlagen. In Kenntnisnahme der erweiterten Finanzierungsstrategie stimmte der Aufsichtsrat einem möglichen Anstieg der Finanzschulden zu.
- _ Der Aufsichtsrat genehmigte zudem die Wirtschaftsplanung 2011.
- _ Der Aufsichtsrat stimmte darüber hinaus einigen Einzelmaßnahmen im Bereich der Kältelieferung, der Wasserlieferung und des Neubaus einer Abwasserreinigungsanlage im Südbereich des Flughafens Frankfurt am Main zu.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen Fällen wurden Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratsitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung der einzelnen Ausschüsse kann der Erklärung zur Unternehmensführung auf der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de entnommen werden.

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum sieben 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 2011 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2011 (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 2010 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurden die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 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 Risikomanagement-Systems, 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 im Geschäftsjahr 2010 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von fünf Sitzungen befasste sich der Ausschuss zum einen intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zu den Engagements in St. Petersburg und Xi'an. Zum anderen standen regelmäßig die übrigen Beteiligungen weltweit im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei insbesondere die Entwicklung in Antalya und Lima vertieft betrachtet wurde. Ferner begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt am Main und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2011 Stellung. Im Rahmen der ihm vom Aufsichtsrat übertragenen, eigenen Entscheidungskompetenzen stimmte er zudem der Umfinanzierung der amerikanischen Tochterfirma Airt Inc. und der angedachten Erweiterung des Projekts Senegal zu.

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste sich der Personalausschuss in seinen vier Sitzungen regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Weitere Themen waren das Effizienzsteigerungsprojekt [Fitness@Fraport.2011](mailto:Fitness@Fraport), die Führungskräfteentwicklung und -vergütung, die Bewertung der Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf den Personalbedarf und der Wirkung des Zukunfts-

sicherungsvertrags im Bereich der Bodenverkehrsdienste sowie Berichte zum Handlungsfeld demografischer Wandel.

Der Präsidialausschuss trat im Berichtszeitraum drei Mal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2010 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und insbesondere die Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile sowie die Verlängerung eines Dienstvertrags mit einem Vorstandsmitglied.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete Nominierungsausschuss kam 2010 zwei Mal zusammen, um Kandidaten für die Nachfolge von unterjährig ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern zu beurteilen und Empfehlungen bezüglich der gerichtlichen Nachbestellung und vorgesehenen Neuwahl abzugeben.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2010 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Entsprechend der Ankündigung in der nach § 161 AktG erforderlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex für das Jahr 2009 beschloss der Aufsichtsrat eine Anpassung der für seine Mitglieder abgeschlossenen D&O-Versicherung zum 1. Juli 2010 dergestalt, dass ein Selbstbehalt von 10% des Schadens bis zur Höhe des Eineinhalbfachen der jeweiligen festen jährlichen Vergütung vereinbart wurde.

Dies wurde auch durch die Abgabe einer ersten Entsprechenserklärung für das Jahr 2010 durch den Vorstand und Aufsichtsrat am 10. Juni 2010 dokumentiert.

Am 26. Mai 2010 veröffentlichte die Regierungskommission zudem eine neue Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex, welche durch Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger am 2. Juli 2010 Gültigkeit erlangte. Im Anschluss entschied der Aufsichtsrat, die neuen Empfehlungen und Anregungen zu übernehmen und den Fraport-Kodex entsprechend anzupassen.

Eine entsprechende zweite Entsprechenserklärung für das Jahr 2010 wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat am 13. Dezember 2010 abgegeben.

Es wurden und werden künftig alle Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit folgender Ausnahme erfüllt: Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor.

Zudem streben der Vorstand und Aufsichtsrat an, die satzungsmäßigen Voraussetzungen zu schaffen, den Aktionären der Fraport AG zukünftig auch die Möglichkeit der Briefwahl bieten zu können.

Bezüglich der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Vielfalt (Diversity) in den Führungsgremien formulierte der Aufsichtsrat ihn selbst betreffend das konkrete Ziel, einen Frauenanteil innerhalb des Gremiums anzustreben, der das Geschlechterverhältnis innerhalb der Gesamtbeschäftigtenzahl widerspiegelt.

Der Aufsichtsrat überprüfte die Effizienz seiner Tätigkeit im Rahmen seiner Strategieklausur im September 2010. Im Ergebnis fasste er einige Beschlüsse unter anderem zur Einbeziehung der Wirtschaftsprüfer in die Sitzungen des Finanz- und Prüfungsausschusses, zum Berichtswesen bezüglich Risikomanagement-, Compliance- und internem Kontrollsystem und zur Verteilung von Ausschussunterlagen.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance bei Fraport sowie der Wortlaut der aktuellen Entsprechenserklärung befinden sich im folgenden Corporate Governance Bericht. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind auch im Internet unter www.fraport.de abrufbar.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Fraport-Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2010 sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfauftrag hatte der Aufsichtsrat am 18. Oktober 2010 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 2. Juni 2010 erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), so wie in der EU anzuwenden, aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss 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 Risikofrüherkennungs-System 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 Abschlussunterlagen 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 stimmte 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 1,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden und den restlichen Bilanzgewinn in andere Gewinnrücklagen einzustellen, stimmt der Aufsichtsrat zu.

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

Anfang Januar 2011 verstarb nach schwerer Krankheit Herr Stadtrat Lutz Sikorski. Herr Sikorski gehörte unserem Aufsichtsrat seit 2008 an und hat dessen Arbeit seitdem engagiert und kompetent begleitet. Wir trauern mit seinen Angehörigen und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Bereits im Laufe des Jahres 2010 schieden die Aufsichtsratsmitglieder Wolfgang Mayrhuber (30. Juni 2010), Matthias von Randow (2. Juli 2010) und Klaus-Peter Müller (31. Dezember 2010) auf eigenen Wunsch aus dem Gremium aus.

Der Aufsichtsrat dankt allen ausgeschiedenen Mitgliedern für ihren wertvollen Einsatz sowie die konstruktive Begleitung des Unternehmens und des Vorstands.

Als Nachfolger wurden nach Vorberatung im Nominierungsausschuss und mit Billigung durch den Aufsichtsrat Herr Stefan H. Lauer (mit Beschluss vom 18. August 2010), Herr Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle (mit Beschluss vom 30. August 2010) und Frau Dr. Margarete Haase (mit Beschluss vom 13. Dezember 2010 zum 1. Januar 2011) gerichtlich bestellt. Frau Dr. Haase wurde zudem auch in den Finanz- und Prüfungsausschuss gewählt.

Alle gerichtlich bestellten Aufsichtsratsmitglieder sollen der nächsten Jahreshauptversammlung zur Wahl vorgeschlagen werden.

Am 27. September 2010 beschloss der Aufsichtsrat zudem, die Bestellung von Herrn Herbert Mai zum Mitglied des Vorstands mit Wirkung zum 1. April 2011 bis zum 30. September 2012 zu verlängern.

Mit Blick auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2010 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in besonderem Maße für ihr großes Engagement.

Frankfurt am Main, 23. März 2011



Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Über die Corporate Governance bei Fraport berichtet der Vorstand – zugleich für den Aufsichtsrat – gemäß Ziffer 3.10. des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) wie folgt:

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 2010 den Fraport-Kodex den neuen Vorgaben des DCGK angepasst.

Entsprechenserklärungen

Im Rahmen ihrer Sitzung am 10. Juni 2010 haben der Fraport-Vorstand und -Aufsichtsrat in einer ersten Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG erklärt:

„Bezüglich der in der Entsprechenserklärung für das Jahr 2009 noch aufgezeigten Abweichung von der Empfehlung

„In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden (Kodex Ziffer 3.8 Abs. 2)“

wurde für den Vorstand und den Aufsichtsrat fristgemäß ein Selbstbehalt nach den Regelungen des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) vereinbart.

Eine diesbezügliche Abweichung besteht daher nicht mehr.“

Im Rahmen ihrer Sitzung am 13. Dezember 2010 haben der Vorstand und Aufsichtsrat von Fraport in einer zweiten Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zudem erklärt:

„Seit der aktualisierten Entsprechenserklärung 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 den

Empfehlungen der Regierungskommission in der Fassung vom 26. Mai 2010 künftig mit der nachfolgenden Abweichung 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 neuen Empfehlungen der Regierungskommission zur ‚Briefwahl‘ in Kodex Ziffer 2.3 (Kodex Ziffern 2.3.1 und 2.3.3) streben Vorstand und Aufsichtsrat an, die satzungsmäßigen Voraussetzungen zu schaffen, den Aktionären der Fraport AG zukünftig auch die Möglichkeit der Briefwahl bieten zu können.“

Diese Entsprechenserklärungen wurden den Aktionären jeweils unverzüglich auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Von den im DCGK aufgeführten **Anregungen** erfüllt Fraport die folgenden nicht:

_ Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 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 2010 beschränkt.

_ Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters während der Hauptversammlung (Ziffer 2.3.3 Satz 2 DCGK).

Aktionäre, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben, konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2010 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 diese Aktionäre während der Hauptversammlung erreichbar war.

Für Aktionäre, die an der Hauptversammlung teilnahmen, war die Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters hingegen auch während der Hauptversammlung gegeben.

_ Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 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 (Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 DCGK).

Wie bereits ausgeführt, sieht § 12 der Satzung ausschließlich eine Festvergütung und ein Sitzungsgeld vor.

Wesentliche Änderungen des Kodex im Mai 2010

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich intensiv mit den wesentlichen Änderungen befasst, welche die Regierungskommission DCGK am 26. Mai 2010 zu folgenden Themen beschlossen hat:

Diversity:

Ziffer 4.1.5 und Ziffer 5.1.2 Satz 2:

Bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen beziehungsweise der Zusammensetzung des Vorstands soll der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat auf Vielfalt (Diversity) achten und dabei insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen anstreben.

Fraport macht die Verschiedenheit der Beschäftigten bewusst zum Bestandteil von Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Basis hierfür ist die Konzern-Vereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“, welche die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt (Diversity) für Fraport festschreibt.

Mit besonderem Blick auf die Förderung von Frauen in Führungspositionen wurde im Februar 2010 das Neun-Punkte-Programm „Frauen und Führung“ verabschiedet, das von Führungstrainings und Entwicklungsberatung für Frauen bis zu einer konzernweiten Ermittlung geschlechtsspezifischer Strukturdaten reicht, die Aussagen zu Beförderungs- und Gehaltsentwicklungen beinhalten.

Ein weiteres Instrument, um die Chancen von Frauen bei der beruflichen Entwicklung zu verbessern ist die Total E-Quality-Methode (TEQ). Entwickelt wurde sie von einer Initiative aus Wirtschaftsunternehmen, Sozialpartnern und Ministerien. TEQ-Teams analysieren unternehmensweit die Arbeitssituation und leiten Maßnahmen zur Verbesserung der Chancengleichheit ein.

Die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie unterstützt das Unternehmen mit einem vielfältigen Angebot in der Kinderbetreuung. Darüber hinaus bietet Fraport flexible Arbeitszeitmodelle und Heimarbeitsplätze, auch über die Elternzeit hinaus.

Ferner hat sich der Aufsichtsrat in Ziffer 5.1.2 des Fraport-Kodex verpflichtet, bei der Zusammensetzung des Vorstands auf Vielfalt zu achten und insbesondere eine angemessene Berücksichtigung von Frauen anzustreben.

Ziffer 5.4.1 Sätze 2 bis 5:

„Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.“

Vorschläge des Aufsichtsrats an die zuständigen Wahlgremien sollen diese Ziele berücksichtigen. Die Zielsetzungen des Aufsichtsrats und der Stand der Umsetzung sollen im Corporate Governance Bericht veröffentlicht werden.“

Bereits in der Vergangenheit hat der Aufsichtsrat in Ziffer 5.4.1 des Fraport-Kodex eine Altersgrenze für seine Mitglieder dergestalt festgelegt, dass diese im Zeitpunkt der Wahl beziehungsweise Wiederwahl nicht älter als 65 Jahre sein und spätestens nach der ordentlichen Hauptversammlung des Jahres ausscheiden sollen, in dem sie das 70. Lebensjahr erreichen.

In Ziffer 5.4.2 des Fraport-Kodex hat der Aufsichtsrat zudem bereits in der Vergangenheit Regelungen zur Vorbeugung poten-

zieller Interessenkonflikte getroffen. Der Aufsichtsrat hat darin insbesondere festgelegt, dass dem Aufsichtsrat zur Wahrung einer unabhängigen Beratung und Überwachung des Vorstands nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands angehören dürfen. Der Fraport-Kodex sieht ferner vor, dass Aufsichtsratsmitglieder keine Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben dürfen. Über die vorgenannten Regelungen hinaus achtet der Aufsichtsrat darauf, dass ihm stets eine nach seiner Einschätzung ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder angehört.

Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 27. September 2010 für seine Zusammensetzung das folgende Ziel:

„Die Fraport AG bekennt sich zu einer zukunftsorientierten, chancengerechten Zusammenarbeit der Geschlechter.

Sie wird weiterhin weibliche Beschäftigte entsprechend ihrer Qualifikation und Fertigkeiten in allen Ebenen und Aufgabenbereichen gezielt einbeziehen und fördern.

Dies gilt ebenfalls für den Aufsichtsrat, der in den nächsten Jahren einen Frauenanteil anstrebt, der das Geschlechterverhältnis innerhalb der Gesamtbeschäftigtenzahl widerspiegelt.“

Der Frauenanteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl der Fraport AG (Einzelgesellschaft) beträgt derzeit rund 19%. Seit dem 1. Januar 2011 beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat 20%. Bei zukünftigen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung werden der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat darauf achten, dass der Frauenanteil im Aufsichtsrat weiterhin auch die Gesamtbeschäftigtenzahl reflektiert.

Dem Aufsichtsrat gehört zudem eine ausreichende Zahl von Mitgliedern an, die über internationale Erfahrung verfügen. Der Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat werden auch in Zukunft bei ihren Wahlvorschlägen die internationale Erfahrung der Aufsichtsratskandidaten angemessen berücksichtigen.

Unterstützung von Aus- und Fortbildungsmaßnahmen der Aufsichtsratsmitglieder:

Bezüglich der neuen Empfehlung der Regierungskommission zur Fortbildung des Aufsichtsrats in Ziffer 5.4.1 Absatz 4 des Kodex wird die Gesellschaft auch weiterhin die Aufsichtsräte angemessen darin unterstützen, die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahrzunehmen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten für Vorstände:

Die in Ziffer 5.4.5 Satz 2 des Kodex empfohlene Höchstzahl für Aufsichtsratsmandate, die durch Vorstände börsennotierter Gesellschaften wahrgenommen werden sollen, blieb gleichbleibend bei drei. Allerdings erweiterte die Regierungskommission den Geltungsbereich von Aufsichtsratsmandaten in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften um die Wahrnehmung von Mandaten in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen.

Keines der Aufsichtsratsmitglieder von Fraport, das zugleich Vorstand einer börsennotierten AG ist, hat mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder Mandate in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen.

Briefwahl:

Die Regierungskommission empfiehlt den Gesellschaften, welche bereits die satzungsgemäßen Voraussetzungen für die Durchführung der Briefwahl geschaffen haben in den Ziffern 2.3.1 Satz 3 und 2.3.3 Satz 2 des Kodex die notwendigen Formulare auf der Internetseite des Unternehmens zu veröffentlichen und die Aktionäre bei der Briefwahl zu unterstützen.

Wie bereits in der zweiten Entsprechenserklärung 2010 formuliert, streben der Vorstand und Aufsichtsrat an, die satzungsmäßigen Voraussetzungen zu schaffen, den Fraport-Aktionären zukünftig auch die Möglichkeit der Briefwahl bieten zu können. Hierfür soll der Hauptversammlung 2011 eine entsprechende Satzungsanpassung vorgeschlagen werden.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Das am 5. August 2009 in Kraft getretenen VorstAG schaffte konkrete Vorgaben für die Gestaltung der Vorstandsvergütung. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst.

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

- _ Erfolgsunabhängige Komponente (Fixum und Sachbezüge)
- _ Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)
- _ Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award und Long-Term Incentive Programm)

Grundsätzlich hat sich der Aufsichtsrat davon leiten lassen, dass bei normalem Geschäftsverlauf den Vorstandsmitgliedern ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt wird, das zirka 35 % der Gesamtvergütung ausmacht. Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll ebenfalls bei zirka 35 % liegen. Der Long-Term Strategy Award soll etwa 10 % der Gesamtvergütung ausmachen, der Anteil des Long-Term Incentive Programms soll bei etwa 20 % liegen.

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe Anhang Tz. 47). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Für das Jahr 2010 wurden keine weiteren Optionen ausgegeben.

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

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über die vereinbarte Laufzeit grundsätzlich ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird jährlich auf ihre Angemessenheit überprüft.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen Fraport 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 und von Herrn Peter Schmitz für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Airport Service Gesellschaft mbH erhaltenen Bezüge wurden auf die jeweilige Tantiemezahlung 2010 von Fraport angerechnet.

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

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den 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 ROFRA) 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 und die Ergebnisse addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungs-vorbehalt. 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 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

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.

Mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award, LSA)

Mit dem LSA wird ein zusätzlicher langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessensgruppen (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 – erstmals in 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag 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 Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde für 2013 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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 Mitarbeiterbestands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter

den Mitarbeitern der Fraport AG durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands 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 Aktienkorbs 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.

Der Anspruch auf die LSA-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft.

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 Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, soge-

nannte „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 zugewiesenen 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. Für das Geschäftsjahr 2010 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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 Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40 %, für das zweite Geschäftsjahr mit 30 %, für das dritte Geschäftsjahr mit 20 % und für das vierte Geschäftsjahr mit 10 % berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100 % über dem Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. 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. Eine Überschreitung 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 (Aktienkursentwick-

lung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 bei 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 AG 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/M. 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. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate ange dauert hat.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 121,1 Tsd €, Herbert Mai, Peter Schmitz sowie Dr. Matthias Zieschang jeweils 92,2 Tsd €.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags 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, versorgungsberechtigte 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 2010 einen prozentualen Anspruch von 52,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2010 beträgt 53,0 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2010 einen prozentualen Anspruch von 34,5 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2010 32,0 % 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.

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 prozen-

tualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

Vergütung des Vorstands 2010

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 1

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt 1. Januar 2010 bewertet.

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2010 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2010. Mehraufwand aufgrund der für das Geschäftsjahr 2009 zu niedrig gebildeten Tantiemerückstellung ist in der Veränderung der Rückstellung erfasst.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2010 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2011.

Die Gesamtvergütung in 2009 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 2

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 3

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 3., 4. und 5. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

| in Tsd € | Erfolgsunabhängige Komponenten | | Erfolgsabhängige Komponenten | | | Insgesamt |
|------------------------|--------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------|
| | Fixum | Sach- und sonstige Bezüge | ohne langfristige Anreizwirkung | | mit langfristiger Anreizwirkung | |
| | | | Tantieme 2010 | Tantieme Rückstellungsveränderung | LTIP | |
| Dr. Stefan Schulte | 415,0 | 18,7 | 605,3 | 0,1 | 285,1 | 1.324,2 |
| Herbert Mai | 300,0 | 26,4 | 427,2 | 0,0 | 217,0 | 970,6 |
| Peter Schmitz | 300,0 | 28,4 | 427,2 | 0,0 | 217,0 | 972,6 |
| Dr. Matthias Zieschang | 320,0 | 32,6 | 470,0 | 0,0 | 217,0 | 1.039,6 |
| Insgesamt | 1.335,0 | 106,1 | 1.929,7 | 0,1 | 936,1 | 4.307,0 |

— GRAFIK 1

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009

| in Tsd € | Erfolgsunabhängige Komponenten | | Erfolgsabhängige Komponenten | | | Fair Value der für 2009 ausgegebenen Optionen | Summe |
|--|--------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------|---|----------------|
| | Fixum | Sach- und sonstige Bezüge | ohne langfristige Anreizwirkung | | Gesamtvergütung | | |
| | | | Tantieme 2009 | Tantieme Rückstellungsveränderung | | | |
| Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009 | 336,7 | 36,4 | 478,1 | 0,9 | 852,1 | 145,4 | 997,5 |
| Herbert Mai | 236,7 | 29,0 | 336,1 | 0,6 | 602,4 | 128,3 | 730,7 |
| Peter Schmitz ab 1.9.2009 | 83,3 | 7,0 | 93,7 | 0,0 | 184,0 | 59,9 | 243,9 |
| Dr. Matthias Zieschang | 275,0 | 37,0 | 309,4 | 0,0 | 621,4 | 128,3 | 749,7 |
| Prof. Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender bis 31.8.2009 | 233,3 | 43,3 | 331,3 | 0,9 | 608,8 | 171,0 | 779,8 |
| Insgesamt | 1.165,0 | 152,7 | 1.548,6 | 2,4 | 2.868,7 | 632,9 | 3.501,6 |

— GRAFIK 2

KOMponenten mit Langfristiger Anreizwirkung (Vorjahre)

| | 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 2010 in Tsd € |
|--|--|--|--|--|--|----------------------------|--------------------------------|
| Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009 | 15.000 | 15.000 | 17.000 | 17.000 | 17.000 | 81.000 | 169,3 |
| Herbert Mai | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 75.000 | 149,3 |
| Peter Schmitz ab 1.9.2009 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.000 | 7.000 | 20,6 |
| Dr. Matthias Zieschang | 0 | 0 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 45.000 | 149,3 |
| Insgesamt | 30.000 | 30.000 | 47.000 | 47.000 | 54.000 | 208.000 | 488,5 |

— GRAFIK 3

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 26.703 Tsd €. Davon entfallen 20.632 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2010 1.511,6 Tsd €.

Die Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände stellen sich wie folgt dar:

| PENSIONSVERPFLICHTUNGEN | | | |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------|
| in Tsd € | Verpflichtung 31.12.2010 | Verpflichtung 31.12.2009 | Veränderung 2010 |
| Dr. Stefan Schulte | 2.226 | 1.673 | 553 |
| Herbert Mai | 1.936 | 1.763 | 173 |
| Peter Schmitz | 1.199 | 987 | 212 |
| Dr. Matthias Zieschang | 708 | 462 | 246 |
| Insgesamt | 6.069 | 4.885 | 1.184 |

— GRAFIK 4

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2010 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Sonstige Vereinbarungen

Jedes Vorstandsmitglied hat sich verpflichtet, über den Zeitraum des jeweiligen Dienstvertrags, Aktien der Fraport AG in einem Gegenwert, bezogen auf die kumulierten Anschaffungskosten, von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als fünf Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Die Bestellung von Herbert Mai als Mitglied des Vorstands wurde bis zum 30. September 2012 verlängert.

Herr Prof. Dr. Bender unterstützt die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der zum 31. August 2011 endende Beratervertrag ist um zwei weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden.

Für diese und weitere Aufgaben stellt die Fraport AG Herrn Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 neben Büroräumen und für den Bürobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materiali-

en eine Assistentin zur Verfügung. Herr Prof. Dr. Bender erhält für seine Tätigkeit keine Vergütung von der Fraport AG. Bis zum 31. August 2011 werden Reisekosten nach Genehmigung der Reise entsprechend den jeweils gültigen internen Richtlinien erstattet. Nach diesem Zeitpunkt werden Reisekosten nicht erstattet.

Sein Dienstvertrag sieht ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB beträgt für das Jahr 2010 175 Tsd €.

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 238,2 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.

Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten lassen. Für diesen Zeitraum verzichtet er auf eine Entschädigungsleistung durch die Fraport AG.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten 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.

Vergütung des Aufsichtsrats 2010

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 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 2010 in Höhe von insgesamt 519.175 € vergütet.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 2010 im Einzelnen:

| GESAMTBZÜGE DES AUFSICHTSRATS 2010 | |
|---|---------------------|
| Aufsichtsratsmitglied | Bezüge 2010 in € |
| Staatsminister a.D. Karlheinz Weimar | 37.750,00 |
| Gerold Schaub | 31.450,00 |
| 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 | 28.350,00 |
| Stefan H. Lauer (ab 18.8.2010) | 7.050,00 |
| Wolfgang Mayrhuber (bis 30.6.2010) | 7.900,00 |
| Klaus-Peter Müller | 16.600,00 |
| Arno Prangenberg | 26.350,00 |
| Matthias von Randow (bis 2.7.2010) | 12.575,00 |
| Gabriele Rieken | 24.350,00 |
| Petra Rossbrey | 26.350,00 |
| Oberbürgermeisterin Dr. h.c. Petra Roth | 24.750,00 |
| Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle (ab 30.8.2010) | 6.200,00 |
| Hans-Jürgen Schmidt | 25.550,00 |
| Werner Schmidt | 22.350,00 |
| Lutz Sikorski | 22.350,00 |
| Edgar Stejskal | 28.750,00 |
| Christian Strenger | 42.550,00 |
| Peter Wichtel | 30.250,00 |

— GRAFIK 5

Im Jahr 2010 erhielten die Vorstände Aktien als Vergütungsbestandteil im Wert wie folgt: Dr. Schulte 2.420 Aktien = 92.970,50 €, Herr Mai 1.491 Aktien = 57.285,17 €, Dr. Zieschang 1.342 Aktien = 51.562,50 €, Herr Schmitz 407 Aktien = 15.625 € sowie der ehemalige Vorstand Prof. Dr. Bender 1.204 Aktien = 46.252,50 €. Die vertraglichen Bestimmungen wurden eingehalten.

Der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder liegt unterhalb 1 % der von Fraport insgesamt ausgegebenen Aktien.

Vergütung des Beraterkreises 2010

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 2010 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 77.500 €.

Aktienbesitz der Organe

Gemäß § 15a WpHG werden Mitteilungen über die Geschäfte mit Fraport-Aktien und -Optionen von Führungspersonen und mit ihnen in enger Beziehung stehenden Personen unverzüglich veröffentlicht.

Konzern-Lagebericht

KONZERN-LAGEBERICHT

| | |
|--|----|
| Der Fraport-Konzern | 49 |
| Geschäftsentwicklung 2010 | 54 |
| Ertragslage | 58 |
| Segment-Berichterstattung | 60 |
| Vermögens- und Finanzlage | 63 |
| Aktie und Investor Relations | 66 |
| Nicht finanzielle Leistungsindikatoren | 69 |
| Chancen- und Risikobericht | 71 |
| Nachtragsbericht | 83 |
| Prognosebericht | 83 |

DER FRAPORT-KONZERN

Geschäftstätigkeit und Organisation

Der Fraport-Konzern zählt zu den international führenden Flughafen-Betreiber-gesellschaften und besitzt sowie betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der weltweit bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze. Das Dienstleistungsspektrum des Fraport-Konzerns umfasst sämtliche Leistungen rund um den Flug- und Terminalbetrieb. Gemeinsam mit Partnern entwickelt Fraport den Frankfurter Flughafen zur „Frankfurt Airport City“, einem herausragenden Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandort. Über Beteiligungen ist Fraport auf vier Kontinenten vertreten. Der Sitz der Muttergesellschaft befindet sich in Frankfurt am Main.

Die strategische und operative Gesamtverantwortung im Fraport-Konzern trägt der Vorstand, bestehend aus Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Die Organisation des Fraport-Konzerns unterscheidet nach Strategischen Geschäftsbereichen, Servicebereichen und Zentralbereichen, die jeweils einem Vorstandsmitglied zugeordnet sind. Diese werden berichtsmäßig und im Sinne der Ergebnissteuerung zu den vier Segmenten Aviation, Retail & Estate, Ground Handling und External Activities & Services zusammengefasst. — GRAFIK 6

Das Segment **Aviation** subsumiert die Strategischen Geschäftsbereiche „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“. Der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanage-

ment“, 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** zugewiesen. 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** zugeteilt. Zusätzlich sind die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“ und „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ inklusive ihrer Tochtergesellschaften diesem Segment zugehörig. Seit dem 1. Januar 2011 umfasst das Segment zudem den neu geschaffenen Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

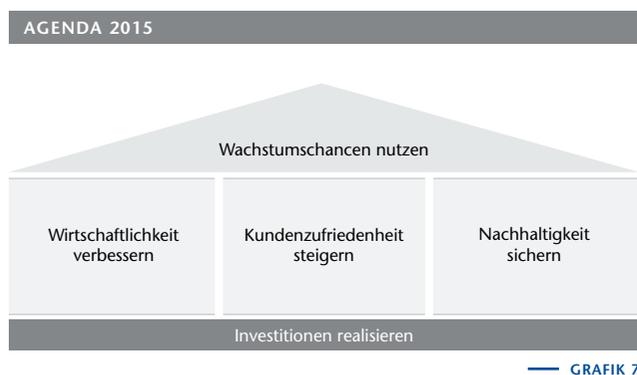
Konzern-Strategie

Die Strategie des Fraport-Konzerns ist auf die langfristige Entwicklung und Markttrends im weltweiten Luftverkehr ausgerichtet. Im Geschäftsjahr 2010 hat sich der Luftverkehr deutlich von den Rückgängen des Krisenjahres 2009 erholt. Auch für die nächsten Jahre erwarten die Luftverkehrsverbände Airports Council International (ACI) und die International Air Transport Association (IATA) ein dynamisches Wachstum des weltweiten Luftverkehrs. Durch die Schaffung neuer Kapazitäten am Flughafen Frankfurt bestehen optimale Rahmenbedingungen, um ein entsprechendes Wachstum auch am Standort Frankfurt zu reali-

ORGANISATION

| | Dr. Stefan Schulte Vorstandsvorsitzender | Herbert Mai Vorstand Arbeitsdirektor | Dr. Matthias Zieschang Vorstand Controlling und Finanzen | Peter Schmitz Vorstand Operations |
|--------------------------------|--|---|--|--|
| Segment-Verantwortung | Aviation | Retail & Real Estate | External Activities & Services | Ground Handling |
| Strategische Geschäftsbereiche | _Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit | _Handels- und Vermietungsmanagement | | _Airport Security Management _Bodenverkehrsdienste |
| Servicebereiche | | | _Informations- und Kommunikationsdienstleistungen | _Immobilien Facilitymanagement _Zentrales Infrastrukturmanagement |
| Zentralbereiche | _Rechtsangelegenheiten und Verträge _Revision _Unternehmensentwicklung _Unternehmenskommunikation | _Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance _Personalserviceleistungen | _Akquisitionen und Beteiligungen _Controlling _Finanzen und Investor Relations _Rechnungswesen _Zentraler Einkauf und Bauvergabe | _Kundenmanagement |

sieren. Basierend auf diesen Einschätzungen über die zukünftige Entwicklung des Marktes hat Fraport die strategischen Herausforderungen des Konzerns in der **Agenda 2015** beschrieben. Die Agenda 2015 besteht aus fünf Handlungsfeldern.



— GRAFIK 7

1. Das Fundament: Investitionen realisieren

Das Fundament der zukünftigen Entwicklung des Fraport-Konzerns und damit das zentrale Element der Agenda 2015 sind der Ausbau und die Modernisierung des Standorts Frankfurt. Kernstück des Investitionsprogramms, das im Zeitraum von 2007 bis 2015 mit einem Volumen von rund 7 Mrd € angesetzt ist, bildet die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest Ende Oktober 2011. Weitere Investitionsprojekte, die im Geschäftsjahr 2010 vorangetrieben wurden, sind:

- _ Neubau des Flugsteigs A-Plus für 6 Mio Passagiere pro Jahr
- _ Umgestaltung des Flugsteigs B: Umsetzung der Europäischen Union (EU)-Richtlinie zur Trennung ankommender und abfliegender Passagiere und zur Anpassung des Terminals an die Kapazitätserfordernisse des Airbus A380
- _ Planung der Verlegung des Flugsteigs C mit dem Ziel der Erweiterung der bestehenden Kapazitäten (Gebäude und Vorfeld)
- _ Bau zusätzlicher Vorfeldpositionen im Süden des Flughafens.

2. Wirtschaftlichkeit verbessern

Aus dem Investitionsprogramm resultieren zusätzliche Belastungen aus Abschreibungen und Zinsaufwendungen, die eine Steigerung der Umsatzerlöse und des operativen Ergebnisses erfordern. In diesem Kontext sind beispielhaft folgende Themen zu nennen:

- _ Nachhaltiges Verkehrswachstum durch die neue Landebahn
- _ Vereinbarung mit den Luftverkehrsgesellschaften zur stufenweisen Erhöhung der Flughafen-Entgelte bis 2015

- _ Abschluss eines neuen Abfertigungsvertrags mit der Deutschen Lufthansa
- _ Interne Prozessoptimierung (Straffung der Organisation, Implementierung eines zentralen Infrastrukturmanagements)
- _ Konsequente Kostenkontrolle (Projekt „Fitness@Fraport.2011“: Erhöhung der Effektivität und Effizienz der Unternehmensorganisation).

3. Kundenzufriedenheit steigern

Die nachhaltige Steigerung der Kundenzufriedenheit versteht Fraport als Herausforderung aller Unternehmensbereiche. Am Standort Frankfurt wie im gesamten Konzern profitiert Fraport davon, wenn Passagiere die Konzern-Flughäfen als Flughäfen ihrer Wahl ansehen. Dies gilt für abfliegende und ankommende Passagiere genauso wie für umsteigende oder unsere Retail-Angebote nutzende Passagiere. Zufriedene Kunden sind die Grundvoraussetzung, um die Potenziale des Geschäfts voll ausschöpfen zu können.

Die Ergebnisse von Kundenbefragungen wie zum Beispiel „Skytrax“ verdeutlichen, dass die am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren vorgenommenen Qualitätsverbesserungen von den Passagieren positiv wahrgenommen werden. Um diesen Trend in den kommenden Jahren fortzusetzen, hat Fraport in 2010 das Service-Programm „Great to have you here!“ gestartet. Ziel des Programms ist eine weitere Optimierung der Leistungen für unsere Passagiere.

4. Nachhaltigkeit sichern

Fraport versteht Nachhaltigkeit als verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung durch die konsequente Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Ziele mit den langfristigen Unternehmensinteressen. Durch die Schaffung des Zentralbereichs „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ im vergangenen Geschäftsjahr will Fraport einer nachhaltigen Geschäftspolitik umfassend Rechnung tragen. Im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitszielen stehen neben den bereits genannten Handlungsfeldern Wirtschaftlichkeit der Investitionen und Kundenzufriedenheit folgende Themengebiete im Fokus:

- _ Sicherheit im Luftverkehr
- _ Lärmschutz
- _ Klimaschutz
- _ Attraktivität als Arbeitgeber

5. Wachstumschancen nutzen!

Der Flughafen Frankfurt ist bereits heute im Wettbewerb sehr gut positioniert. Mit der Realisierung des Ausbauprogramms,

insbesondere durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn, werden die verfügbaren Kapazitäten zur Bedienung der vorhandenen Luftverkehrsnachfrage deutlich ansteigen. Dadurch kann Frankfurt seine Position als führende globale Luftverkehrsdrehscheibe weiter ausbauen. Um eine rasche und werthaltige Auslastung der neuen Kapazitäten sicherzustellen, liegen die Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten auf Destinationen der Wachstumsregionen Asiens sowie auf dem Nord- und Südamerika-Verkehr und auf Afrika.

Zusätzlich sieht Fraport in Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren für den Konzern:

Wachstumsmotor 1: Retail-Geschäft

Zentrales Element der Wachstumspläne im Retail-Geschäft ist die Erweiterung und Modernisierung der Einkaufs- und Gastronomieflächen in den Terminals. Durch eine geeignete Steuerung des Passagierflusses soll zudem sichergestellt werden, dass die neuen Angebote durch die Passagiere optimal genutzt werden können. Zielsetzung ist es, mittelfristig eine Steigerung der Retail-Erlöse pro Passagier von durchschnittlich rund 3 € im Geschäftsjahr 2010 auf etwa 4 € pro Passagier zu erreichen. Der 2012 in Betrieb gehende Flugsteig A-Plus soll mit einer Einkaufs- und Gastronomiefläche von mehr als 10.000 m² wesentlich hierzu beitragen.

Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Neben dem Flughafen Frankfurt betreibt Fraport vier weitere internationale Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%. Fraport ist zudem an Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen und/oder Management-Verträgen beteiligt. Die erwartete positive Entwicklung des bestehenden Portfolios wird den Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis in den nächsten Jahren weiter erhöhen. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft auszubauen.

Wachstumsmotor 3: Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung infrage kommen. Je nach Projekt entscheidet Fraport darüber, ob und in welchem Umfang sich Fraport an der Entwicklung beteiligt. Aktuelle Beispiele für die Airport City sind:

- _ Mönchhof-Gelände
- _ Gateway Gardens
- _ The Sqaire
- _ CargoCity Süd

Wertorientierte Steuerung

Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts plant und steuert Fraport die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Management-Prinzipien. Zentrale Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist der „Fraport-Wertbeitrag“, der sich aus der Differenz des EBITs und den Kapitalkosten des Unternehmens (Fraport-Assets x Kapitalkostensatz) ergibt:

ERMITTLUNG DES WERTBEITRAGS



— GRAFIK 8

Komponenten zur Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags

1. Kapitalkostensatz

Fraport ermittelt den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) gemäß dem Capital-Asset-Pricing-Model (CAPM) aus der Summe des Verzinsungsanspruchs der Eigenkapitalgeber auf den Eigenkapitalanteil sowie der Fremdkapitalgeber auf den verzinslichen Fremdkapitalanteil am Gesamtkapital. Aufgrund des sich ständig verändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur wird der Fraport-WACC in regelmäßigen Abständen kontrolliert und bei Bedarf angepasst. Der Fraport-WACC vor Steuern wurde zum 1. Januar 2009 auf 9,5% festgelegt und nach turnusmäßiger Überprüfung auch für 2010 beibehalten.

2. Fraport-Assets

Die „Fraport-Assets“ bezeichnen das durchschnittlich im Unternehmen gebundene betriebsnotwendige zu verzinsende Kapital, das sich wie folgt zusammensetzt: — GRAFIK 9

BERECHNUNG DER FRAPORT-ASSETS

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

— GRAFIK 9

Zur Vermeidung von „Restbuchwerteffekten“ (Wertschaffung durch Abschreibung des Kapitals) setzt Fraport abschreibbare Aktiva im Rahmen der Wertbeitragsermittlung grundsätzlich mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- / Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Die Geschäfts- oder Firmenwerte bilden in diesem Zusammenhang eine Ausnahme und werden in Übereinstimmung mit IFRS zu den jeweiligen Buchwerten angesetzt. Abweichend zu der Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags auf Konzern- und Segment-Ebene wird dieser im Segment External Activities & Services um die Ergebnisse der diesem Segment zugeordneten assoziierten Unternehmen und übrigen Beteiligungen sowie der entsprechenden Vermögenswerte der Beteiligungen ergänzt. Mittels dieser Maßnahme bezieht Fraport auch die Minderheitsbeteiligungen 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 die Geschäftsbereiche wertschaffend waren (ROFRA > WACC) oder nicht (ROFRA < WACC).

Entwicklung des Wertbeitrags 2010

Nach dem krisenbetroffenen Vorjahr weist der Fraport-Konzern 2010 mit 49,0 Mio € wieder einen positiven Wertbeitrag auf. Grund für den Anstieg war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten überproportionale Zunahme des Konzern-EBITs, das um 130,0 Mio € auf 430,9 Mio € (+43,2%) stieg. Die anhaltende

Investitionstätigkeit führte zu einer Erhöhung der Fraport-Assets von 3.820,2 Mio € auf 4.019,7 Mio € (+5,2%) sowie der Kapitalkosten vor Steuern von 362,9 Mio € auf 381,9 Mio € (+5,2%). — GRAFIK 10

Während sich der Wertbeitrag im Segment Aviation trotz höherer Kapitalkosten vor Steuern leicht um 3,5 Mio € verbesserte, verringerte er sich im Segment Retail & Real Estate aufgrund der im Verhältnis zum EBIT stärkeren Erhöhung der Kapitalkosten um 6,9 Mio €. Die positive EBIT-Entwicklung spiegelte sich im Segment Ground Handling – aufgrund nahezu konstanter Kapitalkosten – in einem deutlichen Anstieg des Wertbeitrags wider (+49,4 Mio €). Eine in 2009 berücksichtigte Wertminderung der Bodenverkehrsdienste verringerte den Vorjahres-Wertbeitrag um 20,0 Mio €. Der Wertbeitrag des Segments External Activities & Services stieg bei rückläufigen Kapitalkosten deutlich um 65,0 Mio €. Die Zunahme resultierte vor allem aus der positiven Geschäftsentwicklung der Beteiligungen in Antalya und Lima.

Mit einem ROFRA von 10,7% überschritt der Fraport-Konzern in 2010 den Fraport-WACC von 9,5% und war damit wertschaffend. Eine detaillierte Erläuterung zum Geschäftsverlauf des Fraport-Konzerns und der Fraport-Segmente ist in den Kapiteln Ertragslage sowie Segment-Berichterstattung ab Seite 58 enthalten.

Erklärung zur Unternehmensführung im Sinne des § 289a HGB

Zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations veröffentlicht.

Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats

Das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) schaffte einen engen Raum für die Gestaltung der Vorstandsvergütung. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt bei Fraport durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses.

ENTWICKLUNG DES WERTBEITRAGS 2010

| in Mio € | Fraport-Konzern | | Aviation | | Retail & Real Estate | | Ground Handling | | External Activities & Services ¹ | |
|---------------------------|-----------------|----------------|----------|----------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------|---|----------------|
| | 2010 | 2009 angepasst | 2010 | 2009 angepasst | 2010 | 2009 angepasst | 2010 | 2009 angepasst | 2010 | 2009 angepasst |
| EBIT | 430,9 | 300,9 | 56,4 | 41,2 | 227,9 | 225,0 | 11,0 | -40,1 | 141,4 | 78,4 |
| Fraport-Assets | 4.019,7 | 3.820,2 | 1.343,0 | 1.220,3 | 1.355,7 | 1.252,8 | 478,1 | 459,7 | 978,0 | 998,7 |
| Kapitalkosten vor Steuern | 381,9 | 362,9 | 127,6 | 115,9 | 128,8 | 119,0 | 45,4 | 43,7 | 92,9 | 94,9 |
| Wertbeitrag vor Steuern | 49,0 | -62,0 | -71,2 | -74,7 | 99,1 | 106,0 | -34,4 | -83,8 | 48,5 | -16,5 |
| ROFRA | 10,7% | 7,9% | 4,2% | 3,4% | 16,8% | 18,0% | 2,3% | -8,7% | 14,5% | 7,9% |

¹ EBIT und Fraport-Assets sind um die dem Segment zugeordneten Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und übrigen Beteiligungen adjustiert. Aufgrund der Adjustierung auf der Segment-Ebene können Abweichungen bei der Aufaddierung zur Konzern-Ebene entstehen.

— GRAFIK 10

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst. Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

- _ Erfolgsunabhängige Komponente (Fixum und Sachbezüge)
- _ Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)
- _ Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award und Long-Term Incentive Programm)

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe Anhang Tz. 47). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Für das Jahr 2010 wurden keine weiteren Optionen ausgegeben. Darüber hinaus erhielten die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen. Details zur Vorstandsvergütung sind im Anhang Tz. 54 sowie im Corporate Governance Bericht ersichtlich. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls dem Anhang Tz. 54 beziehungsweise dem Corporate Governance Bericht zu entnehmen.

Angaben gemäß § 315 Abs. 4 HGB

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 919.155.880,00 € (Stand 31. Dezember 2010). Es ist in 91.915.588 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Das zum 31. Dezember 2010 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien (77.365 Stück) verminderte Grundkapital beträgt 918.382.230 € (91.838.223 Stückaktien). 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 2010 51,62%. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,50% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,12%. 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 2010): Artio Global Investors Inc. 10,33%, Deutsche Lufthansa AG 9,92% und Taube Hodson Stonex Partners LLP 3,58%. 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 erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 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 (wie bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Abs. 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Abs. 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand war 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 konnte ausgeschlossen werden. In 2010 wurden aus dem genehmigten Kapital 568.590 € 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 2010 ein genehmigtes Kapital von 4,9 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. 33.

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 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. 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 zum 31. Dezember 2010 beträgt 5,7 Mio € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2010 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

Der Vorstand 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 und vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung. In 2010 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 31,50 % (2009: 31,52 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,12 % (2009: 20,13 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die 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. Am Ende des Berichts hat der Vorstand 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 2010

Wesentliche Ereignisse und operative Highlights

Neue Entgeltordnung am Frankfurter Flughafen effektiv

Nachdem sich Fraport und Vertreter der Fluggesellschaften im Dezember 2009 und Februar 2010 im Einvernehmen mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte am Frankfurter Flughafen für die Jahre 2010 bis 2015 geeinigt hatten, traten die ersten beiden Stufen der neuen Entgeltordnung im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres in Kraft. Die Entgelte wurden per 1. Juli 2010 um durchschnittlich 4 % angehoben und per 1. Oktober 2010 um weitere 3 % erhöht. Der im Dezember 2009 geschlossene Vertrag sieht eine weitere Anpassung im laufenden Geschäftsjahr 2011 per 1. April um 3 % sowie per 1. Oktober um 2,5 % vor. Darüber hinaus konnte

im Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015 erzielt werden. Basierend auf der derzeit erwarteten Verkehrsentwicklung am Frankfurter Flughafen sieht der Vertrag für die Jahre 2012 bis 2015 eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreitung der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor.

Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April

Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im April 2010 und die daraus resultierende Aschewolke sorgte für eine fast vollständige Sperrung des europäischen Luftraums. Auch der Luftraum über dem Frankfurter Flughafen war von der Sperrung betroffen. Für den Flughafen bedeutete die Sperrung ein Ausbleiben von rund 1 Mio Passagieren beziehungsweise ein geringeres Passagierwachstum von bis zu 2% im Gesamtjahr 2010.

Betriebsübernahme des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg

Ende April 2010 hat das Northern Capital Gateway-Konsortium, an dem die Fraport AG mittels eines assoziierten Unternehmens zu 35,5% beteiligt ist, den operativen Betrieb des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg übernommen. Die Konzession zum Betrieb des Flughafens besitzt eine Laufzeit von 30 Jahren und sieht insbesondere den Neubau eines Passagierterminals, die Erweiterung der Vorfeldflächen und die Modernisierung der weiteren Flughafen-Infrastruktur vor. Das Passagieraufkommen am Flughafen Pulkovo stieg in 2010 um rund 25% auf zirka 8,4 Mio.

Ausschreibung der Fluggastkontrollen im Terminal 1 C

Im Oktober 2010 hat die FraSec GmbH die Ausschreibung zur Durchführung der Fluggastkontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz am Frankfurter Flughafen Bereich Terminal 1 C gewonnen. Die Vergabe der Sicherheitsleistungen besitzt eine Laufzeit von sechs Jahren. Der Vertrag trat zum 1. Januar 2011 in Kraft.

Erlass des Luftverkehrssteuergesetzes

Der Deutsche Bundestag hat Ende Oktober 2010 im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes die Erhebung einer Luftverkehrsabgabe durch die Luftverkehrsgesellschaften für Passagiere, die ihren Flug in Deutschland antreten, per 1. Januar 2011 beschlossen. Die zu erhebenden Beträge richten sich jeweils nach der Entfernung des Flugziels: 8 € für Inlandsflüge und Kurzstrecken, 25 € für Mittelstrecken sowie 45 € für Langstrecken. Transferpassagiere, die in Deutschland zwischenlanden sowie die Luftfracht und -post sind von der Abgabe ausgenommen. In welchem Umfang die Luftverkehrsabgabe das von Fraport in den

kommenden Jahren erwartete Passagierwachstum beeinträchtigen wird, bleibt zu beobachten.

Neuer Bodenabfertigungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa in Frankfurt

Fraport und die Deutsche Lufthansa haben sich im Dezember 2010 auf einen neuen Bodenabfertigungsvertrag in Frankfurt geeinigt. Der Vertrag, der am 1. Januar 2011 in Kraft trat, besitzt eine Laufzeit von acht Jahren und beinhaltet das Be- und Entladen der Passagier- und Frachtmaschinen der Deutschen Lufthansa sowie Gepäcktransporte, Bustransfers und Zusatzleistungen.

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

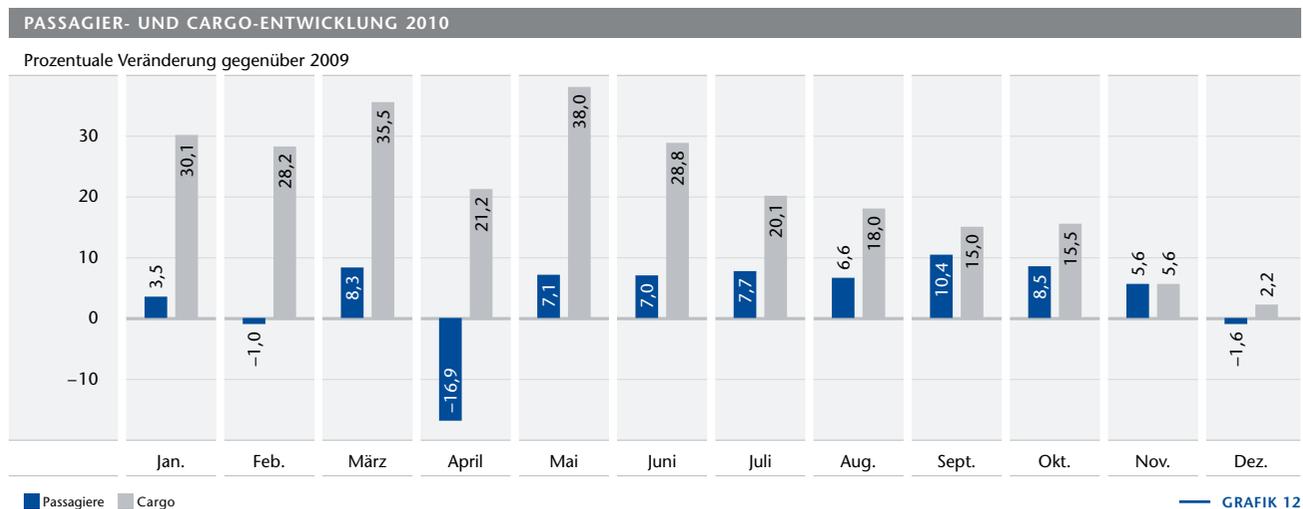
Weltkonjunktur

Die Weltwirtschaft hat sich im vergangenen Jahr mit einem Wachstum von rund 5% deutlich vom Rückgang des Jahres 2009 (zirka -0,6%) erholt. Die Konjunktorentwicklung verlief in den einzelnen Ländern jedoch sehr unterschiedlich. Während die Länder der Eurozone mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,8% moderate Zuwächse verzeichneten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen China, Indien und Japan – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas deutlich stärker. Der Welthandel konnte mit einem Wachstum von 12,0% seinen letztjährigen Einbruch nahezu ausgleichen. Auch die deutlichen Preisanstiege auf den Rohstoffmärkten, insbesondere beim Rohöl, haben dieses Wachstum nur wenig beeinträchtigt (durchschnittlicher Preis je Barrel 2010: rund 80 US-\$ zu 2009: rund 62 US-\$).

| BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP) / WELTHANDEL | | |
|--|-------------|--------------|
| Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in % | 2010 | 2009 |
| Deutschland | 3,6 | -4,7 |
| Eurozone | 1,8 | -4,1 |
| Großbritannien | 1,7 | -4,9 |
| USA | 2,8 | -2,6 |
| Japan | 4,3 | -6,3 |
| Russland | 3,7 | -7,9 |
| China | 10,3 | 9,2 |
| Indien | 9,7 | 5,7 |
| Welt | 5,0 | -0,6 |
| Welthandel | 12,0 | -10,7 |

In Anlehnung an diverse nationale wie internationale Quellen: Internationaler Währungsfonds (IMF, 25. Januar 2011), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, November 2010), Deutsche Bank (3. Februar 2011), DekaBank (8. Februar 2011), Statistisches Bundesamt (12. Januar 2011), Institut für Wirtschaftsforschung (ifo, 14. Dezember 2010).

— GRAFIK 11



Konjunktorentwicklung in Deutschland

Mit einem Plus von 3,6% verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2010 das stärkste Wachstum seit der Wiedervereinigung. Treiber der konjunkturellen Erholung waren sowohl der deutsche Export als auch der Import (zirka +14% beziehungsweise +13%). Steigende Ausrüstungs- und Bauinvestitionen sowie ein im zweiten Halbjahr 2010 wieder zunehmender privater Konsum stellten das Wachstum auf eine breite Basis.

Entwicklung des Luftverkehrs

Die guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen spiegelten sich auch in den Verkehrsergebnissen der Flughäfen weltweit wider. Nach vorläufigen Werten des ACI (ACI, 31. Januar 2011) nahm das Passagieraufkommen der europäischen Flughäfen im Jahr 2010 kumuliert um 3,7% zu, blieb damit aber noch leicht unter dem absoluten Vorkrisenniveau. Die weltweite Passagierentwicklung stieg deutlich um 6,2%. Die Luftfracht überkompensierte mit +19,0% in Europa beziehungsweise +16,8% weltweit die kräftigen Rückgänge des Krisenjahres 2009. Den Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, Monatsbericht Dezember 2010) zufolge stieg die Zahl der Passagiere an den deutschen Verkehrsflughäfen um 4,7% und blieb damit noch leicht unter dem Vorkrisenniveau. Während das Cargo-Volumen (Luftfracht und Luftpost) um 21,4% zunahm, waren die Flugbewegungen um 0,3% rückläufig.

Verkehr am Flughafen Frankfurt

Mit gut 53 Mio **Passagieren** wurden im Geschäftsjahr 2010 rund 2,1 Mio Fluggäste mehr befördert als im krisenbehafteten

Vorjahr (+4,1%). Grund für diese gute Entwicklung war im Wesentlichen die rasche konjunkturelle Erholung, die sich in einem deutlichen Anstieg der Privatreisenden widerspiegelte. Das Jahr 2010 war dennoch ein Jahr mit Störereignissen. Extreme Witterungsverhältnisse zu Beginn und zum Ende des Jahres, der Pilotenstreik der Deutschen Lufthansa im Februar sowie die Aschewolke im April führten zu rund 22.000 Flugausfällen, rund 15.000 über dem langjährigen Jahresdurchschnitt. Bezogen auf die Passagierzahl bedeutete dies ein Minus von zirka 1,4 Mio Passagieren. Damit blieb das Passagieraufkommen auch unter den bisherigen Spitzenjahren 2007 und 2008 mit 54,2 Mio beziehungsweise 53,5 Mio Passagieren. — GRAFIK 12

Trotz der genannten Ausfälle entwickelten sich regional sämtliche Verkehrsarten positiv. Während der **Inlandverkehr** insbesondere von der gestiegenen Nachfrage auf den Strecken von und nach Berlin und Hamburg profitierte (+4,6%), wuchs der **Europaverkehr** (+3,5%) vor allem auf den osteuropäischen Destinationen. Der **Interkontinentalverkehr** konnte in 2010 mit +4,7% das größte Wachstum erzielen. Besonders positiv entwickelten sich dabei die Märkte Asien (+7,3%), Lateinamerika (+7,2%) sowie Afrika (+5,6%). Die Zahl der **Privatreisenden** stieg auf rund 30,0 Mio beziehungsweise um 2,5 Prozentpunkte auf knapp 57%. Der Anteil der **Transferpassagiere** lag mit rund 52% etwa auf Vorjahresniveau. Im europäischen Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen mit seinen rund 53 Mio Passagieren weiterhin den dritten Platz hinter London-Heathrow (65,9 Mio, -0,2%) und Paris-Charles de Gaulle (58,2 Mio, +0,5%). Quelle: ACI, 31. Januar 2011

Der **Cargo-Umschlag** (Luftfracht und Luftpost) erreichte trotz der Störereignisse mit rund 2,3 Mio Tonnen einen historischen Höchstwert (+20,5 % im Vergleich zum Vorjahr). Grund für dieses starke Wachstum war vor allem die erhöhte deutsche Ex- und Importtätigkeit, die sich in Frankfurt insbesondere in einer Zunahme der Frachtmenge auf den Asien- und Nordamerika-Verbindungen zeigte (+25,9 % beziehungsweise +21,8 %). Während der reine Frachtumschlag um 21,6 % auf knapp 2,2 Mio Tonnen anstieg, lag das Luftpostaufkommen mit rund 76.200 Tonnen um 4,4 % unter dem Vorjahreswert. — GRAFIK 12

Die Zahl der **Flugbewegungen** lag aufgrund von Annullierungen mit rund 464.400 nur leicht über dem Wert von 2009 (+0,3 %). Die **Höchststartgewichte** nahmen aufgrund schwererer und größerer Flugzeuge um 2,9 % auf knapp 28,0 Mio Tonnen zu.

Entwicklung in den Beteiligungsflughäfen

Am Flughafen **Antalya** stieg das Passagieraufkommen im vergangenen Geschäftsjahr deutlich um 18,5 % auf 22,1 Mio (angepasste Vorjahresbasis inklusive des zweiten internationalen Terminals). Grund hierfür war im Wesentlichen eine höhere Nachfrage aus den für Antalya touristisch wichtigen Märkten Deutschland, Russland und Großbritannien, die zu einem

Anstieg von 18,4 % im volumenstarken internationalen Verkehr führte. Aufgrund günstiger Inlandstickets lag das Wachstum im Domestic-Verkehr bei 19,4 %.

Die Zahl der beförderten Passagiere in **Lima** erhöhte sich in 2010 um 17,0 % auf 10,3 Mio Passagiere. Während der inländische Verkehr insbesondere von zusätzlichen Verbindungen profitierte (+29,8 %), führten Zugangsbeschränkungen zu der Inkastätte Machu Picchu zu einem schwächeren Anstieg im internationalen Verkehr von 6,5 %. Die umgeschlagene Cargo-Tonnage lag mit rund 270.000 Tonnen um 17,0 % über dem Vorjahreswert.

Im Geschäftsjahr 2010 lag das Passagieraufkommen in **Varna** trotz der konjunkturellen Erholung mit 1,2 Mio noch auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres (+0,6 %). In **Burgas** erhöhte sich die Passagierzahl dagegen um 11,1 % auf 1,9 Mio. Grund für die positive Entwicklung in Burgas war insbesondere eine höhere Reisetätigkeit russischer, israelischer sowie skandinavischer Passagiere.

In Indien spiegelte sich die anhaltende wirtschaftliche Erholung auch in den Verkehrszahlen am Flughafen **Delhi** wider. Mit

FLUGHÄFEN MIT VOLL- UND / ODER QUOTENKONSOLIDIERUNG

| | Anteil am Flughafen in % | Passagiere ¹ | | Cargo (Fracht+Post) (t) | | Bewegungen | |
|----------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|
| | | 2010 | Veränderung zu 2009 in % | 2010 | Veränderung zu 2009 in % | 2010 | Veränderung zu 2009 in % |
| Frankfurt | 100,00 | 53.009.221 | 4,1 | 2.275.107 | 20,5 | 464.432 | 0,3 |
| Antalya ² | 51,00 / 50,00 | 22.144.161 | 18,5 | n. a. | n. a. | 147.197 | 17,2 |
| Lima | 70,01 | 10.278.493 | 17,0 | 271.794 | 17,0 | 120.496 | 14,8 |
| Burgas | 60,00 | 1.894.109 | 11,1 | 5.654 | 108,7 | 15.837 | 1,3 |
| Varna | 60,00 | 1.227.442 | 0,6 | 77 | -10,7 | 12.577 | -1,0 |
| Konzern | | 88.553.426 | 8,9 | 2.552.632 | 20,2 | 760.539 | 5,3 |

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Vorjahreswerte aufgrund der Übernahme des zweiten internationalen Terminals am 24. September 2009 angepasst

— GRAFIK 13

FLUGHÄFEN MIT MINDERHEITSBETEILIGUNGEN UND / ODER MANAGEMENT-VERTRÄGEN²

| | Anteil am Flughafen in % | Passagiere ¹ | | Cargo (Fracht+Post) (t) | | Bewegungen | |
|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|
| | | 2010 | Veränderung zu 2009 in % | 2010 | Veränderung zu 2009 in % | 2010 | Veränderung zu 2009 in % |
| Delhi | 10,00 | 28.531.607 | 13,0 | 595.518 | 25,8 | 266.481 | 8,8 |
| Xi'an | 24,50 | 18.010.379 | 17,7 | 158.054 | 24,6 | 161.273 | 12,2 |
| Kairo | 0,00 | 16.135.898 | 12,2 | 310.899 | 8,8 | 154.832 | 8,8 |
| St. Petersburg ³ | 35,50 | 8.443.753 | 24,9 | n. a. | n. a. | 101.498 | 15,9 |
| Hannover | 30,00 | 5.060.956 | 1,8 | 15.829 | 38,9 | 75.833 | -2,4 |
| Summe | | 76.182.593 | 14,3 | 1.080.300 | 20,4 | 759.917 | 9,2 |

¹ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

² Die Verkehrszahlen der Flughäfen in Riad, Jeddah und Dakar lagen zum Redaktionsschluss nicht vor

³ Seit dem 29. April 2010 35,5 % Fraport-Anteil an der Betreibergesellschaft. Von Mai bis Dezember wurden rund 6,5 Mio Passagiere und 75.000 Bewegungen verzeichnet

— GRAFIK 14

einem Zuwachs von 13,0% im Passagierverkehr und 25,8% im Cargo-Aufkommen entwickelten sich beide Verkehrsarten im Jahr 2010 deutlich positiv. Neben ausländischen Touristen waren insbesondere inländische Low-Cost-Verkehre Treiber der Passagiernachfrage.

Der Flughafen im chinesischen **Xi'an** war mit einem Passagierwachstum von 17,7% der am drittstärksten wachsende Flughafen unter den zehn größten Passagier-Flughäfen des Landes. Gründe für den anhaltenden Verkehrsanstieg waren insbesondere das Wachstum des chinesischen BIPs und gezielte Maßnahmen zum Ausbau der Hub-Funktion des Flughafens.

Das Passagieraufkommen am Flughafen Pulkovo in **St. Petersburg** stieg in 2010 um rund 25% auf zirka 8,4 Mio. Dabei profitierte der Flughafen insbesondere von der konjunkturellen Erholung und der Einführung neuer Flugrouten. Seit der Übernahme des operativen Betriebs durch Fraport wurden im Zeitraum Mai bis Dezember rund 6,5 Mio Passagiere gezählt. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg um zirka 1,3 Mio Reisende oder 25%.

Der Flughafen **Hannover** zählte in 2010 mit rund 5,1 Mio Passagieren 1,8% mehr Reisende als im Vorjahr. Besonders das hohe Aufkommen während der Sommermonate kompensierte die negativen Effekte aus der Aschewolke und dem harten Winter. Auch der Cargo-Bereich entwickelte sich positiv: Rund 16.000 Tonnen Luftpost und -fracht bedeuteten einen Zuwachs um fast 5.000 Tonnen oder 38,9%.

ERTRAGSLAGE

Anpassung der Umsatz- und Ergebniswerte

Die erstmalig verpflichtende Anwendung von „IFRIC 12“: Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen (siehe Anhang Tz. 4) erforderte eine Anpassung der Vorjahreswerte. Die Überleitungsrechnung der Konzern-Werte befindet sich im Anhang Tz. 4. Aus Vergleichszwecken wurden darüber hinaus die Ertrags- und Aufwandsposten des Vorjahres um Sondereffekte bereinigt. — GRAFIK 15

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Der Fraport-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2010 **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.194,6 Mio €. Damit stieg der Umsatz trotz der negativen Einflüsse der Aschewolke und des harten Winters um 184,3 Mio € beziehungsweise 9,2%. Bereinigt um den Konsolidierungseffekt aus der im Vorjahr verkauften Beteiligung Flughafen Hahn erhöhte sich der Umsatz um 190,1 Mio € (+9,5%). Maßgeblich zum Umsatzanstieg trug das Segment External Activities & Services bei (+96,1 Mio €), das vor allem von den Beteiligungen Antalya und Lima profitierte. In Antalya wirkte sich neben der guten Verkehrsentwicklung in 2010 die erstmalige ganzjährige Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals positiv aus (Einbeziehung in 2009: ab 24. September). Die Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling steuerten hauptsächlich aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung in Frankfurt einen Umsatzzuwachs von 88,2 Mio € bei. Im Segment Aviation wirkten sich zudem die zum 1. Juli sowie zum 1. Oktober 2010 angehobenen Flughafen-Entgelte umsatzsteigernd aus. In Höhe von 89,4 Mio € lagen die **übrigen Erträge** um 4,1 Mio € über dem Vorjahreswert (+4,8%). Grund für den leichten Anstieg waren vorrangig Rückstellungs-

| ANPASSUNG DER UMSATZ- UND ERGEBNISWERTE | | | | | | | |
|---|--------------------------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| in Mio € | Segment | Umsatz | Gesamtleistung | Personalaufwand | Sachaufwand | EBITDA | EBIT |
| 2009 angepasst | | | | | | | |
| Umsatz- und Ergebniswerte Konzern | | 2.010,3 | 2.095,6 | 866,9 | 659,0 | 569,7 | 300,9 |
| Bereinigungen: | | | | | | | |
| Bereinigung der verkauften Beteiligung Flughafen Hahn bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 28. Februar 2009 | External Activities & Services | -5,8 | -6,6 | -2,9 | -5,2 | 1,5 | 3,4 |
| Bereinigung der gebuchten Forderung im Zusammenhang mit dem Verlustausgleich der Beteiligung Flughafen Hahn | External Activities & Services | - | -5,6 | - | - | -5,6 | -5,6 |
| Bereinigte Umsatz- und Ergebniswerte Konzern | | 2.004,5 | 2.083,4 | 864,0 | 653,8 | 565,6 | 298,7 |

— GRAFIK 15

aufösungen, unter anderem im Segment Aviation. Im Vorjahr erhöhte die Forderung für den Verlustausgleich der verkauften Beteiligung Flughafen Hahn die übrigen Erträge um 5,6 Mio €. Die **Gesamtleistung** erreichte mit 2.284,0 Mio € einen Zuwachs von 188,4 Mio € (+9,0%). Bereinigt um die Sondereffekte aus der verkauften Beteiligung Hahn wuchs diese um 200,6 Mio € (+9,6%).

Der **Personalaufwand** lag mit 880,4 Mio € um 13,5 Mio € über dem Vorjahreswert (+1,6%), der bereinigte Anstieg lag bei 16,4 Mio € oder 1,9%. Gründe für den höheren Aufwand waren unter anderem der verkehrsmengenbedingt höhere Personalbedarf im Segment Ground Handling sowie Zuführungen zu den Personalverpflichtungen. Der **Sachaufwand** (Material- und Sonstiger betrieblicher Aufwand) stieg von 659,0 Mio € auf 693,0 Mio € (+5,2%). Nach Bereinigung um den Flughafen Hahn erhöhte sich dieser um 39,2 Mio € beziehungsweise 6,0%. Zusätzlicher Sachaufwand resultierte unter anderem aus höheren Kosten für Winterdienste und Energie-Versorgungsleistungen. Der **gesamte operative Aufwand** lag mit 1.573,4 Mio € um 47,5 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+3,1%). Auf der bereinigten Ebene entsprach dies einem Anstieg um 55,6 Mio € (+3,7%).

Aufgrund der im Verhältnis zum Umsatz deutlich unterproportionalen Kostenentwicklung stieg das **Konzern-EBITDA** von 569,7 Mio € auf 710,6 Mio € (+24,7%). Das bereinigte Wachstum lag bei 145,0 Mio € oder 25,6%. Die **EBITDA-Marge** verbesserte sich entsprechend stark von 28,3% auf 32,4%. Ursächlich für den deutlichen Anstieg der Marge sowie des EBITDAs war vor allem der höhere Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung Antalya. Gleichwohl führten höhere **Abschreibungen** auf Sachanlagen sowie die erstmalige ganzjährige Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals in Antalya zu einem Anstieg der Abschreibungen und zu einem leicht geringeren Zuwachs des **Konzern-EBITs**. Mit einem Betrag von 430,9 Mio € lag dieses um 130,0 Mio € über dem Wert von 2009 (+43,2%). Im Vorjahr verringerte eine Wertminderung im Bereich der Bodenverkehrsdienste (Segment Ground Handling) das Konzern-EBIT um 20,0 Mio €. Bereinigt um die Beteiligung Hahn stieg das Konzern-EBIT in 2010 um 132,2 Mio € beziehungsweise 44,3%.

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich deutlich von –106,4 Mio € auf –152,2 Mio € (–45,8 Mio €). Gründe für diese Negativentwicklung waren unter anderem um 42,2 Mio € höhere Zinsaufwendungen im Wesentlichen aus dem Anstieg der Nettoverschuldung sowie die Bewertung von Derivaten (–12,3 Mio €) und unrealisierte Fremdwährungskursverluste (–9,7 Mio €).

Trotz des positiven Einmaleffekts aus der vorgezogenen Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH im Vorjahr überstiegen die Zinserträge 2010 bedingt durch die höhere Konzern-Liquidität den Vorjahreswert. Die in 2009 gebuchte Wertminderung auf Finanzanlagen resultierte aus der Anpassung der erwarteten Geschäftsentwicklung der The Squire GmbH & Co. KG (vormals Airrail KG). Ohne die Aktivierung der Fremdkapitalkosten wäre der Zinsaufwand 2010 um 57,4 Mio € höher ausgefallen (2009: 42,5 Mio €).

Im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 musste Fraport eine Steuernachzahlung von rund 20 Mio € leisten. Die verbliebenen Rückstellungen von rund 80 Mio € wurden ergebniswirksam aufgelöst und verringerten den Ertragsteueraufwand sowie die **Steuerquote** 2010. Durch diesen einmaligen Effekt lag die Steuerquote in Höhe von 2,6% deutlich unter dem Vorjahreswert von 21,9%. Bereinigt um den Effekt hätte die Steuerquote bei zirka 31,5% gelegen. Das **Konzern-Ergebnis** von 271,5 Mio € übertraf den Vorjahreswert um 119,5 Mio € (+78,6%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** stieg entsprechend von 1,60 € auf 2,86 €.

WESENTLICHE UMSATZ- UND ERGEBNISGRÖSSEN

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------|-------------------|---------------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 2.194,6 | 2.010,3 | 184,3 | 9,2 |
| Übrige Erträge | 89,4 | 85,3 | 4,1 | 4,8 |
| Gesamtleistung | 2.284,0 | 2.095,6 | 188,4 | 9,0 |
| Personalaufwand | 880,4 | 866,9 | 13,5 | 1,6 |
| Sachaufwand | 693,0 | 659,0 | 34,0 | 5,2 |
| Gesamter Operativer Aufwand | 1.573,4 | 1.525,9 | 47,5 | 3,1 |
| EBITDA | 710,6 | 569,7 | 140,9 | 24,7 |
| EBITDA-Marge | 32,4% | 28,3% | 4,1 PP ¹ | – |
| Abschreibungen | 279,7 | 268,8 | 10,9 | 4,1 |
| EBIT | 430,9 | 300,9 | 130,0 | 43,2 |
| Finanzergebnis | –152,2 | –106,4 | –45,8 | – |
| EBT | 278,7 | 194,5 | 84,2 | 43,3 |
| Konzern-Ergebnis | 271,5 | 152,0 | 119,5 | 78,6 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil | 262,9 | 146,4 | 116,5 | 79,6 |
| Unverwässertes Ergebnis je Aktie | 2,86 | 1,60 | 1,26 | 78,8 |

¹ Prozentpunkte

— GRAFIK 16

SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG

Anpassung der Segment-Berichterstattung

Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 sowie Umstrukturierungsmaßnahmen, die hauptsächlich die Flughafen-Klinik und die -Feuerwachen in Frankfurt betrafen, wurden die Vorjahreswerte der Segmente angepasst. Eine Überleitungsrechnung befindet sich im Anhang Tz. 43.

Aviation

| AVIATION | | | | |
|--------------|-------|-------------------|------------------|-----------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Verände- rung | Verände- rung in % |
| Umsatzerlöse | 693,9 | 685,1 | 8,8 | 1,3 |
| EBITDA | 131,6 | 117,3 | 14,3 | 12,2 |
| EBITDA-Marge | 19,0% | 17,1% | 1,9 PP | – |
| EBIT | 56,4 | 41,2 | 15,2 | 36,9 |
| Mitarbeiter | 6.074 | 6.337 | –263 | –4,2 |

— GRAFIK 17

Die Umsatzerlöse des Segments Aviation lagen in Höhe von 693,9 Mio € um 8,8 Mio € über dem Vorjahreswert (+1,3%). Ursächlich für diesen Anstieg war hauptsächlich das deutliche Verkehrswachstum am Standort Frankfurt. Zusätzlich wirkten die Anhebungen der Flughafen-Entgelte per 1. Juli und 1. Oktober 2010 umsatz erhöhend. Gegenläufig wirkte sich die Fremdvergabe der Sicherheitsleistungen im Frankfurter Terminal 2 zum 1. Januar 2010 auf den Segment-Umsatz aus.

Aufgrund diesbezüglich verringerter Kosten konnte der negative Umsatzeffekt auf das Segment-EBITDA abgemildert werden, das von 117,3 Mio € auf 131,6 Mio € anstieg (+12,2%). Konstant hohe Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 56,4 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg um 15,2 Mio € beziehungsweise 36,9%.

Retail & Real Estate

| RETAIL & REAL ESTATE | | | | |
|----------------------|-------|-------------------|------------------|-----------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Verände- rung | Verände- rung in % |
| Umsatzerlöse | 403,1 | 362,4 | 40,7 | 11,2 |
| EBITDA | 294,7 | 282,9 | 11,8 | 4,2 |
| EBITDA-Marge | 73,1% | 78,1% | –5 PP | – |
| EBIT | 227,9 | 225,0 | 2,9 | 1,3 |
| Mitarbeiter | 606 | 603 | 3 | 0,5 |

— GRAFIK 18

Überproportional zur Passagierentwicklung stiegen die Umsatzerlöse im Segment Retail & Real Estate um 11,2% auf 403,1 Mio € (+40,7 Mio €). Neben der positiven Entwicklung im Retail-Geschäft führten unter anderem höhere Erlöse im Parkierungsgeschäft zu dem Umsatzanstieg. Eine erhöhte Nachfrage nach Versorgungsleistungen sowie der Verkauf einer Logistikimmobilie sorgten für einen Zuwachs im Real Estate-Bereich. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ lag mit 3,02 € zum ersten Mal in einem Gesamtjahr über der Marke von 3 € (2009: 2,86 €). Aufwandsseitig führten unter anderem höhere Energiekosten sowie die bis zum Verkauf der Logistikimmobilie aufgelaufenen Herstellungskosten, die als Materialaufwand ausgewiesen werden, zu einem Anstieg.

Aufgrund der starken Umsatzentwicklung erhöhte sich das Segment-EBITDA um 4,2% von 282,9 Mio € auf 294,7 Mio €. Die EBITDA-Marge verringerte sich in 2010 unter anderem aufgrund zusätzlicher Energieleistungen von 78,1% auf 73,1%. Nach höheren Abschreibungen aufgrund von Neu- und Erweiterungsinvestitionen ergab sich ein Segment-EBIT von 227,9 Mio € (+1,3%).

Ground Handling

| GROUND HANDLING | | | | |
|-----------------|-------|-------------------|------------------|-----------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Verände- rung | Verände- rung in % |
| Umsatzerlöse | 658,6 | 619,9 | 38,7 | 6,2 |
| EBITDA | 44,1 | 14,1 | 30,0 | >100 |
| EBITDA-Marge | 6,7% | 2,3% | 4,4 PP | – |
| EBIT | 11,0 | –40,1 | 51,1 | – |
| Mitarbeiter | 8.564 | 8.254 | 310 | 3,8 |

— GRAFIK 19

Die positive Verkehrsentwicklung in Frankfurt führte auch im Segment Ground Handling zu einer Erhöhung des Umsatzes auf 658,6 Mio € (+38,7 Mio € oder 6,2% über dem Wert von 2009). Zusätzlich zu dem Passagierwachstum und dem Anstieg der Höchststartgewichte wirkte sich vor allem die positive Frachtentwicklung umsatzsteigernd aus (+20,0 Mio €). Die zum 1. Januar 2010 geänderte Verrechnung der Kabineninnenreinigung beeinflusste den Segment-Umsatz dagegen mit 12,6 Mio € negativ. Seit dem 1. Januar 2010 verrechnet die assoziierte Beteiligung ASG die Kabineninnenreinigung nicht mehr über die Fraport AG Muttergesellschaft, sondern direkt mit der Deutschen Lufthansa AG. Durch gleichzeitige Aufwandsreduzierung konnte der negative Effekt auf das Segment-EBITDA jedoch kompensiert werden.

Insgesamt verlief die verkehrsmengenbedingte Zunahme des operativen Aufwands unterproportional zur Umsatzentwicklung. Höhere Aufwendungen resultierten in 2010 unter anderem aus Zuführungen zu den Personalverpflichtungen. Aufgrund des unterproportionalen Kostenverlaufs stieg das Segment-EBITDA deutlich von 14,1 Mio € auf 44,1 Mio € (+30,0 Mio €). Auch bedingt durch die im Vorjahr vorgenommene Wertminderung des Bereichs Bodenverkehrsdienste in Höhe von 20,0 Mio € verbesserte sich das Segment-EBIT um 51,1 Mio € auf 11,0 Mio €.

External Activities & Services

| EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES | | | | |
|--------------------------------|-------|-------------------|------------------|-----------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst | Verände- rung | Verände- rung in % |
| Umsatzerlöse | 439,0 | 342,9 | 96,1 | 28,0 |
| EBITDA | 240,2 | 155,4 | 84,8 | 54,6 |
| EBITDA-Marge | 54,7% | 45,3% | 9,4 PP | – |
| EBIT | 135,6 | 74,8 | 60,8 | 81,3 |
| Mitarbeiter | 4.548 | 4.776 | –228 | –4,8 |

— GRAFIK 20

Der Umsatz im Segment External Activities & Services erhöhte sich in 2010 deutlich von 342,9 Mio € auf 439,0 Mio € (+28,0%). Bereinigt um die in 2009 verkaufte Beteiligung Flughafen Hahn stieg der Umsatz im vergangenen Geschäftsjahr um 101,9 Mio € beziehungsweise 30,2% (aufgrund der intersegmentären Leistungsverrechnung weichen die Werte des Flughafens Hahn marginal von den Konzern-Werten auf Seite 58 ab). Maßgeblich für die Zunahme des Segment-Umsatzes war die positive Entwicklung in den Beteiligungen Antalya (+54,8 Mio €) und Lima (+19,2 Mio €). Neben der positiven Verkehrsentwicklung profitierte Antalya erstmalig von der ganzjährigen Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals (2009: Einbeziehung ab dem 24. September). Trotz höherer Aufwendungen für Instandhaltungsmaßnahmen und verkehrsabhängige Konzessionsabgaben stieg der operative Aufwand im Segment nur unterproportional zum Umsatz um 2,1%. Bereinigt um den Flughafen Hahn stieg dieser um 3,9%.

Aufgrund der stark positiven Umsatzentwicklung stieg das Segment-EBITDA von 155,4 Mio € auf 240,2 Mio €, ein Zuwachs von 54,6% trotz der in 2009 gebuchten Forderung für den Verlustausgleich der Beteiligung Hahn von 5,6 Mio €. Bereinigt um die Sondereffekte des Flughafens Hahn stieg das EBITDA um 88,1 Mio € (+57,9%). Das Segment-EBIT lag trotz höherer Abschreibungen aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals in Antalya mit 135,6 Mio € um 60,8 Mio € oder 81,3% über dem Wert des Vorjahres. Bereinigt um die Sondereffekte des Flughafens Hahn verbesserte sich das EBIT um 62,2 Mio € beziehungsweise 84,7%. Nicht im Segment-Ergebnis enthalten sind die im Finanzergebnis ausgewiesenen Erträge aus Beteiligungen und das Ergebnis assoziierter Unternehmen.

Wesentliche Beteiligungen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts **vor Konsolidierung** dargestellt (Vorjahreswerte angepasst an IFRIC 12, siehe Anhang Tz. 4):

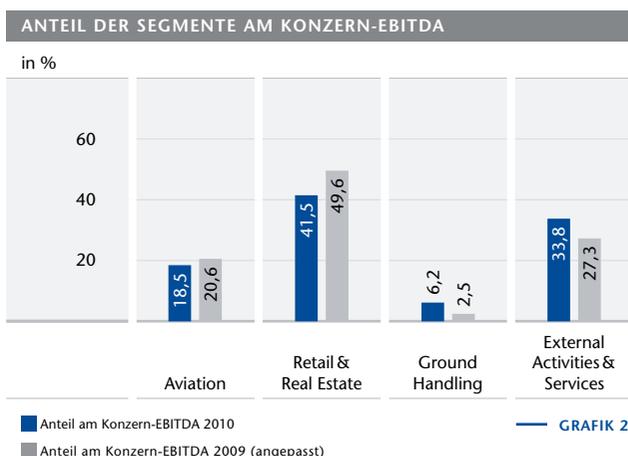
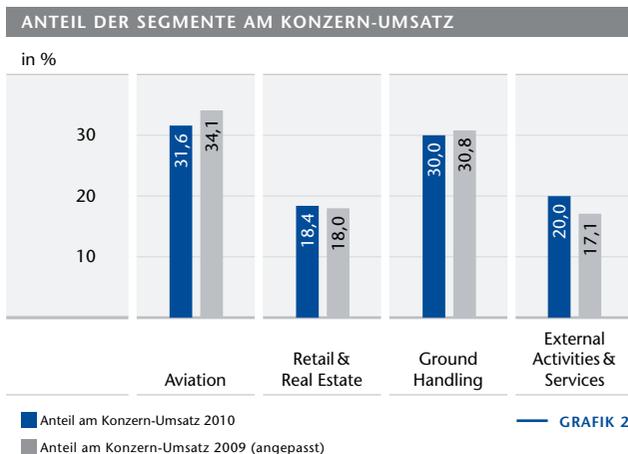
Die Beteiligung **Antalya** erzielte im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 266,9 Mio €, ein Zuwachs von 109,6 Mio € oder 69,7% gegenüber 2009. Neben dem Verkehrswachstum wirkte sich zudem die vertraglich vereinbarte, erstmalige ganzjährige Einbeziehung des zweiten internationalen Terminals, das im September 2009 von dem bisherigen Betreiber in die Konzession übernommen wurde, positiv aus. EBITDA sowie EBIT entwickelten sich mit einem Plus von 147,6 Mio € beziehungsweise 105,8 Mio € ebenfalls deutlich positiv. Der stärkere Anstieg des EBITDAs im Vergleich zum Umsatz ist auf die Bilanzierung gemäß IFRIC 12 zurückzuführen.

Auch die Beteiligung **Lima** profitierte von dem Verkehrszuwachs. Mit 135,4 Mio € stieg der Umsatz um 19,2 Mio € gegenüber dem Vorjahr (+16,5%), unter anderem auch währungsbedingt. EBITDA wie EBIT verzeichneten mit einem Zuwachs von jeweils 7,7 Mio € eine ebenso positive Entwicklung.

Der Umsatz der Beteiligung **Fraport Twin Star Airport Management AD** stieg unter anderem aufgrund höherer Retail-Einnahmen und Erlöse aus Flughafen-Entgelten von 35,4 Mio € auf 40,2 Mio € (+13,6%). Das EBITDA von 21,1 Mio € lag um 11,1% und das EBIT von 13,9 Mio € um 16,8% über den Vorjahreswerten. — GRAFIK 21

Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA

Aufgrund der deutlich positiven Umsatz- und Ergebnisentwicklung steigerte das Segment External Activities & Services seinen Anteil am Konzern-Umsatz wie auch am -EBITDA in



2010 deutlich. Trotz ebenfalls positiver Geschäftsentwicklung konnten die Segmente Aviation sowie Ground Handling im Vergleich keinen höheren Anteil am Konzern-Umsatz ausweisen. Mit einem Anteil von 31,6% blieb das Segment Aviation auch in 2010 der Umsatztreiber im Fraport-Konzern. EBITDA-seitig verzeichnete neben dem Segment External Activities & Services das Segment Ground Handling einen größeren Anteil am

ENTWICKLUNG IN DEN WESENTLICHEN BETEILIGUNGEN VOR KONSOLIDIERUNG

| in Mio € | Fraport-Anteil | Umsatz | | | EBITDA | | | EBIT | | |
|----------------------|----------------|--------|----------------|------------------|--------|----------------|------------------|-------|----------------|------------------|
| | | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung in % | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung in % | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung in % |
| Antalya ¹ | 51 % / 50 % | 266,9 | 157,3 | 69,7 | 216,9 | 69,3 | >100 | 122,8 | 17,0 | >100 |
| Lima ² | 70,01 % | 135,4 | 116,2 | 16,5 | 49,1 | 41,4 | 18,6 | 37,6 | 29,9 | 25,8 |
| Twin Star | 60% | 40,2 | 35,4 | 13,6 | 21,1 | 19,0 | 11,1 | 13,9 | 11,9 | 16,8 |

¹ Seit dem 24. September 2009 inklusive des zweiten internationalen Terminals. Quotenkonsolidierung mit 51% Stimmrechtsanteil und 50% Eigenkapitalanteil seit dem 5. Januar 2009, Werte entsprechen 100%-Werten vor Quotenkonsolidierung

² Werte beziehen sich auf IFRS-Rechnungslegung, lokale GAAP-Werte können abweichen

Konzern. Das Segment Retail & Real Estate steuerte mit 41,5 % in 2010 weiterhin den größten Anteil zum Konzern-EBITDA bei.

Die Aufteilung des Konzern-Umsatzes und -EBITDAs auf die jeweiligen Segmente ist im Einzelnen den Grafiken zu entnehmen:

— GRAFIK 22, 23

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Anpassung der Vermögens- und Finanzlage

Aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 wurden die Vorjahreswerte der Vermögenslage angepasst. Eine Überleitungsrechnung befindet sich im Anhang Tz. 4.

Investitionen

Der **Fraport-Konzern** hat im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 1.033,9 Mio € investiert. Damit lag das Investitionsvolumen rund 405 Mio € unter dem Vorjahr (1.438,3 Mio €). Gründe für den Rückgang waren im Wesentlichen eine geringere Anlagetätigkeit im Financial Asset Management sowie die in 2009 erfolgte Aktivierung der erworbenen weiteren Anteile an der Betreiber-gesellschaft der Antalya-Konzession.

Den Investitionsschwerpunkt bildete im Berichtszeitraum erneut der **Flughafen Frankfurt** (rund 775 Mio €) und dabei insbesondere der Ausbau des Standorts. Im Rahmen der Maßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der bestehenden Terminals und Anlagen („FRA-Nord“) wurde insbesondere in den Bau des Flugsteigs A-Plus sowie in die A380-Kompatibilität investiert.

Auf die **Beteiligungen** des Fraport-Konzerns entfielen rund 35 Mio €. Der Großteil der Investitionen bezog sich dabei auf die Beteiligung Twin Star in Bulgarien. In langfristige **Finanzanlagen** wurden knapp 225 Mio € investiert. Schwerpunkt bildete der Erwerb von Geldanlagen (vor allem Wertpapiere und Schuldscheindarlehen). Im Zusammenhang mit den Investitionen wurden in 2010 57,4 Mio € Bauzeitzinsen aktiviert (2009: 42,5 Mio €). Die **Investitionsquote** lag mit 47,1 % um 24,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert.

Eine detaillierte Aufstellung der Investitionen ist dem Konzern-Anlagenpiegel im Konzern-Abschluss zu entnehmen.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns stieg in 2010 um 305,3 Mio € auf 9.170,5 Mio € (+ 3,4 %). Ursächlich hierfür waren insbesondere eine Zunahme der langfristigen Vermögenswerte sowie des Eigenkapitals.

In Höhe von 6.777,0 Mio € lagen die **langfristigen Vermögenswerte** um 424,0 Mio € über dem Vorjahreswert (+ 6,7 %). Während der Zuwachs des Postens „Sachanlagen“ vor allem aus der anhaltenden Investitionstätigkeit in Frankfurt resultierte, führte der Finanzierungsbedarf der Investitionen durch die Liquidierung von Wertpapieren gleichwohl zu einem Rückgang des Postens „Andere Finanzanlagen“. Durch die Abnahme des Postens „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ reduzierten sich die **kurzfristigen Vermögenswerte** von 2.512,2 Mio € auf 2.393,5 Mio € (– 4,7 %). Der Rückgang resultierte dabei ebenfalls aus dem Finanzierungsbedarf der Bautätigkeiten.

Nach Einbeziehung des Konzern-Ergebnisses erhöhte sich das **Eigenkapital** einschließlich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags auf 2.739,3 Mio € (+ 7,1 %). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich der Anteile Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag) stieg im Vorjahresvergleich um 1,0 Prozentpunkte auf 28,4 %.

Bedingt durch die Zunahme der langfristigen Finanzschulden und der sonstigen Verbindlichkeiten stiegen die **langfristigen Schulden** von 5.575,4 Mio € auf 5.608,4 Mio € (+ 0,6 %). Während der Anstieg der Finanzschulden neben dem Standort Frankfurt unter anderem auf die Beteiligung Antalya zurückzuführen war, resultierte die Erhöhung der sonstigen Verbindlichkeiten vor allem aus negativen Marktbewertungen von Derivaten. Die Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 ist aus der Abnahme des Postens „Ertragsteuerrückstellungen“ ersichtlich. Die **kurzfristigen Schulden** lagen in Höhe von 822,8 Mio € um 90,8 Mio € über dem Wert von 2009 (+ 12,4 %). Gründe hierfür waren höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, kurzfristige Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten.

Die **Brutto-Finanzschulden** des Fraport-Konzerns beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 4.408,4 Mio €, ein Anstieg um 162,6 Mio € (+ 3,8 %). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 2.384,0 Mio € ergaben sich daraus zum 31. Dezember 2010 um

Bilanzstichtag über kurzfristige freie Kreditlinien in Höhe von rund 450 Mio €.

Zum Bilanzstichtag belief sich die durchschnittliche Restlaufzeit des Fremdkapitals von 4.408,4 Mio €, das sich aus einem breit diversifizierten Portfolio an Finanzierungsquellen zusammensetzt, auf knapp acht Jahre.

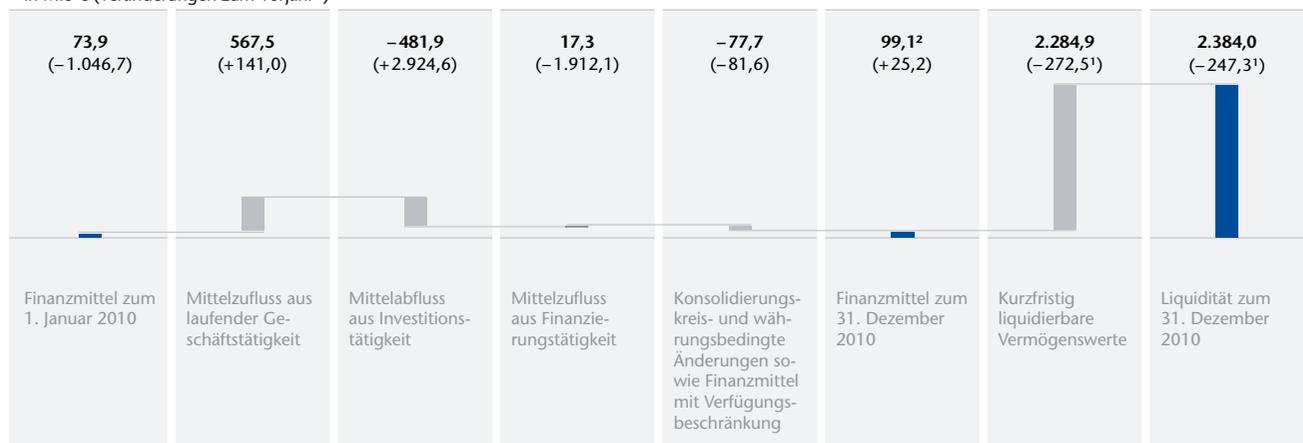
Den größten Anteil am Fremdkapital besaßen dabei diverse durch die Fraport AG emittierte Schuldscheindarlehen mit einem Nominalvolumen von insgesamt 1.123 Mio € sowie langlaufende Förderdarlehen der Infrastrukturbanken Europäische Investitionsbank (EIB) sowie der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (WIBank) (vormals: Landestreuhandstelle Hessen (LTH) Bank für Infrastruktur) mit einem Nominalvolumen von insgesamt 980 Mio €. Die Marge der Förderdarlehen liegt signifikant unter den 2009 gültigen Marktspreeds. Mit einem Nominalvolumen von 800 Mio € war eine Unternehmensanleihe der Fraport AG ein weiterer wesentlicher Bestandteil der Finanzierung. In Kombination mit der Anleihe wurden – auf Basis derselben Dokumentation – weitere nominal 150 Mio € mittels einer Privatplatzierung aufgenommen. Darüber hinaus bestand ein weiterer großer Teil der Finanzierung aus bilateralen Bankdarlehen mit einem Nominalvolumen von rund 857 Mio € zum 31. Dezember 2010. Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich Art, Fälligkeits-, Währungs- und Zinsstruktur der Finanzinstrumente sind der Grafik zu entnehmen: — GRAFIK 26

Die vertraglichen Dokumentationen sämtlicher Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung und einer Gleichrangerklärung zwei Non-Financial Covenants. Des Weiteren bestehen bei den Fördermittel-Darlehen vertraglich vereinbarte, allgemein übliche Kreditklauseln hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken, haben die Darlehensgeber das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Bei Konzern-Gesellschaften bestehen im Wesentlichen im Rahmen von Projektfinanzierungen Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe in Höhe von nominal insgesamt 471,7 Mio €. Die Bankverbindlichkeiten (348,3 Mio €) sind jeweils in € denominated und werden überwiegend während der Darlehenslaufzeit fortlaufend getilgt. Die Restlaufzeiten sind größtenteils bis 2019. Die Basis der Verzinsung ist im Wesentlichen der 6-Monats-EURIBOR zuzüglich einer im Rahmen von Projektfinanzierungen angemessenen Marge. Die Unternehmensanleihe (164,9 Mio US-\$) wurde im Jahr 2007 durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie denominated in US-\$, wird fortlaufend während der Laufzeit getilgt und ist mit einem festen Zinskupon von 6,88 % p.a. ausgestattet. Für die eigenständigen Projektfinanzierungen ohne Rückhaftung durch die Fraport AG bestehen vertraglich vereinbarte Kreditklauseln nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen hinsichtlich Verschuldungsgrad und Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungs-

VERÄNDERUNG DER FLÜSSIGEN MITTEL

in Mio € (Veränderungen zum Vorjahr ¹⁾)



¹ Vorjahreswerte der kurzfristig liquidierbaren Vermögenswerte angepasst an neue Definition, inklusive Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkungen
² Die Differenz zum Zahlungsmittelbestand der Bilanz ergibt sich aus der Veränderung des Zahlungsmittelbestands mit einer Anlagedauer von mehr als drei Monaten und der Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkungen.

— GRAFIK 25

FREMDKAPITALSTRUKTUR

| Finanzierungsart | Jahr der Aufnahme | Nominalvolumen in Mio € | Fälligkeit | Tilgungsstruktur | Verzinsung | Zinssatz |
|-----------------------------|-------------------|---|------------|--|--------------------------|--------------------------|
| Schuldscheindarlehen | 2008 | 463 | 2015 | endfällig | variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| | | 257 | 2017 | endfällig | variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| | 2009 | 256 | 2014 | endfällig | überwiegend variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| | | 87 | 2017 | endfällig | überwiegend variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| | 25 | 2019 | endfällig | variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge | |
| | 2010 | 35 | 2020 | endfällig | variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| Förderdarlehen EIB / WIBank | 2009 | 980 | 2016–2019 | fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit | variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |
| Unternehmensanleihe | 2009 | 800 | 2019 | endfällig | fest | 5,25 % p. a. |
| Privatplatzierung | 2009 | 150 | 2029 | endfällig | fest | 5,875 % p. a. |
| Bilaterale Darlehen | unterschiedlich | rund 857 (überwiegend in € denominiert) | 2011–2028 | überwiegend endfällig | überwiegend variabel | 6-Monats-EURIBOR + Marge |

— GRAFIK 26

weise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen führen. Anzeichen dafür, dass die wesentlichen vereinbarten Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Hinsichtlich des Ziels **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken** waren die für den Kapazitätsausbau vorgehaltenen Liquiditätsreserven im vergangenen Jahr so angelegt, dass trotz des volatilen Marktumfelds keine Ausfälle zu verzeichnen waren. Dies konnte vor allem durch ein permanentes Monitoring von Risikoparametern wie Rating-, CDS- und Kursentwicklungen aber auch die kontinuierliche Prüfung der Schuldner im Rahmen des Risikocontrollings erreicht werden.

Für die **Rentabilität** strebt Fraport an, einerseits bei Kreditaufnahmen den Zinsaufwand einschließlich Transaktionskosten zu minimieren und andererseits bei Finanzanlagen den Ertrag unter Berücksichtigung des Ziels „Begrenzung der finanzwirtschaftlichen Risiken“ zu optimieren. Mit einer Rendite von rund 2 % konnte das Vorjahresniveau gehalten werden.

Die **Flexibilität** als weiteres Ziel wird durch freie Kreditlinien und liquide Mittel gewährleistet. Da es bis zum jetzigen Zeitpunkt keine Finanzierungstätigkeit seitens Fraport gegeben hat, für die ein externes Rating erforderlich gewesen wäre, benötigt Fraport aktuell kein externes Rating. Ob dies auch weiterhin Bestand haben wird, hängt im Wesentlichen vom Marktumfeld und weiteren Akquisitionen ab und wird von Fraport gegebenenfalls kurzfristig entschieden.

AKTIE UND INVESTOR RELATIONS

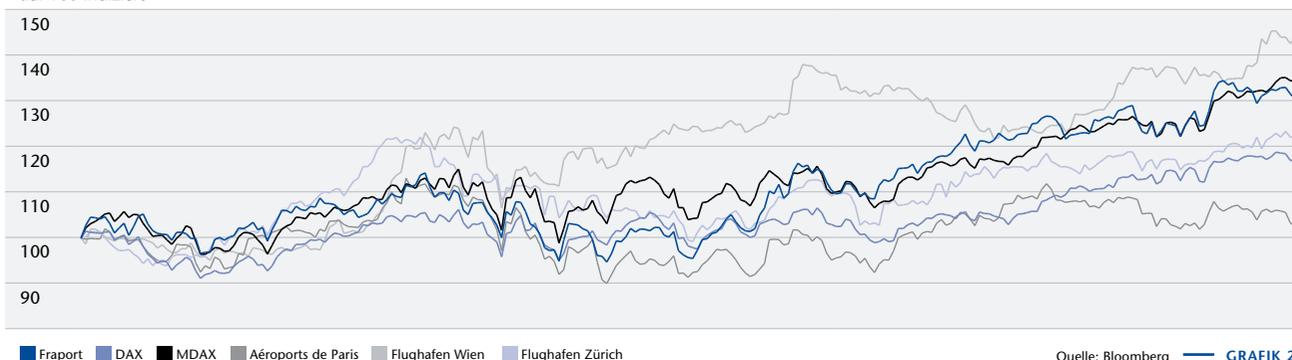
Aktienentwicklung 2010

Mit einem Kurs von 47,16 € schloss die Fraport-Aktie zum Jahresende 2010 um 30,0 % über dem Vorjahresschlusskurs von 36,28 €. Einschließlich der Dividende von 1,15 € je Aktie erzielten Fraport-Aktionäre in 2010 eine Jahresperformance von 33,2 % (2009: 21,1 %). Damit entwickelte sich die Fraport-Aktie im vergangenen Jahr besser als der Vergleichsindex DAX (+16,1 %), jedoch leicht schwächer als der MDAX, der um 34,9 % anstieg.

Während die Fraport-Aktie das erste Quartal aufgrund eines insgesamt positiven Marktumfelds mit +7,5 % abschloss, gab sie im zweiten Quartal vor allem durch die negativen Auswirkungen der Aschewolke, die Ankündigung einer Luftverkehrsabgabe sowie die wirtschaftlichen Unsicherheiten im Zuge der Euro-Schwäche um 10,3 % nach. Im dritten Quartal erholte sich die Fraport-Aktie dagegen deutlich um +27,6 %. Gründe hierfür waren insbesondere die positiven Passagierentwicklungen in Frankfurt, Antalya und Lima, die Erhöhung des EBITDA-Ausblicks für das Gesamtjahr 2010 mit der Publikation der Halbjahresfinanzzahlen sowie der zügige Baufortschritt am Standort Frankfurt. Auch beeinflusst durch den früh einsetzenden Winter

KURSENTWICKLUNG DER FRAPORT-AKTIE 2010 IM VERGLEICH ZUM MARKT UND ZU DEN WETTBEWERBERN

auf 100 indiziert



KENNZAHLEN UND DATEN ZUR FRAPORT-AKTIE

| | | 2010 | 2009 angepasst |
|--|----------------|------------|----------------|
| Grundkapital Fraport AG (nach IFRS) | in Mio € | 918,4 | 917,7 |
| Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember | Stück | 91.915.588 | 91.858.729 |
| Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31. Dezember | Stück | 91.838.223 | 91.774.500 |
| Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt) | Stück | 91.808.388 | 91.710.554 |
| Rechnerischer Anteil am Grundkapital | je Aktie, in € | 10,00 | 10,00 |
| Jahresschlusskurs | in € | 47,16 | 36,28 |
| Höchstkurs ² | in € | 48,78 | 38,80 |
| Tiefstkurs ³ | in € | 34,40 | 22,46 |
| Jahresperformance (inklusive Dividende) | in % | 33,2 | 21,1 |
| Beta relativ zum MDAX | | 0,82 | 0,99 |
| Marktkapitalisierung | in Mio € | 4.335 | 3.333 |
| Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag | in Stück | 160.634 | 163.070 |
| Ergebnis je Aktie unverwässert | in € | 2,86 | 1,60 |
| Ergebnis je Aktie verwässert | in € | 2,85 | 1,59 |
| Kurs-Gewinn-Verhältnis | | 16,5 | 22,7 |
| Dividende je Aktie ⁴ | in € | 1,25 | 1,15 |
| Ausschüttungssumme ⁴ | in Mio € | 115,6 | 106,2 |
| Dividendenrendite zum 31. Dezember ⁴ | in % | 2,7 | 3,2 |

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

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien
² Schlusskurs am 6. Dezember 2010 beziehungsweise 16. September 2009
³ Schlusskurs am 8. Juni 2010 beziehungsweise 9. März 2009
⁴ Vorgeschlagene Dividende (2010)

— GRAFIK 28

entwickelte sich die Fraport-Aktie im vierten Quartal mit einem Plus von 5,7% leicht schwächer als die Vergleichsindizes DAX und MDAX, die jeweils zweistellige Zuwachsraten verzeichneten.

Die Aktien der europäischen Wettbewerber der Fraport AG wiesen im vergangenen Jahr folgende Kursentwicklungen auf:

Aéroports de Paris + 3,7%, Flughafen Zürich + 22,7% und Flughafen Wien + 47,2%. — GRAFIK 27

Das Handelsvolumen der Fraport-Aktie lag mit durchschnittlich 160.634 gehandelten Aktien pro Tag knapp unter dem Niveau des Vorjahres von 163.070 (-1,5%). Die Marktkapitalisierung der

Fraport AG lag zum Bilanzstichtag bei rund 4,3 Mrd € (2009: 3,3 Mrd €).

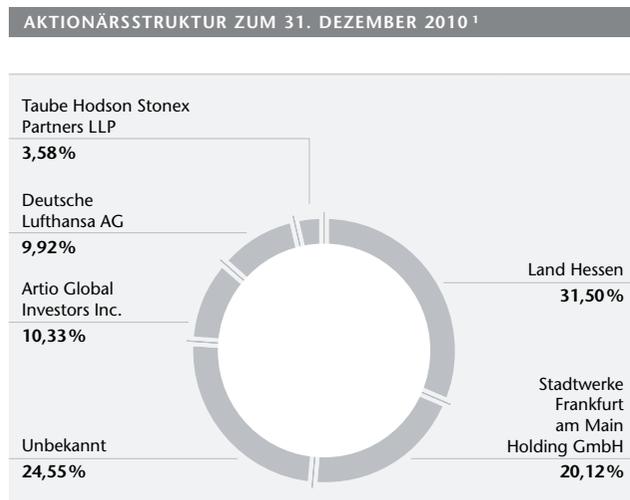
Die Grafik listet die wichtigsten Informationen zur Fraport-Aktie im vergangenen Geschäftsjahr auf: — GRAFIK 28

Aktionärsstruktur

Im vergangenen Geschäftsjahr hat sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderung ergeben:

Am 25. Juni 2010 hat die Deutsche Lufthansa AG der Fraport AG gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sie zum 23. Juni 2010 zwar weiterhin 9,92% der Stimmrechte an der Fraport AG gehalten hat, ihr von diesen 9,92% aber nunmehr 7,09% der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen waren. Die zugerechneten Stimmrechte wurden über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteile an der Fraport AG jeweils am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3% und 5% überschritten haben und an diesem Tag 5,66% betragen: Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Lufthansa Malta Pension Holding Ltd. und Malta Pension Investments. Die verbliebenen 2,83% der Stimmrechte bleiben unverändert der Muttergesellschaft zugeordnet.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2010 wie folgt dar:



¹ Anteile der Aktionäre beziehen sich auf die letzte offizielle Meldung gemäß WpHG. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2010 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt abweichen.

— GRAFIK 29

Dividendenausschüttung

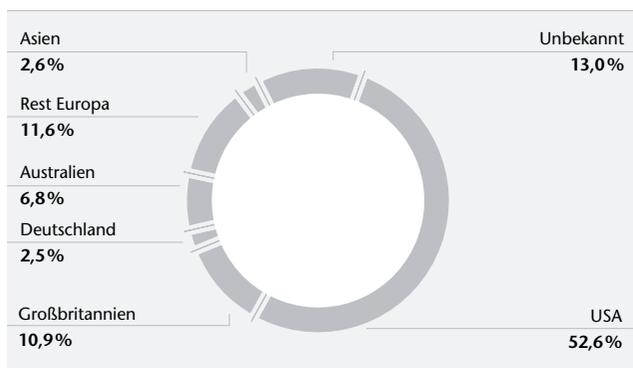
Für das Geschäftsjahr 2010 und seinem insgesamt erfreulichen Ergebnisverlauf wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG der Hauptversammlung 2011 vorschlagen, eine Dividende in Höhe von 1,25 € je Aktie zu beschließen, eine Erhöhung von 0,10 € je Aktie beziehungsweise ein Anstieg um 8,7%. Die Ausschüttungsquote würde damit bezogen auf den Jahresüberschuss der Mutter- / Einzelgesellschaft (Fraport AG) von 238,5 Mio € bei 48,5% liegen, bezogen auf den Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, von 262,9 Mio € bei 44,0%. Die vergleichbaren Vorjahreswerte lagen bei 60,4% beziehungsweise 70,8%.

Investor Relations

Die Fraport-Investor-Relations-Strategie einer offenen, zukunftsorientierten Finanzkommunikation wurde von den Kapitalmarktteilnehmern auch im vergangenen Geschäftsjahr positiv aufgenommen. Zuverlässigkeit, Transparenz, Interaktivität und Konsistenz als Ziele der IR-Strategie wurden in rund 430 Einzelgesprächen auf Roadshows, Konferenzen sowie in den Räumen der Fraport AG konsequent umgesetzt. Im Fokus der jährlichen Hauptversammlung sowie der vier Conference Calls zu den jeweiligen Publikationsterminen standen sowohl institutionelle Anleger, Kapitalmarktanalysten als auch Privatinvestoren.

Eine nachhaltige und zeitnahe IR-Kommunikation sowie die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage www.meet-ir.de sind auch im Geschäftsjahr 2011 maßgeblich für die Aktivitäten der Fraport-Investor-Relations-Abteilung.

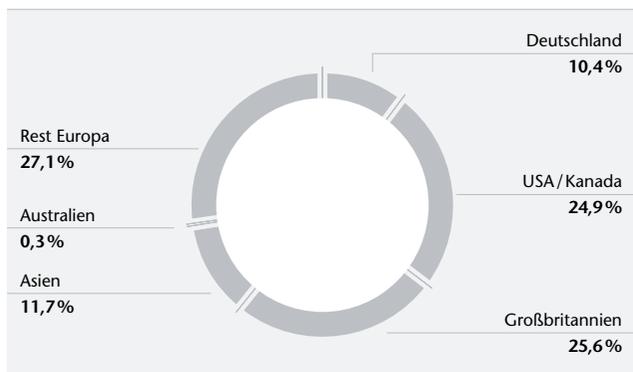
STREUBESITZ INSTITUTIONELLER INVESTOREN ¹



¹ Nach Ländern und Regionen, Streubesitz ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Deutschen Lufthansa AG.
Quelle: Eigene Schätzungen beziehungsweise eigene Angaben der Anteilseigner

— GRAFIK 30

IR-EINZELGESPRÄCHE NACH INVESTORENSITZ ¹



¹ IR-Einzelgespräche auf Roadshows und Konferenzen

— GRAFIK 31

NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Beschäftigtenstruktur

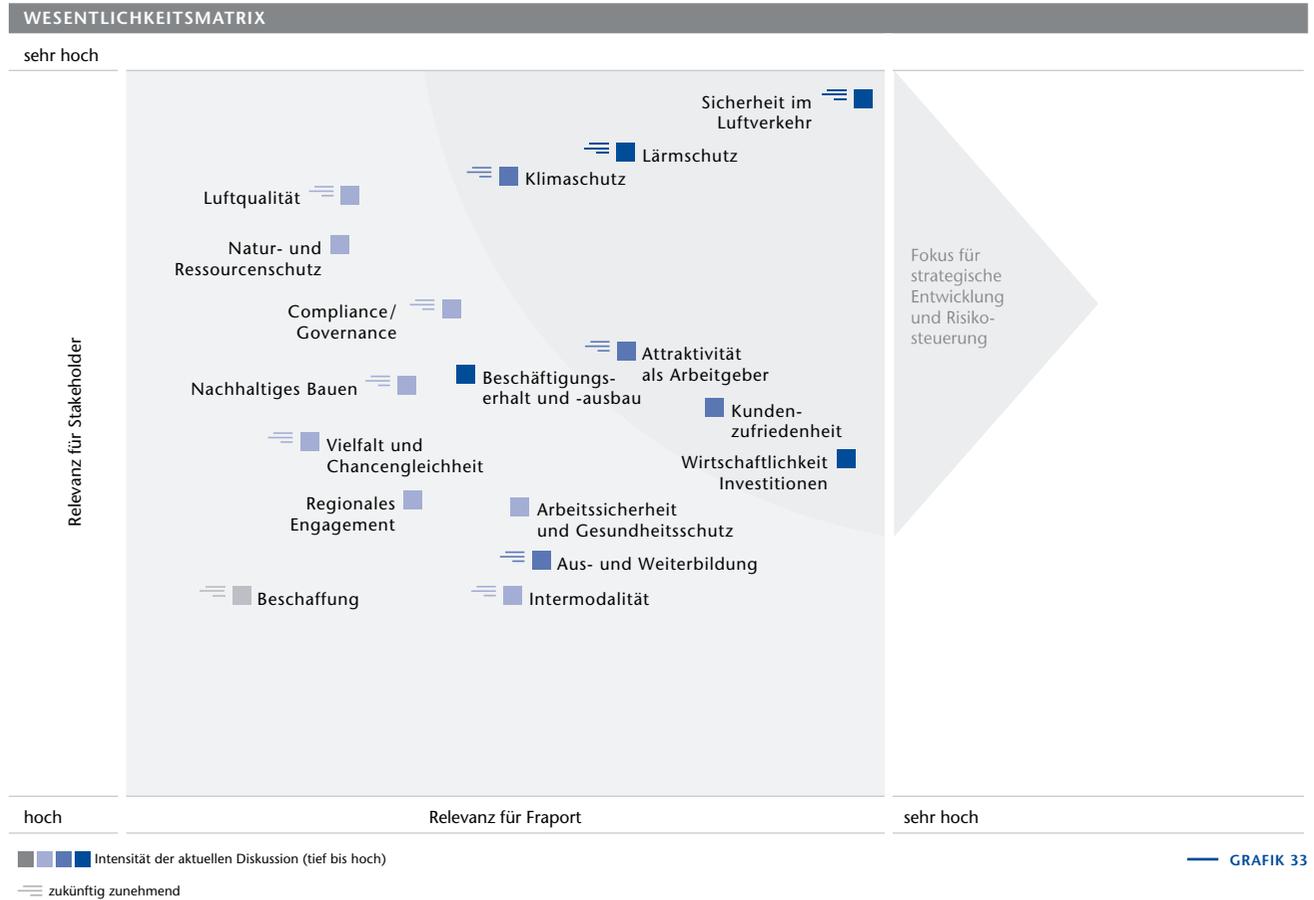
Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten im Fraport-Konzern ging im Geschäftsjahr 2010 um 178 Mitarbeitende auf 19.792 zurück (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte). Zum Bilanzstichtag lag diese mit 19.739 um 492 über dem Vorjahreswert. Während sich die Beschäftigtenzahl in der Durchschnittsbetrachtung hauptsächlich in den Beteiligungen Fraport Security Services (FraSec), Twin Star sowie Antalya verringerte, stieg diese in der Stichtagsbetrachtung vor allem aufgrund des höheren Personalbedarfs der Tochtergesellschaften Fraport Cargo Services (FCS) sowie Airport Personal Service (APS). Der Anteil der Frauen lag in 2010 bei 23,2% (2009: 23,1%).

Folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Beschäftigten nach Segmenten beziehungsweise Standort:

| BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR | | | | |
|--|---------------|----------------|-------------|------------------|
| Durchschnittlich Beschäftigte | 2010 | 2009 angepasst | Veränderung | Veränderung in % |
| Segment Aviation | 6.074 | 6.337 | -263 | -4,2 |
| Segment Retail & Real Estate | 606 | 603 | 3 | 0,5 |
| Segment Ground Handling | 8.564 | 8.254 | 310 | 3,8 |
| Segment External Activities & Services | 4.548 | 4.776 | -228 | -4,8 |
| Konzern gesamt | 19.792 | 19.970 | -178 | -0,9 |
| davon in Frankfurt | 17.479 | 17.441 | 38 | 0,2 |
| davon in Beteiligungen | 8.670 | 8.664 | 6 | 0,1 |

— GRAFIK 32

Während der Personalstand im Segment Retail & Real Estate mit 606 Beschäftigten nahezu unverändert zum Vorjahr lag, ist der Rückgang der Beschäftigtenzahl im Segment Aviation um 263 vor allem auf die Fremdvergabe der Sicherheitsleistungen im Frankfurter Terminal 2 durch das Bundesministerium des Innern und damit auf weniger Mitarbeitende in der Tochtergesellschaft FraSec zurückzuführen. Im Segment Ground Handling stieg die Zahl der Mitarbeitenden verkehrsmengenbedingt um 310. Dabei wiesen vor allem die Tochtergesellschaften APS und FCS einen höheren Personalbestand auf. Der Rückgang



der Mitarbeiterzahl im Segment External Activities & Services um 228 resultierte im Wesentlichen aus den Beteiligungen Twin Star und Antalya.

Die Fraport AG, die mit 11.122 Beschäftigten auch im Geschäftsjahr 2010 die größte Einzelgesellschaft des Fraport-Konzerns war, sicherte mit einer konstanten Zahl von knapp 300 Auszubildenden weiterhin ihren Bedarf an Nachwuchskräften. Der Anteil der Frauen lag in der AG 2010 bei 18,8% (2009: 18,7%). Der Anteil der Schwerbehinderten überschritt mit 10,7% erneut die gesetzliche Mindestquote von 6%. Die Quote der ausländischen Beschäftigten lag mit 16,0% leicht unter dem Vorjahreswert von 16,4%. Weitere Informationen zur Entwicklung der Beschäftigtenstruktur sind dem Nachhaltigkeitsbericht „Nachhaltig verbinden“ oder der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de zu entnehmen.

Nachhaltigkeit

Als nachhaltig orientiertes Unternehmen setzt sich Fraport zu strategisch wichtigen Themen Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Diese sind 2010 erstmals in Form eines Nachhaltigkeitsprogramms zusammengefasst und im Januar 2011 vom Vorstand verabschiedet worden. Das Nachhaltigkeitsprogramm orientiert sich dabei an der „Wesentlichkeitsmatrix“. — GRAFIK 33

Die Wesentlichkeitsmatrix strukturiert und gewichtet die für Fraport und deren Stakeholder relevanten Nachhaltigkeitsthemen und ergänzt diese um eine zusätzliche Aussage zum aktuellen Bedeutungstrend. Zu den Prioritätsthemen der Matrix zählen die Sicherheit im Luftverkehr, der Lärmschutz, der Klimaschutz, die Attraktivität als Arbeitgeber, die Kundenzufriedenheit sowie die Wirtschaftlichkeit der Investitionen.

Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind dem Nachhaltigkeitsbericht „Nachhaltig verbinden“ oder der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de zu entnehmen.

Betriebliche Zusatzleistungen

Zusätzlich zu dem tariflichen Entgelt sieht der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst eine betriebliche Altersversorgung als Pflichtversicherung vor. Diese über die Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) realisierte und hauptsächlich vom Arbeitgeber finanzierte Betriebsrente ergänzt die Leistungen aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Darüber hinaus bietet die Fraport AG ihren Beschäftigten eine freiwillige Zusatzversicherung in Form der Brutto-Entgeltumwandlung an. Außertariflich Beschäftigte erhalten neben der ZVK-Betriebsrente eine Altersversorgung im Wege der Direktzusage.

Seit dem Börsengang des Unternehmens in 2001 haben Mitarbeitende der Fraport AG jährlich zudem die Möglichkeit im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms eine Einmalzahlung oder eine Zuwendung in Form von Aktien zu wählen. Die Anteilscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt diese an ihre Beschäftigten. Insgesamt entschieden sich im Geschäftsjahr 2010 6.376 Mitarbeitende für das Aktienmodell und zeichneten 56.859 neue Aktien. Mit rund 57 % lag die Quote der beteiligten Beschäftigten leicht höher als im Vorjahr (2009: 55 %). Seit dem Start des Mitarbeiteraktienprogramms wurden damit insgesamt 1.300.316 Aktien an Beschäftigte ausgegeben. Der Ausgabekurs der Aktien, der sich aus dem durchschnittlichen XETRA-Schlusskurs im Zeitraum vom 29. April bis zum 12. Mai 2010 abzüglich eines Abschlags von 1,00 € errechnete, lag in 2010 bei 37,28 €.

Neben der Fraport AG haben sieben Tochtergesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Beschäftigten den Kauf von Fraport-Aktien zu vergünstigten Konditionen angeboten. Standortabhängig erhalten Mitarbeitende der Konzern-Gesellschaften ebenfalls diverse betriebliche Zusatzleistungen, die vom Mitarbeiteraktienprogramm bis zu Job-Tickets variieren.

Ideen- und Innovationsmanagement

Für Fraport als international agierenden Flughafen-Betreiber sind Ideen und Innovationen ein Schlüssel zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit. Im Rahmen des Ideenmanagements sind bei Fraport in 2010 insgesamt 754 Ideen eingegangen. Aus den Ideen konnten im vergangenen Jahr wirtschaftliche Vorteile – das heißt weniger Kosten – von insgesamt rund 820.000 € erzielt werden.

Das Ideenpotenzial der Beschäftigten wird, auch für Innovationen, konsequent gefördert und genutzt. Im Rahmen des Innovationsmanagements werden aktuelle Trends frühzeitig aufgegriffen und analysiert, um attraktive Dienstleistungen und Prozessoptimierungen abzuleiten. Das Innovationsmanagement konnte dabei in 2010 in sieben neuen und übergreifenden Themenfeldern Impulse setzen. Schwerpunkte bildeten unter anderem die Entwicklung und Nutzung neuer Mobilitätskonzepte sowie technologische Neuentwicklungen.

Nach Abschluss der Analysephase wurde die Umsetzung der Projekte in den Geschäftsbereichen geprüft. Im Sinne einer „open innovation“ vernetzt sich Fraport zudem gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Der Fraport-Konzern 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 risikopolitischen 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 von Fraport sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

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

Der RMA 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 der Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche, die vor Ort operativ tätig sind, sowie durch die Beteiligungsgesellschaften. 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 sind im Rahmen der „Ad-hoc“-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartals-

weisen Berichterstattung dem RMA-Büro umgehend zu melden. Nach Abstimmung mit der Leitung des RMA erfolgt eine Berichterstattung an den Vorstand, wenn die Risikolage des Gesamtunternehmens aufgrund der neu auftretenden wesentlichen Risiken deutlich verändert wird.

Durch den beschriebenen Prozess ist die Früherkennung von den Fortbestand des Fraport-Konzerns gefährdenden Entwicklungen gewährleistet.

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

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

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

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 des Fraport-Konzerns 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 von Fraport 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 von Fraport enthält darüber hinaus Vorgaben für die Fraport-Beteiligungsgesellschaften, 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 von Fraport 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 Fraport 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 erfolgen.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport 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 Fraport 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-Rechnungslegungs-Prozesses 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 Unterneh-

men 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 Fraport 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 Fraport-Konzern-Bilanzierung, auch bei in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen vor Ort.

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in der Konzern-Bilanzierung von Fraport. Der Konzern-Abschlussprozess von Fraport 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 Segment-Berichterstattung 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 systemunter-

stützt im Wesentlichen manuell. Die Kapitalkonsolidierung wird nach der systemunterstützten, manuellen Durchführung in das SAP BPC übernommen. Die Ermittlung und Erfassung latenter Steuern erfolgt durch die Konzern-Bilanzierung in Abstimmung mit der 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 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 Finanzen und Investor Relations verantwortlich. Dieser konsolidiert die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

Die Rechnungslegung der Muttergesellschaft Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussenebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, die in 2010 an die Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) angepasst wurde.

Die Rechnungslegung bei der Muttergesellschaft 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 Rechnungslegungs-Prozesse durch.

Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisier-

ter Abläufe dokumentiert (unter anderem Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbücher und Leitfäden).

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

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 Rechnungslegungs-Prozess 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 der 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.

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

Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess sind in einer gesonderten Richtlinie geregelt.

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 Muttergesellschaft Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Termin und Verantwortlichkeit enthält. Der Prozessfortschritt und Terminplan werden systemunterstützt durch die Hauptbuchhaltung überwacht.

Die wesentlichen Prozessschritte im Abschlussprozess sind der Abschluss der Nebenbücher, der im debitorischen Rechnungslegungs-Prozess auch die Bewertung von Forderungen, das heißt die Bildung von Wertberichtigungen, beinhaltet, sowie im Rahmen des kreditorischen Rechnungslegungs-Prozesses 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 -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen 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.

Wesentliche Teilprozesse des Rechnungslegungs-Prozesses sowie die darin enthaltenen internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit von Fraport 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 (Quelle vgl. „Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen“) sind sowohl die Weltwirtschaft als auch die nationale Wirtschaft (reales BIP) nach dem Einbruch im Jahr 2009 (Welt: –0,6%; Deutschland: –4,7%) in 2010 unerwartet kräftig um rund 5% beziehungsweise 3,6% gewachsen. Nach ersten Schätzungen des ACI nahm das Passagieraufkommen der europäischen Flughäfen folglich im Gesamtjahr 2010 um 3,7% zu, blieb aber noch unter dem absoluten Vorkrisenniveau. Der weltweite Passagierverkehr stieg um 6,2%. Die Luftfracht überkompensierte mit zirka +19% in Europa beziehungsweise +16,8% weltweit die kräftigen Rückgänge des Krisenjahres 2009. Den Zahlen der ADV zufolge stieg die Zahl der Passagiere an den deutschen Verkehrsflughäfen um 4,7% und blieb damit noch leicht unter Vorkrisenniveau, während das Cargo-Volumen um 21,4% stieg und die Flugbewegungen um 0,3% rückläufig waren.

Die Ölpreis- und die damit verbundenen Kerosinpreissteigerungen haben seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen und entsprechend deklarierten Aufschlägen bei der Fracht 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, die sich – mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und der gestiegenen Nachfrage nach Rohstoffen – in 2010 wieder umkehrte (Rohölpreis im Jahresdurchschnitt 2008 bei rund 100 US-\$, in 2009 bei rund 62 US-\$ und 2010 bei rund 80 US-\$). Zum Jahresende/Jahresanfang 2010/2011 zogen die Rohölpreise – auch saisonbedingt – allerdings weiter an (auf rund 92 US-\$). Bei anhaltender Unsicherheit bezüglich seiner Schwankungsbreite geht Fraport beim Rohöl für 2011 von einem Jahresdurchschnittspreis von 90 bis 100 US-\$ aus. Die erwarteten guten nationalen und weltweiten Wirtschaftsperspektiven könnten – bei damit verbundener allgemeiner Nachfragesteigerung nach Rohstoffen und anziehenden Einkommenstarifen – auch zu einem Anstieg der Inflationsraten führen, gegebenenfalls auch zu steigenden Zinssätzen. Positivwirkungen des zusätzlichen Wirtschaftswachstums auf den Luftverkehr könnten somit (teilweise) aufgezehrt werden.

In Krisen- und Kriegszeiten ist Fraport unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft auf die Hubs konzentrieren. Deshalb hat Fraport die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können. Auch aus der jüngsten Krise 2008 / 2009 kam der Flughafen Frankfurt besser heraus als seine Hauptwettbewerber. Allerdings können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (unter anderem Reduzierung von Dienstreisen oder Nutzung der Economy- statt Business-Klasse) direkten oder indirekten Einfluss auf das Fraport-Geschäft haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung des Fraport-Konzerns speziell im Retail-Geschäft verändern. Die von Fraport 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. Sollte Fraport 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 geht Fraport zurzeit von einer weiteren Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Jahresverlauf 2011 aus. Das weltweite Wirtschaftswachstum von rund 4 % und die erwartete Erholung der deutschen Volkswirtschaft um zirka 2 bis 2,5 % können den zurückliegenden Einbruch wohl kompensieren. Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen werden weiterhin sukzessive und selektiv zurückgenommen. Damit kann der anhaltenden Nachfragesteigerung Rechnung getragen werden.

Dennoch halten die Unsicherheiten bezüglich der Staatsfinanzkrise der Europäischen Währungsunion (unter anderem Griechenland, Irland, Portugal und Spanien), aber auch der finanzpolitischen und konjunkturellen Stabilität der USA, weiter an. Diese latenten wirtschaftlichen Risiken könnten erneut zum Tragen kommen und zu Entwicklungshemmnissen im Luftverkehr führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport negativ beeinflussen würden. Daher wird die Nachfrageentwicklung weiterhin permanent beobachtet, um bei Bedarf Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf Fraport. Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Andererseits hat die Deutsche Lufthansa mit ihren preisgünstigen Sondertarifen den Europaverkehr in Frankfurt erfolgreich belebt, es würde aber bei Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife wieder Passagieraufkommen kosten.

Der Inlandverkehr 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 und Umweltstandards besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig stärker Alternativstandorte und Routen außerhalb des EU-Raums und damit auch Frankfurts nutzen. Risiken sieht Fraport eher mittelfristig auch in Form höherer Sicherheitsauflagen.

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-Kommission hält an der von ihr bereits 2002 angekündigten weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste grundsätzlich fest. In diesem Zusammenhang führte die EU-Kommission vom 4. Dezember 2009 bis zum 17. Februar 2010 eine öffentliche Konsultation über eine mögliche Revision der Bodenverkehrsrichtlinie durch. 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 –

veröffentlicht Anfang September 2010 – wird über die Notwendigkeit gesetzgeberischer Maßnahmen und damit einer möglichen Revision der bestehenden EU-Richtlinie entschieden. Für Juni 2011 hat der verantwortliche EU-Kommissar eine Überarbeitung des bisher gültigen Rechtsrahmens angekündigt. Wann ein möglicher weiterer Liberalisierungsschritt auf nationaler Ebene umgesetzt wird, ist derzeit nicht absehbar.

Wie auch im Vorjahr berichtet, können sich im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) am Standort Frankfurt nicht unwesentliche, finanzielle Mehraufwendungen für Fraport ergeben. Die Ausweisung des Lärmschutzbereiches durch das Land Hessen befindet sich nach wie vor in Bearbeitung.

Risiken im Zusammenhang mit dem 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.

Der Flughafen-Ausbau stößt nach wie vor auf mitunter erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessensgruppen in der Region. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel hat 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 Anfang 2009 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 GmbH 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 2010 auf 1.699,1 Mio € zum 31. Dezember 2010 erhöht. Der Gesamtbetrag der auf die Ausbaupositionen entfallenden, aktivierten Bauzeitkosten beträgt zum Stichtag 162,0 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 begegnet Fraport 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 Markt-Risikomanagement 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 eintritt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. 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 EU beziehungsweise aus einem OECD-Land mit einwandfreier Bonität (mindestens Rating A– [Standard & Poor's] beziehungsweise A3 [Moody's]) erfolgen oder einer Einlagensicherungsrichtung unterliegen. Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings sowie die CDS-Spreads der Banken und Finanzanlagen werden regelmäßig überprüft.

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

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten verweisen wir auf die Tz. 42 und 49 des Anhangs.

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat Fraport in den letzten Jahren,

zuletzt im dritten Quartal 2009, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile der geplanten Kreditaufnahmen für zukünftige Investitionen gesichert.

Im Zuge der Finanzmarktkrise besteht ebenfalls ein latentes Ausfallrisiko von Geschäftsbanken, Corporates und anderen Kontrahenten, bei denen Fraport Einlagen unterhält beziehungsweise Wertpapiere gekauft hat. 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 trägt Fraport 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 (NAIA IPT3 Projekt) wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, hatte Fraport vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) die Aufhebung des Schiedsspruchs vom 16. August 2007 beantragt, mit dem das ICSID-Schiedsgericht sich mehrheitlich für unzuständig erklärt hatte, über Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche von Fraport 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. Die ICSID-Konvention lässt nur in eng begrenzten Fällen eine Aufhebung von Schiedssprüchen zu. Das Schiedskomitee („ad hoc committee“) hat am 23. Dezember 2010 entschieden, der Aufhebungsklage von Fraport stattzugeben und den Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Fraport kann nunmehr seine Schadenersatz- und Entschädigungsansprüche erneut vor einem anders besetzten ICSID-Schiedsgericht geltend machen.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals haben die Parteien im November / Dezember 2010 Schriftsätze mit Bewerbungen des Terminals ausgetauscht.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen von Fraport und der von ihm gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadenersatzklage gegen Fraport sowie dessen Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Fraport 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 philippinische Ministerin gegen Fraport, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte von Fraport Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen von Fraport auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat Fraport, 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, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte von Fraport richtete. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In allen diesen drei Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in einem dieser drei Verfahren bereits in der zweiten Instanz. Diese Entscheidungen wurden jeweils von den Anzeigerstatlern in der ersten Instanz angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig entschieden. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Fraport weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen frühere Organmitglieder und Mitarbeiter von Fraport eingeleitet worden, an denen Fraport meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffener beteiligt ist. Am 21. Januar 2011 hat das philippinische Justizministerium eine Anklageerhebung gegen

diverse Personen aus dem Bereich des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet, die bisher allerdings noch nicht erfolgt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte die Rechtmäßigkeit der Investition von Fraport auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten von Fraport auf den Philippinen dienen. Fraport 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 NAIA IPT 3 Projekt Verfahren in Deutschland.

Sonstige rechtliche Risiken

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

Risiken aus Investitionsprojekten

Das Investitionsprogramm von Fraport unterliegt diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen 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

Die Beteiligungsgesellschaften unterliegen wie Fraport grundsätzlich allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken sowie branchenspezifischen Marktrisiken. Einzelne ausländische Standorte bergen darüber hinaus allgemeine politische Risiken. (Nachfolgende volkswirtschaftliche Zahlen in Anlehnung an IMF, Oktober 2010)

In Bulgarien zeichnet sich nach dem Krisenjahr 2009 wieder ein anhaltendes Wachstum ab. In 2011 wird mit einem BIP-Wachstum von zirka 3% gerechnet, mittelfristig ist ebenso ein positiver Trend abzusehen. Dies bietet eine gute Voraussetzung dafür, dass das Luftverkehrswachstum in den Touristendestinationen Bulgariens weiter anhält. Die Touristikanbieter erwarten darüber hinaus, dass es durch die Verschiebung der Touristenströme von Nordafrika zu einem geringen zusätzlichen Passagierwachstum kommen wird. Sollte sich aufgrund der weltweiten wirtschaftlichen Erholung ein Trend weg vom

Low-Cost-Tourismus abzeichnen, bestünde ein – wenn auch vergleichsweise geringes – Risiko, dass preiswerte Urlaubsdestinationen wie Burgas und Varna gegenüber teureren Urlaubsregionen in Südspanien, Portugal oder Südfrankreich an Tourismusaufkommen verlieren werden.

Die Mehrzahl der Fluggäste in Burgas und Varna kommt aus Russland, Deutschland, England, weiteren europäischen Destinationen sowie Israel. Die Flugverkehrsentwicklung in Bulgarien ist demnach abhängig von der gesamteuropäischen Konjunktorentwicklung. Für Burgas wird im Jahr 2012 ein Fluggastaufkommen von über zwei Millionen Passagieren prognostiziert. Aufgrund der bisherigen Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste in der EU und der Vorschriften des bulgarischen Civil Aviation Acts hat sich der Flughafen Burgas nach Erreichen dieser Schwelle für einen zweiten Bodenverkehrsdiensteanbieter zu öffnen. Der erhöhte Wettbewerb könnte zu einem Ertragsrückgang im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Burgas führen. Für Varna wird das Erreichen der Zwei-Millionen-Schwelle in den nächsten Jahren nicht erwartet.

Fraport Twin Star unterliegt den bulgarischen wirtschaftlichen, rechtlichen sowie politischen Rahmenbedingungen und ist auf die Verlässlichkeit des staatlichen Konzessionsgebers und der lokalen Behörden angewiesen. Das Risiko politischer und / oder ökonomischer Instabilität ist in Bulgarien, einem vergleichsweise stabilen Mitgliedstaat der EU, als gering einzustufen. Gleiches gilt für das allgemeine Risiko nachteiliger Änderungen der regulatorischen beziehungsweise gesetzlichen Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften in Bulgarien.

An dem Konzern-Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ist ein bedeutender Pfeiler des Passagierwachstums die steigende Zahl von Inlandspassagieren, die eng verbunden ist mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den peruanischen Markt hat diese Entwicklung noch verstärkt. Vor allem ärmeren Bevölkerungsschichten ist so, bedingt durch beide Komponenten, die Nutzung von Flugzeugen als Verkehrsmittel möglich. Sollte das Wirtschaftswachstum sich jedoch wie in 2009 wieder abschwächen, so hätte dies einen Einfluss auf das Konsumverhalten der Bürger und damit auch den inländischen Flugverkehr.

Besonders der Einbruch von Rohstoffpreisen sowie der Rückgang von Exporten stellt eine Gefahr für die peruanische Wirtschaft dar, die nach wie vor in erheblichem Maße abhängig von ihren Rohstoffreserven ist. Der IMF geht jedoch, wie auch andere Quellen, davon aus, dass die Wirtschaft Perus in den nächsten Jah-

ren konstant mit zirka 6% wachsen wird. Abhängig von dem Ergebnis der im April 2011 anstehenden Präsidentschaftswahlen in Peru besteht das Risiko wirtschaftlicher und politischer Instabilität mit der möglichen Folge verstärkter terroristischer Aktivitäten. Dieses Risiko wird jedoch allgemein als sehr gering eingeschätzt.

In der Türkei hat sich das BIP seit 2000 mehr als verdreifacht. Das reale BIP wuchs zwischen 2002 und 2008 um durchschnittlich 5,9% pro Jahr. Neben der starken Binnennachfrage und der aufstrebenden Exportwirtschaft sind die positive demografische Struktur sowie die günstige geografische Lage die Säulen für ein weiteres zukünftiges Wachstum. Die derzeitige Regierung erwies sich trotz verschiedener Kritikpunkte als zuverlässig und Garant für die hohe innenpolitische Stabilität der letzten Jahre. In jüngerer Vergangenheit sorgten die Bestrebungen der Türkei, ihre Rolle in der islamischen Welt zu stärken, allerdings für Irritationen in der westlichen Welt. Ungeachtet dessen, stehen die pro-westliche Orientierung der Türkei und ihre Stellung als strategisch wichtiger Partner auch für die EU außer Frage. In der Innenpolitik sind die zentralen Themen weiterhin die ungelöste Kurdenfrage und die Rolle des Islam für Politik und Gesellschaft.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat das Vertrauen der internationalen Investoren in den stabilen Wachstumstrend der Türkei nicht erschüttert, die Türkei blieb weitgehend von der jüngsten Krise verschont. Es ist davon auszugehen, dass die Türkei weiterhin ein stabiles politisches Umfeld für die wirtschaftliche Entwicklung bietet. Die Staatsfinanzen sind verhältnismäßig solide und das wirtschaftsfreundliche Steuersystem setzt Investitionsanreize. Im Gegensatz dazu stehen der hohe Grad an Bürokratisierung, das ausbaufähige Sozialsystem, der unterfinanzierte Bildungssektor und die mangelnde Infrastruktur in abgelegenen Regionen der Türkei. Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismus, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dieser stellt schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenz zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar. Im Hinblick auf die Situation in Nordafrika im Januar und Februar könnte eine potenzielle Verlagerung von Verkehren eintreten. Durch diese zusätzlichen Urlaubsreisen könnte die Türkei im Laufe des Jahres 2011 zusätzlich profitieren. Derzeit zeichnen sich keinerlei Tendenzen ab, dass der konstante Wachstumstrend am Flughafen Antalya gebrochen werden könnte, sofern die exogenen Rahmenbedingungen stimmen. Angesichts einzelner terroristischer Anschläge gegen Militär- und Polizeieinrichtungen, vorwiegend in Stadtteilen Istanbul, befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Inso-

fern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten.

Risiken im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten haben, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung. Ausbleibendes Wachstum oder rückläufiger Luftverkehr kann die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften nachteilig beeinflussen, woraus sich auch Risiken für die Projektfinanzierungen ergeben können. Darüber hinaus können sich dadurch auch Risiken, wie zeitliche Verzögerungen, im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau von Flughafen-Infrastruktur innerhalb verbindlich festgelegter Zeiträume ergeben.

Sonstige Risiken

Fraport möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Konzern-Standorten nutzen. Fraport ist sich dabei bewusst, dass im Zuge des demografischen Wandels insbesondere am Standort Frankfurt der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte deutlich zunehmen wird. Daher wird Fraport alle Anstrengungen unternehmen, um auch in Zukunft als verantwortungsvoller, attraktiver und wettbewerbsfähiger Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.

Qualifikation, Engagement und Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten misst Fraport eine Schlüsselrolle für seinen Unternehmenserfolg zu. Fraport verknüpft attraktive betriebliche Leistungen sowie die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg mit konkreten Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Damit will Fraport Mitarbeitende langfristig an das Unternehmen binden und neue Beschäftigte gewinnen. Diesem Zweck dienen auch flughafen-spezifische und fachübergreifende Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten.

Fraport investiert in Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden seiner Beschäftigten. Dabei spielen Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte für den dauerhaften Erfolg bei der Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine herausgehobene Rolle.

Mitarbeiterbefragungen, die in allen personalstarken Konzern-Gesellschaften einmal jährlich als Vollerhebung durchgeführt werden, liefern Fraport wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinan-

ders. Über die Ergebnisse wird breit und transparent informiert, zahlreiche Schlussfolgerungen aus der Ergebnisanalyse werden gemeinsam mit den Beschäftigten entwickelt und in Maßnahmen zur dauerhaften Verbesserung von Arbeitsabläufen und Arbeitszufriedenheit gekleidet.

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

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Konzern-Flughäfen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen sowie auch Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz von Fraport deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadenereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken von Fraport. 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 Fraport-Mehrheitsbeteiligungen 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 Fraport 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

Nach dramatischen Einbrüchen infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist der Luftverkehr in 2010 zu den alten Wachstumsraten zurückgekehrt. Insbesondere der internationale Verkehr verzeichnete starke Zuwächse. Trotz der negativen Effekte des Vulkanausbruchs auf Island, der im Frühjahr zu einer teilweisen Schließung des europäischen Luftraums führte, hielt die starke Nachfrage nach Flugreisen über das ganze Jahr hinweg an. Viele Flughäfen, darunter auch der Frankfurter Flughafen, verzeichneten in einzelnen Monaten neue Rekordwerte im Passagier- und Frachtaufkommen. Die deutsche Wirtschaft wächst derzeit so stark wie seit drei Jahrzehnten nicht mehr und wird sich aktuellen Prognosen zufolge auch in 2011 positiv entwickeln. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für einen anhaltenden Aufwärtstrend der Verkehrsleistung des Flughafens Frankfurt sind somit als sehr positiv zu betrachten.

Weitgehend unabhängig von der konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Ebenfalls sieht Fraport nach wie vor die Entwicklung, dass globalisierte Unternehmen ihre weltweiten Aktivitäten durch mehr Mitarbeiter betreuen lassen und diese zwischen ihrem Wohnort und ihren Arbeitsplätzen rund um die Welt pendeln werden. 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 (Brasilien, Russland, Indien und China) –, 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 durch die zurückliegende 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 Ausbauprogramms 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 und durch die schrittweise Erweiterung der Terminal-Infrastruktur möglich wird. Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten liegen dabei unverändert auf Destinationen der Wachstumsregionen Asiens sowie auf Lateinamerika und Afrika. Darüber hinaus sieht Fraport in Zukunft drei wesentliche Wachstumsmotoren:

Airport-Retail

Zentrales Element der Wachstumspläne für das Retail-Geschäft ist nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen in den Terminals. So werden beispielsweise mit der in 2012 geplanten Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus im Terminal 1 zusätzlich mehr als 10.000 Quadratmeter an Einkaufs- und Gastronomieflächen zur Verfügung stehen. Durch eine geeignete Steuerung des Passagierflusses soll zudem sichergestellt werden, dass die neuen Angebote durch die Passagiere optimal genutzt werden können.

Externes Geschäft

Das Segment External Activities & Services ist nach erfolgter Portfoliobereinigung gut positioniert. Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten, neben Frankfurt besitzt und/oder betreut Fraport vier weitere Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%. Daneben kompletieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligung und/

oder unter Management-Verträgen das Beteiligungsportfolio. Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis von Fraport in den nächsten Jahren weiter erhöhen. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft weiter auszubauen.

Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung infrage kommen. Als Beispiele sind die Entwicklung und Vermarktung attraktiver Gewerbeflächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Frankfurt zu nennen, die Fraport intensiv vorantreibt. Ein weiteres Vorhaben ist die nachfrageorientierte Erweiterung der CargoCity Süd, mit der der großen Nachfrage nach zusätzlichen Logistikflächen am Standort Frankfurt begegnet wird. Je nach Projekt entscheidet Fraport darüber, ob und in welchem Umfang sich Fraport an der Immobilienentwicklung beteiligt.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern ergeben.

PROGNOSEBERICHT

Die dem Prognosebericht zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks wie zum Beispiel durch Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Vulkanausbrüche oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten beeinträchtigt werden.

Ausblick 2011

Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds

Banken sowie führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute prognostizieren derzeit für die Weltwirtschaft 2011 ein Wachstum von rund 4%. Risiken werden dabei insbesondere in der europäischen Staatsfinanzkrise gesehen, die die Refinanzierungsmöglichkeiten der Banken beeinflussen könnte und damit volkswirtschaftliche Auswirkungen hätte. Während für die asiatischen Schwellenländer, Nahost, Afrika sowie Teile

Lateinamerikas weiterhin ein überproportionales Wachstum erwartet wird, wird für die Länder der Eurozone lediglich ein durchschnittlicher Zuwachs von 1,2 bis 1,7% angenommen. Das deutsche BIP sollte sich dabei mit einem Anstieg von etwa 2 bis 2,5% besser entwickeln. Für die USA wird aktuell ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von rund 2,5 bis 3% angenommen. Gestützt durch die Schwellenländer sollte der Welt-handel in 2011 mit rund 7 bis 8% erneut spürbar zunehmen und damit zu Preisanstiegen auf den Rohstoff-/Energie-märkten führen (Anstieg des durchschnittlichen Preises je Barrel Rohöl von rund 80 US-\$ in 2010 auf zirka 90 bis 100 US-\$ in 2011). Quellen: IMF (25. Januar 2011), OECD (November 2010), Deutsche Bank (6. Januar/3. Februar 2011), DekaBank (8. Februar 2011)

Rechtliche Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Anfang 2007 hat die EU-Kommission eine Gesetzesinitiative zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im EU-Luftverkehr gestartet. Die diesbezügliche Richtlinie trat im März 2009 in Kraft und soll bis März 2011 in nationales Recht umgesetzt werden. Die hieraus für Fraport resultierenden Auswirkungen können derzeit angesichts der noch laufenden Umsetzung in nationales Recht noch nicht beurteilt werden.

In 2007 veröffentlichte die EU-Kommission eine Mitteilung zur bisherigen Umsetzung der Richtlinie, die den Zugang zum Markt für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen regelt. Das EU-Parlament reagierte hierauf mit einem Initiativbericht und forderte, dass es ohne vorherige Folgenabschätzung zu keiner weiteren Marktöffnung kommen dürfe. Die in diesem Zusammenhang von der EU-Kommission in Auftrag gegebene Studie wurde im April 2009 veröffentlicht. Darüber hinaus hat die Kommission von Dezember 2009 bis Februar 2010 eine öffentliche Internet-Konsultation durchgeführt. Einen neuen Entwurf für eine Revision der Richtlinie hat die Kommission im Rahmen eines Flughafen-Pakets, welches auch die Themen „Revision der Slot-Verordnung“ sowie „Kapazität“ enthalten soll, für Mitte 2011 angekündigt. Da die künftige Entwicklung derzeit 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 zugeleiteten Emissionsberechtigungen durch Auktionierung zugeleitet werden. Derzeit erfolgt in den Mitgliedstaaten die Umsetzung in nationales Recht, wobei in Deutschland mit einem ersten Entwurf in 2011 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 EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen / Flugsicherung formell beschlossen. Resultierend aus dem Beschluss ist vorgesehen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit 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 die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-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 des Fraport-Konzerns zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und damit auch auf Fraport auswirken.

Entwicklung des Luftverkehrs

Gemäß den Prognosen der IATA und der ICAO (International Civil Aviation Organization) soll das Passagieraufkommen der Fluggesellschaften in 2011 weltweit um rund 5 % ansteigen. Das Wachstum des Luftfrachtaufkommens wird auf leicht über 5 % prognostiziert. Das ACI erwartet an den Flughäfen ein weltweites Passagierwachstum von ebenfalls rund 5 %. Das Luftfrachtaufkommen soll nach den starken Nachholeffekten in 2010 etwas moderater um 4,5 % zulegen. Quellen: ICAO (11. Januar 2011), IATA (Dezember 2010), ACI (November 2010)

Auch der **Flughafen Frankfurt** wird von der positiven Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs profitieren. Insofern ist in 2011 mit einem spürbaren Wachstum des Passagier- und Cargo-Aufkommens zu rechnen. Hinzu kommen Nachholeffekte aus den Flugannullierungen des vergangenen Geschäftsjahres sowie erste positive Effekte aus der Inbetriebnahme der neuen Lande-

bahn zum Winterflugplan 2011 / 2012. Für das Geschäftsjahr 2011 erwartet Fraport daher ein Passagierwachstum zwischen 4 % und 7 %. Das jährliche Passagierwachstum für den Zeitraum von 2012 bis 2015 sollte ebenso in der Bandbreite von 4 % bis 7 % liegen. Das Cargo-Aufkommen sollte in den nächsten Jahren ebenfalls deutliche Zuwachsraten in Höhe des Marktniveaus verzeichnen.

In **Antalya** wird ein anhaltender Wachstumstrend für 2011 erwartet. Gründe hierfür sind einerseits das nach wie vor günstige Preis-Leistungsverhältnis der Türkei als Urlaubsdestination und andererseits die zusätzliche Nachfrage im Inlandverkehr durch attraktive Flugpreise. Trotz der erwarteten Einschränkungen durch die Sanierung der Start- und Landebahn wird auch für die Beteiligung in **Lima** mit einem Verkehrswachstum in 2011 gerechnet. Dabei sollte sich sowohl der internationale als auch der nationale Verkehr positiv entwickeln. Von der wirtschaftlichen Erholung sollten auch die beiden Flughäfen in **Varna** und **Burgas** profitieren. In Varna wird das Wachstum jedoch durch die geplante dreimonatige Schließung der Start- und Landebahn beeinträchtigt. Für die Beteiligungen in Antalya, Lima, Varna und Burgas wird in den Folgejahren weiterhin von einer positiven Verkehrsentwicklung ausgegangen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Auf Grundlage des prognostizierten Verkehrsanstiegs in Frankfurt sowie der Beteiligungslughäfen wird der **Umsatz** des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2011 über 2,3 Mrd € liegen. Neben den verkehrsmengenbedingten Mehreinnahmen werden sich auch die Erhöhungen der Flughafen-Entgelte steigernd auswirken. Positive Effekte werden darüber hinaus aus höheren Retail- und Parkierungserlösen generiert. Aufgrund der Bilanzierung gemäß IFRIC 12 wird sich auch die geplante stärkere Bautätigkeit in den Mehrheitsbeteiligungen Lima sowie Varna und Burgas erhöhend auf den berichteten Umsatz auswirken. Durch entsprechende Gegenpositionen im Sachaufwand wird dieser Effekt insgesamt jedoch EBITDA-neutral sein.

Bedingt durch den im Verhältnis zum Umsatz unterproportionalen Kostenanstieg wird das **Konzern-EBITDA** 2011 zwischen 10 % und 15 % ansteigen. Trotz höherer **Abschreibungen**, die unter anderem aus der anteiligen Erfassung der zum Winterflugplan 2011 / 2012 in Betrieb gehenden neuen Landebahn resultieren werden, wird das **Konzern-EBIT** deutlich steigen, aber unter 500 Mio € liegen.

Das **Finanzergebnis** des Fraport-Konzerns wird sich trotz der höheren Netto-Verschuldung einerseits aufgrund des Wegfalls der negativen Einmal-Effekte aus der Marktbewertung von

Derivaten in 2010 sowie andererseits durch eine höhere Aktivierung von Bauzeitzinsen verbessern. Das **Konzern-Ergebnis** 2011 wird geringfügig unter dem Niveau des Jahres 2010 liegen, bereinigt um die Rückstellungsauflösung im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 wird das Konzern-Ergebnis jedoch deutlich über dem des Jahres 2010 liegen. Bei planmäßiger Entwicklung der Erträge in 2011 wie auch aufgrund der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2011 auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2010 zu halten. Der **Wertbeitrag** des Fraport-Konzerns wird in 2011 auf dem Niveau des Jahres 2010 liegen.

Entwicklung in den Fraport-Segmenten

Die positiv erwartete Verkehrsentwicklung wird sich in 2011 auch in den Segmenten des Fraport-Konzerns widerspiegeln. In **allen vier Segmenten** wird daher von einem Anstieg des Umsatzes, EBITDAs sowie EBITs ausgegangen. Dabei wird das Segment **Aviation** zusätzlich zu dem Anstieg der Verkehrsentwicklung von den Entgeltanhebungen profitieren. Das Segment **Retail & Real Estate** wird neben verkehrsmengenbedingt höheren Umsätzen aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft, Erlöse aus Grundstücksverkäufen auf dem Mönchhof-Gelände erzielen. Zusätzlich zu dem Umsatzanstieg durch den Ende 2010 geschlossenen neuen Bodenabfertigungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa wird das Segment **Ground Handling** von einer stabileren Kostenbasis aufgrund des Zukunftsvertrags 2018 profitieren. Das Segment **External Activities & Services**, dessen Ertrags- und Aufwandsseite durch die Bilanzierungsvorschrift IFRIC 12 beeinflusst sein wird, wird insbesondere durch die anhaltend positive Entwicklung in Antalya und Lima profitieren. Negativ werden sich dagegen höhere Personalkosten aufgrund des neuen Servicebereichs „Zentrales Infrastrukturmanagement“ in Frankfurt auswirken. Während die **Wertbeiträge** in den Segmenten Retail & Real Estate sowie External Activities & Services positiv bleiben werden, werden diese in den Segmenten Aviation und Ground Handling unverändert im negativen Bereich liegen.

Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage

Die **Investitionstätigkeit** des Fraport-Konzerns wird im Geschäftsjahr 2011 erneut durch hohe Investitionen in den Ausbau und die Modernisierung des Standorts Frankfurt geprägt sein. Dabei wird das Investitionsvolumen in Sachanlagen mit rund 900 Mio € erwartet. Die kontinuierliche Investitionstätigkeit wird sich weiterhin in der **Kapitalflussrechnung** sowie der **Bilanz** des Fraport-Konzerns widerspiegeln. Während die langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Investitionen in das Sachanlage-

vermögen ansteigen werden, wird sich der Bestand kurzfristiger Vermögenswerte aufgrund des negativen **Free Cash Flows** verringern. Das **Eigenkapital** wie auch die **Eigenkapitalquote** werden sich wegen geplanter Zuführungen zu den Gewinnrücklagen in 2011 erhöhen. Insgesamt wird die **Bilanzsumme** zum Jahresende über dem Wert von 2010 liegen. Trotz eines höheren Eigenkapitals wird die **Gearing Ratio** auf mehr als 100 % ansteigen. Grund hierfür wird die zunehmende Netto-Verschuldung sein, die aus dem negativen Free Cash Flow und damit abnehmender Konzern-Liquidität resultieren und überproportional zum Eigenkapital ansteigen wird.

Vorschau 2012

Bedingt durch die nachhaltig positiven Wachstumsprognosen rechnet Fraport im Geschäftsjahr 2012 mit einem weiteren Anstieg des **Konzern-Umsatzes** und **-EBITDAs**. Unterstützt wird der erwartete Zuwachs durch die stufenweise Erhöhung der Start- und Landekapazität nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn in Frankfurt sowie der Anpassung der Flughafen-Entgelte am Standort. Die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus dürfte einen ersten positiven Effekt auf die Retail-Erlöse des Geschäftsjahres haben. Aufgrund der erstmaligen Abschreibung des Flugsteigs A-Plus sowie insbesondere der ganzjährigen Abschreibung der Landebahn Nordwest wird das **Konzern-Ergebnis** belastet. Durch die Inbetriebnahme der Landebahn in 2011 sowie des Flugsteigs A-Plus entfällt die Möglichkeit der Aktivierung von Fremdkapitalzinsen während der Bauphase. Die aufwandsmäßige Erfassung der Zinsen wird das Konzern-Ergebnis 2012 zusätzlich belasten. Insgesamt wird mit einem Konzern-Ergebnis in etwa auf dem Niveau von 2011 gerechnet. Für das Geschäftsjahr 2012 strebt der Vorstand bei derzeit erwarteter Geschäftsentwicklung an, die **Dividende** je Aktie stabil zu halten. Der **Wertbeitrag** 2012 wird unter dem Niveau von 2011 erwartet.

Die positiven Wachstumsprognosen, die Erhöhung der Start- und Landekapazität sowie die weitere Anpassung der Flughafen-Entgelte wird im Segment **Aviation** in 2012 zu steigenden Umsätzen und einem Anstieg des EBITDAs führen. Höhere Abschreibungen werden aufgrund der erstmaligen Abschreibung des Flugsteigs A-Plus sowie der ganzjährigen Abschreibung der Landebahn Nordwest zu einem Rückgang des Segment-EBITs führen. Der Wertbeitrag wird weiterhin im negativen Bereich liegen.

Steigende Passagierzahlen sowie die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus werden zu einem Anstieg des Umsatzes und EBITDAs im Segment **Retail & Real Estate** führen. Trotz höherer Belastungen aufgrund der Abschreibung des Flugsteigs A-Plus wird das Segment-EBIT über dem Wert von 2011 erwartet. Der Wertbeitrag wird unverändert im positiven Bereich liegen.

Im Geschäftsjahr 2012 wird sich insbesondere die positive Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Start- und Landekapazität in Frankfurt positiv auf das Segment **Ground Handling** auswirken. Umsatz, EBITDA und EBIT sollen daher über dem Wert des laufenden Geschäftsjahres liegen. Der Wertbeitrag wird jedoch im negativen Bereich bleiben.

Im Segment **External Activities & Services** wird von einer insgesamt positiven Entwicklung in 2012 ausgegangen. Eine gute Entwicklung in den Beteiligungen in Antalya, Lima sowie in Varna und Burgas wird zu einem Anstieg des Umsatzes, EBITDAs und EBITs gegenüber 2011 führen. Der Wertbeitrag wird weiter im positiven Bereich erwartet.

Die **Vermögens- und Finanzlage** des Fraport-Konzerns wird auch im Geschäftsjahr 2012 von anhaltenden **Investitionen** in den Standort Frankfurt geprägt sein. Nach Inbetriebnahme der Landebahn in 2011 wird der Investitionsschwerpunkt 2012 auf der Modernisierung und Erweiterung des bestehenden Flughafen-Geländes liegen. Aufgrund geplanter Zuführungen zu den Gewinnrücklagen wird das **Eigenkapital** auch in 2012 ansteigen. Ein erwarteter negativer **Free Cash Flow** wird zu einem weiteren Rückgang der **liquiden Mittel** in 2012 führen. Die **Gearing Ratio** wird aufgrund des im Verhältnis zum Eigenkapital überproportionalen Anstiegs der Netto-Verschuldung in 2012 über dem Wert von 2011 liegen.

Gesamtaussage zum Prognosebericht

Die Aussichten des Luftverkehrsmarktes sind unverändert positiv. Auch Fraport wird von dieser Entwicklung profitieren und sein Geschäft weiter ausbauen können. Zusätzlich zu den Beteiligungsflyhfen wird der Fraport-Konzern insbesondere durch die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen am Standort Frankfurt an dem Marktwachstum teilhaben können.

Aufgrund des zukünftigen Wachstums erwartet Fraport in den kommenden Jahren einen deutlichen Anstieg sämtlicher operativer Gewinngrößen. Neben dem mengenmäßigen Zuwachs wird dieser Anstieg unter anderem durch die Anhebung der

Flughafen-Entgelte in Frankfurt sowie durch steigende Retail-Erlöse im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus generiert. Positive Effekte resultieren darüber hinaus aus dem in 2009 geschlossenen Zukunftsvertrag 2018, aufgrund dessen die Personalkosten der Stammbeschäftigten der Fraport AG mittelfristig unterproportional ansteigen sollten.

Trotz steigender Abschreibungen und eines langfristig rückläufigen Finanzergebnisses sollte sich das Konzern-Ergebnis weiterhin deutlich positiv im dreistelligen Millionenbereich bewegen. 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.

Mögliche Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Fraport-Konzerns sind dem Chancen- und Risikobericht ab Seite 71 zu entnehmen.

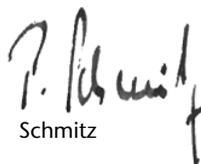
Frankfurt am Main, den 7. März 2011
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

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

Konzern-Abschluss und -Anhang für das Geschäftsjahr 2010

KONZERN-ABSCHLUSS UND -ANHANG

| | |
|--|----|
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 88 |
| Konzern-Gesamtergebnisrechnung | 88 |
| Konzern-Bilanz | 89 |
| Konzern-Kapitalflussrechnung | 90 |
| Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung | 91 |
| Konzern-Anlagenspiegel | 92 |
| Segment-Berichterstattung | 94 |
| Konzern-Anhang | 96 |

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio € | Anhang | 2010 | 2009 angepasst |
|--|--------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | (5) | 2.194,6 | 2.010,3 |
| Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | (6) | 0,4 | 0,9 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | (7) | 36,9 | 39,1 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (8) | 52,1 | 45,3 |
| Gesamtleistung | | 2.284,0 | 2.095,6 |
| Materialaufwand | (9) | -491,1 | -471,6 |
| Personalaufwand | (10) | -880,4 | -866,9 |
| Abschreibungen | (11) | -279,7 | -268,8 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (12) | -201,9 | -187,4 |
| Betriebliches Ergebnis | | 430,9 | 300,9 |
| Zinserträge | (13) | 44,8 | 40,6 |
| Zinsaufwendungen | (13) | -182,5 | -140,3 |
| Ergebnis aus assoziierten Unternehmen | (14) | 7,0 | 4,3 |
| Wertminderungen auf Finanzanlagen | (15) | 0,0 | -7,2 |
| Erträge aus Beteiligungen | (16) | 0,0 | 0,1 |
| Sonstiges Finanzergebnis | (17) | -21,5 | -3,9 |
| Finanzergebnis | | -152,2 | -106,4 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 278,7 | 194,5 |
| Ertragsteuern | (18) | -7,2 | -42,5 |
| Konzern-Ergebnis | | 271,5 | 152,0 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | | 8,6 | 5,6 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG | | 262,9 | 146,4 |
| Ergebnis je 10 €-Aktie in € | (19) | | |
| unverwässert | | 2,86 | 1,60 |
| verwässert | | 2,85 | 1,59 |
| EBIT (= Betriebliches Ergebnis) | | 430,9 | 300,9 |
| EBITDA (= EBIT + Abschreibungen) | | 710,6 | 569,7 |

— GRAFIK 34

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
|---|--------------|----------------|
| Konzern-Ergebnis | 271,5 | 152,0 |
| Marktbewertung von Derivaten | | |
| Erfolgsneutrale Änderungen | -54,5 | -41,5 |
| davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-) | -35,8 | -18,5 |
| | -18,7 | -23,0 |
| darauf entfallene latente Steuern | 5,4 | 6,8 |
| Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten | | |
| Erfolgsneutrale Änderungen | 26,8 | 10,4 |
| davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-) | -1,2 | 0,0 |
| | 28,0 | 10,4 |
| darauf entfallene latente Steuern | -0,5 | 0,3 |
| Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen | 3,1 | -0,5 |
| Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von den nach der At Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen | 5,4 | -1,8 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | 4,9 | 7,1 |
| Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen | 22,7 | -7,8 |
| Gesamtergebnis | 294,2 | 144,2 |
| davon Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | 9,4 | 7,2 |
| davon Gesellschafter der Fraport AG | 284,8 | 137,0 |

— GRAFIK 35

KONZERN-BILANZ

| AKTIVA | | | | |
|---|--------|----------------|-------------------------|-----------------------|
| in Mio € | Anhang | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst | 1.1.2009 angepasst |
| Langfristige Vermögenswerte | | | | |
| Geschäfts- oder Firmenwert | (20) | 38,6 | 40,0 | 22,7 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | (21) | 1.073,4 | 1.098,4 | 803,4 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | (22) | 32,4 | 34,0 | 33,3 |
| Sachanlagen | (23) | 5.013,3 | 4.486,4 | 3.968,6 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | (24) | 34,0 | 34,7 | 9,0 |
| Anteile an assoziierten Unternehmen | (25) | 97,1 | 72,9 | 72,4 |
| Andere Finanzanlagen | (26) | 394,6 | 474,7 | 205,4 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | (27) | 20,9 | 20,0 | 42,4 |
| Ertragsteuerforderungen | (28) | 29,6 | 23,6 | 26,6 |
| Latente Steueransprüche | (29) | 43,1 | 68,3 | 41,5 |
| | | 6.777,0 | 6.353,0 | 5.225,3 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | | | |
| Vorräte | (30) | 77,9 | 54,0 | 47,4 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (31) | 178,3 | 158,4 | 154,9 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | (27) | 319,2 | 492,2 | 205,1 |
| Ertragsteuerforderungen | (28) | 5,5 | 5,3 | 7,8 |
| Zahlungsmittel | (32) | 1.812,6 | 1.802,3 | 1.154,8 |
| | | 2.393,5 | 2.512,2 | 1.570,0 |
| | | 9.170,5 | 8.865,2 | 6.795,3 |

— GRAFIK 36

| PASSIVA | | | | |
|---|--------|----------------|-------------------------|-----------------------|
| in Mio € | Anhang | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst | 1.1.2009 angepasst |
| Eigenkapital | | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (33) | 918,4 | 917,7 | 916,1 |
| Kapitalrücklage | (33) | 582,0 | 578,3 | 573,1 |
| Gewinnrücklagen | (33) | 1.217,7 | 1.039,2 | 1.007,9 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | (33) | 2.718,1 | 2.535,2 | 2.497,1 |
| Nicht beherrschende Anteile | (34) | 21,2 | 22,6 | 50,1 |
| | | 2.739,3 | 2.557,8 | 2.547,2 |
| Langfristige Schulden | | | | |
| Finanzschulden | (35) | 4.256,6 | 4.126,9 | 1.685,3 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (36) | 60,0 | 114,7 | 192,9 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (37) | 949,2 | 904,7 | 731,6 |
| Latente Steuerverpflichtungen | (38) | 105,5 | 143,9 | 127,8 |
| Pensionsverpflichtungen | (39) | 22,1 | 20,3 | 19,0 |
| Ertragsteuerrückstellungen | (40) | 68,0 | 135,0 | 170,0 |
| Sonstige Rückstellungen | (41) | 147,0 | 129,9 | 101,0 |
| | | 5.608,4 | 5.575,4 | 3.027,6 |
| Kurzfristige Schulden | | | | |
| Finanzschulden | (35) | 151,8 | 118,9 | 555,5 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (36) | 274,6 | 219,8 | 393,8 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (37) | 180,5 | 147,7 | 80,4 |
| Ertragsteuerrückstellungen | (40) | 12,9 | 6,7 | 1,9 |
| Sonstige Rückstellungen | (41) | 203,0 | 238,9 | 188,9 |
| | | 822,8 | 732,0 | 1.220,5 |
| | | 9.170,5 | 8.865,2 | 6.795,3 |

— GRAFIK 37

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

| in Mio € | Anhang | 2010 | 2009 angepasst |
|--|-----------|---------------|-------------------|
| Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG | | 262,9 | 146,4 |
| Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | | 8,6 | 5,6 |
| Berichtigungen für: | | | |
| Ertragsteuern | (18) | 7,2 | 42,5 |
| Abschreibungen einschließlich Wertminderungen auf Finanzanlagen | (11) (15) | 279,7 | 276,0 |
| Zinsergebnis | (13) | 137,7 | 99,7 |
| Beteiligungserträge | (16) | 0,0 | -0,1 |
| Gewinne / Verluste aus Anlagenabgängen | | 11,4 | 11,9 |
| Sonstiges | | 6,0 | 1,5 |
| Veränderungen der Bewertung von assoziierten Unternehmen | (14) | -7,0 | -4,3 |
| Veränderungen der Vorräte | (30) | 7,4 | -6,6 |
| Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte | (27) | -27,7 | -53,0 |
| Veränderungen der Verbindlichkeiten | (36-37) | 37,8 | 24,7 |
| Veränderungen der Rückstellungen | (38-41) | 14,1 | 21,3 |
| Betrieblicher Bereich | | 738,1 | 565,6 |
| Finanzieller Bereich | | | |
| Gezahlte Zinsen | | -128,0 | -65,4 |
| Erhaltene Zinsen | | 26,5 | 29,9 |
| Erhaltene Dividenden | | 0,0 | 0,1 |
| Gezahlte Ertragsteuern | | -69,1 | -103,7 |
| Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit | (44) | 567,5 | 426,5 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | (21) | -73,4 | -53,4 |
| Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte | (22) | -6,0 | -6,1 |
| Investitionen in Sachanlagen | (23) | -779,1 | -1.051,8 |
| Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ | (24) | -0,1 | -26,6 |
| Investitionen in assoziierte Unternehmen | (25) | -13,8 | -0,4 |
| Sonstige Finanzinvestitionen langfristig | (26) | -200,9 | -352,3 |
| Sonstige Finanzinvestitionen kurzfristig | | 0,0 | -228,6 |
| Veränderung der Zahlungsmittel (Laufzeit mehr als 3 Monate) | (32) | 97,3 | -1.698,4 |
| Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen | (2) | 0,3 | -0,5 |
| Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen | | 0,0 | -0,8 |
| Erlöse aus Anlagenabgängen | | 9,8 | 10,5 |
| Erlöse aus Abgängen von lang- und kurzfristigen Finanzanlagen | | 484,0 | 1,9 |
| Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit | (44) | -481,9 | -3.406,5 |
| An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden | (33) | -105,5 | -105,4 |
| An Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss gezahlte Dividenden | | -10,1 | -1,2 |
| Kapitalerhöhung | (33) | 4,2 | 6,8 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden | (35) | 135,8 | 2.530,0 |
| Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden | | -46,6 | -61,6 |
| Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden | | 39,5 | -439,2 |
| Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit | (44) | 17,3 | 1.929,4 |
| Konsolidierungskreisbedingte Änderungen | | 0,9 | -0,3 |
| Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung | (32) | -112,4 | -30,0 |
| Veränderung des Finanzmittelbestands | | -8,6 | -1.080,9 |
| Finanzmittelbestand zum 1. Januar | | 73,9 | 1.120,6 |
| Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands | | 3,8 | 0,0 |
| Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung Vorjahr | | 30,0 | 34,2 |
| Finanzmittelbestand zum 31. Dezember | (44) (32) | 99,1 | 73,9 |

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

| in Mio € | Anhang | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | Währungsrücklage | Finanzinstrumente | Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | Nicht beherrschende Anteile | Eigenkapital Gesamt |
|---|-------------------|----------------------|-----------------|-----------------|------------------|-------------------|---|-----------------------------|---------------------|
| Stand 1.1.2010 | | 917,7 | 578,3 | 1.102,3 | -5,2 | -57,9 | 2.535,2 | 22,6 | 2.557,8 |
| Währungsänderungen | | - | - | - | 7,7 | - | 7,7 | 0,8 | 8,5 |
| Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen | | - | - | - | - | 27,5 | 27,5 | - | 27,5 |
| Marktbewertung von Derivaten | | - | - | - | - | -13,3 | -13,3 | - | -13,3 |
| Nettoertrag (+) / Nettoaufwand (-) direkt im Eigenkapital erfasst | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 7,7 | 14,2 | 21,9 | 0,8 | 22,7 |
| Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | | 0,6 | 1,6 | - | - | - | 2,2 | - | 2,2 |
| Weitergabe eigener Anteile | | 0,1 | 0,1 | - | - | - | 0,2 | - | 0,2 |
| Management-Stock-Options-Plan | | | | | | | | | |
| Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte | | - | - | - | - | - | 0,0 | - | 0,0 |
| Wert erbrachter Leistungen (Bewertung) | | - | 2,0 | - | - | - | 2,0 | - | 2,0 |
| Ausschüttungen | | - | - | -105,5 | - | - | -105,5 | -10,1 | -115,6 |
| Konzern-Ergebnis | | - | - | 262,9 | - | - | 262,9 | 8,6 | 271,5 |
| Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen | | - | - | -0,8 | - | - | -0,8 | -0,7 | -1,5 |
| Stand 31.12.2010 | (33), (34) | 918,4 | 582,0 | 1.258,9 | 2,5 | -43,7 | 2.718,1 | 21,2 | 2.739,3 |
| Stand 1.1.2009 (angepasst) ¹ | | 916,1 | 573,1 | 1.063,3 | -1,3 | -54,1 | 2.497,1 | 50,1 | 2.547,2 |
| Währungsänderungen | | - | - | - | -3,9 | - | -3,9 | 1,6 | -2,3 |
| 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 | -3,9 | -5,5 | -9,4 | 1,6 | -7,8 |
| Entkonsolidierung Flughafen Frankfurt-Hahn | | - | - | - | - | - | 0,0 | -33,7 | -33,7 |
| Kapitalerhöhung FPS | | - | - | - | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,2 |
| Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm | | 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-Ergebnis | | - | - | 146,4 | - | - | 146,4 | 5,6 | 152,0 |
| Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen | | - | - | -2,0 | - | 1,7 | -0,3 | - | -0,3 |
| Stand 31.12.2009 (angepasst) ² | (33), (34) | 917,7 | 578,3 | 1.102,3 | -5,2 | -57,9 | 2.535,2 | 22,6 | 2.557,8 |

¹ Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 wurden die Gewinnrücklagen um -10,9 Mio € und die Nicht beherrschende Anteile um -10,1 Mio € angepasst

² Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 wurden die Gewinnrücklagen um -14,5 Mio €, die Währungsrücklage um +1,1 Mio € und die Nicht beherrschende Anteile um -11,7 Mio € angepasst

KONZERN-ANLAGENSPIEGEL

| in Mio € | Geschäfts- oder Firmenwert | Investments in Flughafen- Betreiber- projekte | Sonstige immaterielle Vermögens- werte | 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 |
|---|----------------------------------|--|---|---|--|---|-------------------|
| Anschaffungs- / Herstellungskosten | | | | | | | |
| Stand 1.1.2010 | 136,6 | 1.215,1 | 124,5 | 4.157,1 | 1.712,3 | 366,0 | 1.594,9 |
| Veränderungen aus der Währungsrechnung | | 22,0 | 0,3 | | | 0,6 | |
| Zugänge | | 23,2 | 6,0 | 184,5 | 59,6 | 25,7 | 511,7 |
| Abgänge | -1,4 | | -13,1 | -40,8 | -45,1 | -27,5 | -36,2 |
| Konsolidierungskreisänderungen | | | | | | | |
| Umbuchungen | | | 2,5 | 106,5 | 31,6 | 4,3 | -144,9 |
| Stand 31.12.2010 | 135,2 | 1.260,3 | 120,2 | 4.407,3 | 1.758,4 | 369,1 | 1.925,5 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | |
| Stand 1.1.2010 | 96,6 | 116,7 | 90,5 | 1.777,6 | 1.312,4 | 252,8 | 1,1 |
| Veränderungen aus der Währungsrechnung | | 2,7 | 0,2 | | | 0,3 | |
| Wertminderungen gem. IAS 36 | | | | | | | |
| Zugänge | | 67,5 | 9,4 | 118,2 | 55,8 | 28,8 | |
| Abgänge | | | -12,2 | -29,8 | -43,6 | -26,8 | |
| Konsolidierungskreisänderungen | | | | | | | |
| Umbuchungen | | | -0,1 | -0,1 | 0,3 | | |
| Zuschreibungen | | | | | | | |
| Stand 31.12.2010 | 96,6 | 186,9 | 87,8 | 1.865,9 | 1.324,9 | 255,1 | 1,1 |
| Restbuchwerte | | | | | | | |
| Stand 31.12.2010 | 38,6 | 1.073,4 | 32,4 | 2.541,4 | 433,5 | 114,0 | 1.924,4 |
| Anschaffungs- / Herstellungskosten | | | | | | | |
| Stand 1.1.2009 angepasst | 128,2 | 874,7³ | 116,9 | 3.912,8 | 1.719,7 | 388,9 | 1.249,2 |
| Veränderungen aus der Währungsrechnung | | -9,5 | -0,1 | | | -0,3 | |
| Zugänge | 17,3 | 139,9 | 7,3 | 303,0 | 73,2 | 20,5 | 493,2 |
| Abgänge | -8,9 ² | | -0,8 | -24,1 | -28,1 | -22,0 | -12,4 |
| Konsolidierungskreisänderungen | | 203,5 | -0,7 | -144,2 | -65,4 | -27,2 | -5,9 |
| Umbuchungen | | 6,5 | 1,9 | 109,6 | 12,9 | 6,1 | -129,2 |
| Stand 31.12.2009 | 136,6 | 1.215,1 | 124,5 | 4.157,1 | 1.712,3 | 366,0 | 1.594,9 |
| Kumulierte Abschreibungen | | | | | | | |
| Stand 1.1.2009 angepasst | 105,5 | 71,3³ | 83,6 | 1.739,1 | 1.321,0 | 240,8 | 1,1 |
| Veränderungen aus der Währungsrechnung | | -1,1 | | | | -0,2 | |
| Wertminderungen gem. IAS 36 | | | | | 0,2 | 19,8 | |
| Zugänge | | 46,9 | 7,9 | 111,3 | 53,7 | 28,9 | |
| Abgänge | -8,9 ² | 0,0 | -0,7 | -22,6 | -27,0 | -21,0 | |
| Konsolidierungskreisänderungen | | -0,4 | -0,3 | -49,1 | -34,1 | -18,0 | |
| Umbuchungen | | | | -1,1 | -1,4 | 2,5 | |
| Zuschreibungen | | | | | | | |
| Stand 31.12.2009 | 96,6 | 116,7 | 90,5 | 1.777,6 | 1.312,4 | 252,8 | 1,1 |
| Restbuchwerte | | | | | | | |
| Stand 31.12.2009 angepasst | 40,0 | 1.098,4 | 34,0 | 2.379,5 | 399,9 | 113,2 | 1.593,8 |

¹ Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen² Betrifft die Entkonsolidierung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH³ Anpassungen aufgrund der Erstanwendung von IFRIC 12

| Sachanlagen Summe | Als Finanz- investition gehaltene Immobilien | Anteile an assozierten Unterneh- men | Sonstige Be- teiligungen | Available for Sale- Wertpapiere | At Fair Value- Wertpapiere | Ausleihungen an Beteili- gungen ¹ | Sonstige Ausleihungen | Andere Finanzanla- gen Summe |
|----------------------|---|---|-----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|--|--------------------------|------------------------------------|
| 7.830,3 | 40,9 | 143,6 | 52,4 | 229,9 | 20,9 | 71,9 | 182,1 | 557,2 |
| 0,6 | | 5,4 | | | | | | 0,0 |
| 781,5 | 0,1 | 22,2 | | 126,1 | | 15,8 | 59,0 | 200,9 |
| -149,6 | | -3,4 | | -86,5 | | -0,1 | -1,8 | -88,4 |
| 0,0 | | | | | | 0,4 | | 0,4 |
| -2,5 | -0,9 | | | -47,9 | -20,0 | -3,9 | -145,0 | -216,8 |
| 8.460,3 | 40,1 | 167,8 | 52,4 | 221,6 | 0,9 | 84,1 | 94,3 | 453,3 |
| 3.343,9 | 6,2 | 70,7 | 12,5 | -9,2 | 0,4 | 68,1 | 10,7 | 82,5 |
| 0,3 | | | | | | | | 0,0 |
| 0,0 | | | | | | | 7,8 | 7,8 |
| 202,8 | | | | | | | | 0,0 |
| -100,2 | | | | -1,0 | | | | -1,0 |
| 0,0 | | | | | | | | 0,0 |
| 0,2 | -0,1 | | | | -0,4 | -3,9 | | -4,3 |
| 0,0 | | | | -26,3 | | | | -26,3 |
| 3.447,0 | 6,1 | 70,7 | 12,5 | -36,5 | 0,0 | 64,2 | 18,5 | 58,7 |
| 5.013,3 | 34,0 | 97,1 | 39,9 | 258,1 | 0,9 | 19,9 | 75,8 | 394,6 |
| 7.270,6 | 18,9 | 143,1 | 53,2 | 101,9 | 50,9 | 69,5 | 16,4 | 291,9 |
| -0,3 | | -1,8 | | | | | | 0,0 |
| 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 | | | | | | | | 0,0 |
| 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 |

SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG

(Anhang Textziffer 43)

| SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG | | | | | | | |
|---|-------------|--------------|----------------------|-----------------|--------------------------------|-------------|----------------|
| in Mio € | | Aviation | Retail & Real Estate | Ground Handling | External Activities & Services | Überleitung | Konzern |
| Umsatzerlöse | 2010 | 693,9 | 403,1 | 658,6 | 439,0 | | 2.194,6 |
| | 2009 | 685,1 | 362,4 | 619,9 | 342,9 | | 2.010,3 |
| Sonstige Erträge | 2010 | 35,0 | 26,3 | 16,0 | 12,1 | | 89,4 |
| | 2009 | 34,0 | 13,2 | 17,3 | 20,8 | | 85,3 |
| Erträge mit Dritten | 2010 | 728,9 | 429,4 | 674,6 | 451,1 | – | 2.284,0 |
| | 2009 | 719,1 | 375,6 | 637,2 | 363,7 | – | 2.095,6 |
| Intersegmentäre Erträge | 2010 | 59,0 | 189,4 | 22,7 | 299,3 | –570,4 | – |
| | 2009 | 62,6 | 195,1 | 20,8 | 291,6 | –570,1 | – |
| Erträge gesamt | 2010 | 787,9 | 618,8 | 697,3 | 750,4 | –570,4 | 2.284,0 |
| | 2009 | 781,7 | 570,7 | 658,0 | 655,3 | –570,1 | 2.095,6 |
| Segmentergebnis EBIT | 2010 | 56,4 | 227,9 | 11,0 | 135,6 | 0,0 | 430,9 |
| | 2009 | 41,2 | 225,0 | –40,1 | 74,8 | 0,0 | 300,9 |
| Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens | 2010 | 75,2 | 66,8 | 33,1 | 104,6 | – | 279,7 |
| | 2009 | 76,1 | 57,9 | 54,2 | 80,6 | – | 268,8 |
| EBITDA | 2010 | 131,6 | 294,7 | 44,1 | 240,2 | – | 710,6 |
| | 2009 | 117,3 | 282,9 | 14,1 | 155,4 | – | 569,7 |
| Anteiliges Periodenergebnis an assoziierten Unternehmen | 2010 | 0,0 | 0,3 | 0,9 | 5,8 | – | 7,0 |
| | 2009 | 0,0 | 0,3 | 0,4 | 3,6 | – | 4,3 |
| Erträge aus Beteiligungen | 2010 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | – | 0,0 |
| | 2009 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | – | 0,1 |
| Buchwerte des Segmentvermögens | 2010 | 4.238,3 | 2.385,5 | 719,5 | 1.749,0 | 78,2 | 9.170,5 |
| | 2009 | 3.998,1 | 2.299,8 | 737,6 | 1.732,5 | 97,2 | 8.865,2 |
| Segmentsschulden | 2010 | 2.490,0 | 1.739,5 | 542,5 | 1.472,8 | 186,4 | 6.431,2 |
| | 2009 | 2.380,1 | 1.584,9 | 565,7 | 1.491,1 | 285,6 | 6.307,4 |
| Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien | 2010 | 476,8 | 199,0 | 63,2 | 71,8 | – | 810,8 |
| | 2009 | 517,7 | 285,6 | 56,1 | 221,6 | – | 1.081,0 |
| Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen | 2010 | 53,4 | 42,2 | 9,5 | 8,9 | – | 114,0 |
| | 2009 | 129,5 | 49,0 | 16,5 | 10,7 | – | 205,7 |
| Anteile an assoziierten Unternehmen | 2010 | 0,0 | 0,0 | 1,9 | 95,2 | – | 97,1 |
| | 2009 | 0,0 | 0,0 | 1,4 | 71,5 | – | 72,9 |

INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE

| in Mio € | | Deutsch- land | Übriges Europa | Asien | Übrige Welt | Über- leitung | Konzern |
|---|-------------|------------------|-------------------|--------------|----------------|------------------|----------------|
| Umsatzerlöse | 2010 | 1.850,2 | 47,1 | 148,7 | 148,6 | | 2.194,6 |
| | 2009 | 1.737,5 | 56,0 | 91,3 | 125,5 | | 2.010,3 |
| Sonstige Erträge | 2010 | 87,4 | 0,6 | 1,2 | 0,2 | | 89,4 |
| | 2009 | 83,0 | 0,5 | 1,6 | 0,2 | | 85,3 |
| Erträge mit Dritten | 2010 | 1.937,6 | 47,7 | 149,9 | 148,8 | – | 2.284,0 |
| | 2009 | 1.820,5 | 56,5 | 92,9 | 125,7 | – | 2.095,6 |
| Buchwerte des Segmentvermögens | 2010 | 7.606,9 | 204,8 | 951,5 | 329,1 | 78,2 | 9.170,5 |
| | 2009 | 7.402,5 | 160,1 | 888,3 | 317,1 | 97,2 | 8.865,2 |
| Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien | 2010 | 782,5 | 11,2 | 12,6 | 4,5 | – | 810,8 |
| | 2009 | 915,2 | 9,1 | 144,3 | 12,4 | – | 1.081,0 |

— GRAFIK 42

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2010

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 2010 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2010 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 (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315a Abs. 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB vorgenommen.

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 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 die Organisation des Fraport-Konzerns sind im Lagebericht dargestellt.

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2010 wurde am 7. März 2011 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

2_ 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.

Als verbundene Unternehmen gelten Unternehmen, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der Fraport AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung. Gemeinschaftsunternehmen werden von der Fraport AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit anderen Partnern geführt. Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der Fraport-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann.

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 2010 folgendermaßen verändert:

— GRAFIK 43

Die Übergangskonsolidierung bei den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betrifft die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main; und das in ihren Abschluss einbezogene Gemeinschaftsunternehmen Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main.

Am 28. Dezember 2010 hat die Fraport AG ihre 28,57 % der Kapitalanteile (Nennwert 20,0 Tsd €) an dem assoziierten Unternehmen European Center for Aviation Development – ECAD GmbH, Darmstadt, zu einem Preis von 1 € an das Land Hessen abgetreten. Die Veräußerung der Gesellschaft und die Beendigung der At Equity-Bilanzierung hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss.

Die Gesellschaften GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main, und FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main, an denen die Fraport

| KONSOLIDIERUNGSKREIS | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| | Inland | Ausland | Gesamt |
| Fraport AG | 1 | 0 | 1 |
| Vollkonsolidierte Tochterunternehmen | | | |
| 31.12.2009 | 19 | 15 | 34 |
| Zugänge | 0 | 0 | 0 |
| Abgänge | 0 | 0 | 0 |
| 31.12.2010 | 19 | 15 | 34 |
| Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen | | | |
| 31.12.2009 | 5 | 6 | 11 |
| Zugänge | 0 | 0 | 0 |
| Übergangskonsolidierung | 2 | 0 | 2 |
| Abgänge | 0 | 0 | 0 |
| 31.12.2010 | 7 | 6 | 13 |
| Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2009 | 25 | 21 | 46 |
| Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2010 | 27 | 21 | 48 |
| At Equity bewertete assoziierte Unternehmen | | | |
| 31.12.2009 | 5 | 3 | 8 |
| Zugänge | 0 | 0 | 0 |
| Übergangskonsolidierung | -1 | 0 | -1 |
| Abgänge | -1 | 0 | -1 |
| 31.12.2010 | 3 | 3 | 6 |
| Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2009 | 30 | 24 | 54 |
| Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2010 | 30 | 24 | 54 |

— GRAFIK 43

| VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS | | | | |
|---------------------------------------|------------|---------|------------|---------|
| in Mio € | 31.12.2010 | | 31.12.2009 | |
| | Zugänge | Abgänge | Zugänge | Abgänge |
| Langfristige Vermögenswerte | 0,0 | 0,0 | 215,7 | -150,9 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 33,4 | 0,0 | 3,6 | -11,2 |
| Liquide Mittel | 1,2 | 0,0 | 0,5 | -0,8 |
| Langfristige Schulden | 9,2 | 0,0 | 230,6 | -127,9 |
| Kurzfristige Schulden | 20,9 | 0,0 | 1,7 | -35,3 |

— GRAFIK 44

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 Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main, 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 Fraport-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 HGB befindet sich am Ende des Konzern-Anhangs.

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

— GRAFIK 44

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Geschäftsjahr insbesondere den Erwerb von weiteren Kapitalantei-

len an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH und die Einbeziehung als Gemeinschaftsunternehmen. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis im Vorjahr betreffen insbesondere den Erwerb der Anteile am Flughafen-Betreiber Antalya und den Verkauf des Flughafens Hahn. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von rund 9,4 Tsd € (im Vorjahr mit einem Verlust von 12 Mio €) beeinflusst.

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

| GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN | | |
|-----------------------------|-------|-------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Langfristige Vermögenswerte | 674,5 | 696,3 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 148,5 | 34,1 |
| Eigenkapital | -50,3 | -74,6 |
| Langfristige Schulden | 788,5 | 740,2 |
| Kurzfristige Schulden | 84,8 | 64,8 |
| Erträge | 192,7 | 77,7 |
| Aufwendungen | 164,0 | 112,9 |

— GRAFIK 45

Beteiligungserwerbe

Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH

Im Jahr 2004 wurde die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main, gegründet. Die Fraport AG hielt 25 % der Anteile zum Buchwert von 75,0 Tsd € an der Gesellschaft. Als assoziiertes Unternehmen der Fraport AG wurde die Gesellschaft in den Fraport-Konzern At Equity einbezogen. Gegenstand der Gesellschaft ist die Entwicklung, Erschließung und Verwertung des Gebiets „Gateway Gardens“ am Flughafen Frankfurt am Main.

Im Oktober 2010 hat die Fraport AG weitere Geschäftsanteile an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH erworben und somit die Gesamtbeteiligung und damit die Stimmrechte an der Gesellschaft von 25 % auf 33,33 % erhöht. Der ausscheidende Gesellschafter hat seine 25 % der Anteile an die übrigen drei Beteiligten gemäß Gesellschaftsvertrag zum Nominalwert des anteiligen Stammkapitals von je 25,0 Tsd € verkauft.

Da seit dem Erwerbszeitpunkt die Führung und Kontrolle nur gemeinschaftlich ausgeübt werden kann, wird die Gesellschaft in den Fraport-Konzern seit dem 1. November 2010 anteilmäßig zu 33,33 % einbezogen. Im Zuge der Veräußerung wurde der Gesellschaftsvertrag der Grundstücksgesellschaft Gate-

way Gardens GmbH so geändert, dass alle wesentlichen Gesellschafterbeschlüsse nur einstimmig gefasst werden können.

Im Rahmen des Erwerbs wurde eine Neubewertung der Gesellschaft vorgenommen. Die Unternehmensbewertung des Unternehmenserwerbs wurde nach dem sogenannten Weighted Average Cost of Capital (WACC)-Ansatz – einer Variante der DCF-Verfahren – ermittelt. Das zentrale Element der Bewertung nach dem WACC-Ansatz ist die Prognose der künftigen Einnahmeüberschüsse vor Fremdkapitalzinsen.

Der beizulegende Zeitwert des unmittelbar vor dem Erwerbszeitpunkt gehaltenen Anteils von 25 % betrug 3,5 Mio €. Der entsprechende Gewinn infolge der Anpassung an den beizulegenden Zeitwert betrug 2,4 Mio €.

Sowohl der Gewinn aus der Neubewertung des bereits gehaltenen Eigenkapitalanteils vor dem Unternehmenszusammenschluss als auch der Gewinn aus dem Neuerwerb zu einem Preis unter dem Marktwert wurden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Angaben zum beizulegenden Zeitwert der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt:

| BEIZULEGENDER ZEITWERT | |
|---|---|
| in Mio € | Beizulegende Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt |
| Vorräte (Grundstücke und Gebäude zum Verkauf) | 7,8 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0,5 |
| Zahlungsmittel | 0,3 |
| Langfristige Rückstellungen | -1,8 |
| Latente Steuerverpflichtungen | -0,5 |
| Kurzfristige Finanzschulden | -3,6 |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen | -1,6 |
| Gewinn aus dem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert | 1,1 |

— GRAFIK 46

Der Kaufpreis für den erworbenen Anteil betrug 25,0 Tsd €. Gemäß Gesellschaftsvertrag der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH kann ein Verkauf der Anteile an die anderen Partner nur zum Nominalwert erfolgen. Bei dem Unternehmenszusammenschluss wurden im Zuge der Neubewertung der Altanteile und dem Neuerwerb passive latente Steuern von insgesamt 1,5 Mio € erfasst.

Wenn der Unternehmenszusammenschluss zu Beginn des Geschäftsjahres stattgefunden hätte, wäre ein Umsatz von 4,3 Mio € und ein Ergebnis von 0,4 Mio € der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH im Konzern-Abschluss enthalten. Ab dem Erwerbszeitpunkt hat die Gesellschaft mit 2,6 Mio € zum Konzern-Umsatz beigetragen.

3_ Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

Zum Erwerbszeitpunkt werden alle erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte sowie die übernommenen Schulden einschließlich Eventualschulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die Anschaffungskosten der Unternehmensakquisition entsprechen den beizulegenden Zeitwerten der hingegebenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Anschaffungsnebenkosten werden im Entstehungszeitpunkt aufwandswirksam erfasst. Anpassungen bedingter Kaufpreiszahlungen, die im Erwerbszeitpunkt als Verbindlichkeit ausgewiesen werden, werden in der Folgebilanzierung erfolgswirksam erfasst. Die Bewertung der nicht beherrschenden Anteile erfolgt zum beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Beim sukzessiven Unternehmenserwerb erfolgt im Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung eine erfolgswirksame Neubewertung zum beizulegenden Zeitwert der bereits gehaltenen Anteile an dem erworbenen Unternehmen.

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird angesetzt, sofern die Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und dem bereits zuvor gehaltenen und zum Erwerbszeitpunkt neubewerteten Eigenkapitalanteil höher ist als der Saldo der erworbenen, neubewerteten identifizierbaren Vermögenswerte

und der neubewerteten übernommenen Schulden. Wenn sich ein niedrigerer Betrag aus der Gegenüberstellung ergibt, wird nach nochmaliger Überprüfung der Wertansätze ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert erfasst.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen wurden im Konzern-Abschluss die Vermögenswerte, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit der Anteilsquote 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. Da eine Eliminierung einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns gehabt hätte, wurde wegen Unwesentlichkeit auf eine Eliminierung verzichtet.

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 in wirtschaftlich selbstständige und wirtschaftlich unselbstständige Unternehmen zu unterscheiden.

| WECHSELKURSE | | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| in € | Stichtagskurs 31.12.2010 | Durchschnitts- kurs 2010 | Stichtagskurs 31.12.2009 | Durchschnitts- kurs 2009 |
| 1 US-Dollar (USD) | 0,7484 | 0,7543 | 0,6942 | 0,7169 |
| 1 Türkische Neue Lira (TRY) | 0,4832 | 0,5009 | 0,4641 | 0,4623 |
| 1 Renminbi Yuan (CNY) | 0,1134 | 0,1115 | 0,1017 | 0,1050 |
| 1 Hong Kong Dollar (HKD) | 0,0963 | 0,0971 | 0,0895 | 0,0925 |
| 1 Nuevo Sol (PEN) | 0,2666 | 0,2669 | 0,2416 | 0,2387 |
| 100 Philippinische Peso (PHP) | 1,7152 | 1,6740 | 1,5036 | 1,5074 |

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: — GRAFIK 47

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung der daraus nominal in Fremdwährung gebundenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 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 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.

Verkehrs-Entgelte für die Bereitstellung der Flughafen-Infrastruktur teilen sich in genehmigungspflichtige (gemäß § 43a Abs. 1 Luftverkehrszulassungsverordnung), die unter anderem Lande- und Start-Entgelte, Abstell-, Passagier- und Sicherheits-Entgelte 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.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe Anhang Tz. 51) fallen Erträge und Aufwendungen

aus dem Betrieb der Flughafen-Infrastruktur sowie aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen an.

Umsatzerlöse aus dem Betrieb der Flughafen-Infrastruktur werden gemäß IAS 18 dann erfasst, wenn die Dienstleistung erbracht ist, es hinreichend wahrscheinlich ist, dass ein wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und sich dieser verlässlich quantifizieren lässt.

Erträge und Aufwendungen aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen werden in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst. Die Auftragskosten werden gemäß IAS 11.32 bei Anfall als Aufwand erfasst, da das Ergebnis der Fertigungsaufträge nicht verlässlich geschätzt werden kann. Auftragserlöse werden in der Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringbar sind.

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 ähnlichen Verpflichtungen sind die erwartete Rendite des Planvermögens und der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter.

Bei der Erstkonsolidierung eines Unternehmenserwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Eine der wesentlichsten Schätzungen bezieht sich dabei auf die Bestimmung der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte dieser Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Bewertung beruht in der Regel auf Stellungnahmen von unabhängigen Gutachtern. Marktgängige Vermögenswerte werden zum Markt- beziehungsweise Börsenpreis angesetzt. Falls immaterielle Vermögenswerte identifiziert werden,

wird der beizulegende Zeitwert in der Regel von einem unabhängigen externen Bewertungsgutachter unter der Verwendung angemessener Bewertungstechniken ermittelt, deren Basis üblicherweise die künftig erwarteten Cash Flows sind. Diese Bewertungen sind neben den Annahmen über die Entwicklung künftiger Cash Flows wesentlich von den verwendeten Diskontierungszinssätzen beeinflusst.

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich durch sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung von Firmenwerten. Für die zahlungsgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Anpassungen und Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

Im Zusammenhang mit der im Vorjahr vorgenommenen Wertminderung auf Sachanlagevermögen im Segment Ground Handling (in Höhe von 20,0 Mio €) liegt es im Rahmen des Möglichen, dass es zukünftig zu Abweichungen von den der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen kommen könnte, so dass eine wesentliche Anpassung der Buchwerte dieser Vermögenswerte erforderlich ist.

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

Nach dem erstmaligen Ansatz eines im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Geschäfts- oder Firmenwertes (siehe Anhang Tz. 3) erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen.

Zum Zwecke der Werthaltigkeitstests wird ein im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbener Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet. Im Fraport-Konzern bilden die Konzern-Gesellschaften selbstständige zahlungsgenerierende Einheiten, denen die Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Die Werthaltigkeitsprüfung des Goodwills erfolgt, indem der erzielbare Betrag einer zahlungsgenerierenden Einheiten mit ihrem Buchwert einschließlich Goodwill verglichen wird. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Da sich im Fraport-Konzern für die zahlungsgenerierenden Einheiten kein Nettoveräußerungspreis verlässlich ermitteln lässt, kommt der Nutzungswert auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) zum Einsatz. Alle Geschäftswerte werden mindestens einmal jährlich auf Wertminderungen gemäß IAS 36.88–99 überprüft. Eine Zuschreibung bei Wegfall der Gründe der Wertminderung erfolgt nicht. Der Geschäfts- oder Firmenwert unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung.

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas (Bulgarien), Lima (Peru) sowie Antalya (Türkei) (siehe Anhang Tz. 51). Die Dienstleistungskonzessionsverträge für die Flughafen- beziehungsweise Terminal-Betreiberprojekte fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „intangible asset model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen zu verlangen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und dem Erbringen von Bau- und Ausbauleistung. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen

werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst.

Die Folgebewertung der erfassten finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode. Die Folgebewertung der aktivierten Rechte erfolgt in Höhe der Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter planmäßiger Abschreibungen über die Laufzeit der Konzessionen.

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte (IAS 38) werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Sie verfügen über begrenzte Nutzungsdauern. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden sie um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert. Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt. Ergibt sich nach einer vorgenommenen Wertminderung zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe des erzielbaren Betrags. Die ergebniswirksam zu erfassende Wertaufholung ist begrenzt auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertberichtigung in der Vergangenheit ergeben hätte.

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Ergibt sich nach einer vorgenommenen Wertminderung nach IAS 36 zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe des erzielbaren Betrags. Die ergebniswirksam zu erfassende Wertaufholung ist begrenzt auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertberichtigung in der Vergangenheit ergeben hätte. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Handelt es sich bei den Sachanlagen um qualifizierte Vermögenswerte (siehe 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 und Anlagen, die in-

terimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude und Anlagen auf Basis eines Ertragswertverfahrens unter Berücksichtigung des jeweils gültigen marktüblichen Zinssatzes 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 beschrieben.

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition 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 linearer Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36. Handelt es sich bei den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien um qualifizierte Vermögenswerte (siehe 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 Vermögenswerts 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. Grund-

lage zur Bestimmung qualifizierter Vermögenswerte sind aufgrund des Umfangs der Fraport-Investitionen die geplanten Investitionsmaßnahmen. Liegt das geplante Volumen der Maßnahmen über 25 Mio € und beträgt der Herstellungszeitraum länger als ein Jahr, werden alle innerhalb der Maßnahme hergestellten Vermögenswerte als qualifizierte Vermögenswerte berücksichtigt. Fraport bezieht Zinsen, Finanzierungskosten aus Finanzierungsleasingverhältnissen und Währungsdifferenzen, sofern sie als Zinskorrektur zu sehen sind, in die Fremdkapitalkosten ein.

Planmäßige Abschreibungen

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

| PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN | |
|--|---------|
| | Jahre |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 3 – 25 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 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 |

Die planmäßigen Nutzungsdauern von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entsprechen den planmäßigen Nutzungsdauern der Immobilien des Sachanlagevermögens.

— GRAFIK 48

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen, werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Vermögenswerte werden außerplanmäßig wertgemindert, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts 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 Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

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.

Leasing

Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts 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.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Anteile an assoziierten Unternehmen werden mit dem anteiligen Eigenkapital inklusive 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 Vermögenswerts, 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 (siehe Anhang Tz. 42).

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 sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen auch die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien ausgewiesen.

Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen sowie 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 die gesamte vermarktungsfähige Fläche geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten 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 (siehe 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 gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen Forderungen mit festen oder bestimmbareren 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 Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten.

Grundsätzlich werden Wertminderungen durch eine Minderung der Forderung oder des finanziellen Vermögenswerts 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).

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der Verbindlichkeitsmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Hierzu gehören auch Säumniszuschläge und Zinsen aus nachträglich veranlagten Steuern ab dem Zeitpunkt, ab dem die Versagung der Anerkennung einer vorgenommenen steuerlichen Minderung wahrscheinlich ist.

Laufende Steuern werden für die geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Zeitpunkt ihrer Verursachung erfasst.

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, aus ungenutzten Verlustvorträgen sowie aus Konsolidierungsvorgängen. Ein aktivierter Geschäfts- oder Firmenwert, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern.

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abgeschrieben 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.

Zur Berechnung latenter Steuern werden die Steuersätze zukünftiger Jahre herangezogen, soweit sie bereits gesetzlich festgeschrieben sind beziehungsweise der Gesetzgebungsprozess im Wesentlichen abgeschlossen ist. Veränderungen der latenten Steuern in der Bilanz führen grundsätzlich zu latentem Steuerertrag beziehungsweise -ertrag. Soweit Sachverhalte, die eine Veränderung der latenten Steuern nach sich ziehen, direkt gegen das Eigenkapital gebucht werden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern direkt im Eigenkapital berücksichtigt.

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 4,5 % (Vorjahr 5,0 %) bewertet worden. Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr 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 Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11,0 % in der Berechnung berücksichtigt. 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 Erfüllungsbetrags gebildet. Sie sind insoweit berücksichtigt, als eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht. Darüber hinaus müssen sie aus einem vergangenen Ereignis resultieren, zu einem künftigen Mittelabfluss führen 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 beizulegenden Zeitwert des Leasinggegenstands 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 Rücklage für Finanzinstrumente 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 Personalaufwand über den Zeitraum verteilt, innerhalb dessen die Arbeitnehmer einen uneingeschränkten Anspruch auf die Instrumente erwerben.

Virtuelle Aktioptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden ab dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktioptionen ausgegeben. Dieses virtuelle Aktienprogramm („Long-Term Incentive Programm“) ersetzt das bisherige Aktioptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“). Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag – sowie am Erfüllungstag – neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

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

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen wurden von Fraport diejenigen erstmalig angewendet, die auch verpflichtend anzuwenden waren, das heißt die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2010 beginnen. Von der Möglichkeit Standards, Interpretationen und Änderungen vorzeitig anzuwenden, wurde kein Gebrauch gemacht.

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 Anteilswerb die erfolgswirksame Erfassung von Unterschieden zwischen Buchwert und beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile, die Erfassung von Anschaffungsnebenkosten als Aufwand. Darüber hinaus legt IFRS 3 fest, dass alle im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übertragenen Gegenleistungen einschließlich bedingter Gegenleistungen zum Erwerbszeitpunkt zum Fair Value bewertet werden. Spätere Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von als Schulden klassifizierten bedingten Kaufpreisbestandteilen sind grundsätzlich in der Periode, in der die Änderung eintritt, erfolgswirksam zu erfassen. Weiterhin wird geregelt, dass Änderungen der Beteiligungsquote ohne Ver-

lust der Beherrschung erfolgsneutral im Eigenkapital und mit Verlust der Beherrschung erfolgswirksam zu erfassen sind.

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, sofern IFRS 3 und IAS 27 gleichzeitig angewendet werden. Die überarbeiteten Fassungen von IFRS 3 und IAS 27 wurden im Juni 2009 von der EU in europäisches Recht übernommen. Im Fraport-Konzern wurden die Änderungen des IFRS 3 und des IAS 27 erstmalig für Unternehmenszusammenschlüsse ab dem 1. Januar 2010 angewendet (siehe Anhang Tz. 2 „Beteiligungserwerbe“).

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. Aus den Änderungen des Standards haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

Am 30. November 2006 hat das IFRIC die Interpretation IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ veröffentlicht. IFRIC 12 regelt die Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen bei Unternehmen, die im Auftrag der öffentlichen Hand Infrastruktureinrichtungen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben errichten oder verbessern und diese für eine gewisse Zeit betreiben und instandhalten. IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen und ist grundsätzlich rückwirkend anzuwenden. Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt von IFRIC 12 wurde seitens der EU (Verordnung Nr. 254/2009 vom 26. März 2009) geändert. IFRIC 12 ist spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres anzuwenden, das nach dem 29. März 2009 beginnt. Aufgrund dessen werden im Fraport-Konzern bestehende Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen bei den Flughafen-Betreiberprojekten in Peru, Bulgarien und in der Türkei seit dem 1. Januar 2010 gemäß IFRIC 12 „Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen“ bilanziert. Die Bilanzierung erfolgt in Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften von IFRIC 12 rückwirkend

| IFRIC 12 ANPASSUNGEN | | | |
|--|-------------------------|-------------------------|--------------------|
| in Mio € | 31.12.2009 angepasst | 31.12.2009 berichtet | Veränderung |
| Bilanz-Anpassungen | | | |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 1.098,4 | 902,3 | 196,1 |
| Latente Steueransprüche | 68,3 | 56,2 | 12,1 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | | | |
| langfristig | 904,7 | 692,1 | 212,6 |
| kurzfristig | 147,7 | 131,2 | 16,5 |
| Latente Steuerrückstellungen | 143,9 | 139,7 | 4,2 |
| Eigenkapital | 2.557,8 | 2.582,9 | -25,1 |
| in Mio € | | | |
| | 2009 angepasst | 2009 berichtet | Veränderung |
| Gewinn- und Verlustrechnung-Anpassungen | | | |
| Umsatzerlöse | 2.010,3 | 1.972,6 | 37,7 |
| Materialaufwand | -471,6 | -450,7 | -20,9 |
| Abschreibungen | -268,8 | -262,5 | -6,3 |
| Zinsaufwendungen | -140,3 | -123,1 | -17,2 |
| Ertragsteuern | -42,5 | -43,9 | 1,4 |
| Konzern-Ergebnis | 152,0 | 157,3 | -5,3 |

— GRAFIK 49

zum Beginn der Laufzeit der jeweiligen Dienstleistungskonzessionsvereinbarung (siehe Anhang Tz. 51) unter Anwendung von IAS 8. Die Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz und Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

— GRAFIK 49

Zur Darstellung der Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie verweisen wir auf Tz. 19.

Im Konzern-Abschluss werden die um die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 angepassten Vorjahresangaben in den mit „angepasst“ überschriebenen Spalten dargestellt.

Am 3. Juli 2008 wurde die Interpretation IFRIC 15 „Immobilienfertigungsaufträge“ 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 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Zielsetzung des IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“ vom 3. Juli 2008 ist eine Klarstellung von Sachverhalten, die sich in IAS 21 „Auswir-

kungen 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 Anwendung der Interpretation hat sich nicht auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 27. November 2008 wurde IFRIC 17 „Sachdividenden an Eigentümer“ veröffentlicht. Er regelt die Bewertung von Vermögenswerten, die statt Zahlungsmitteln 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 Anwendung der Interpretation hat sich nicht auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

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

zur 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. IFRIC 18 hat sich nicht wesentlich auf die Darstellung der 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 Änderungen des IAS werden sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Im Rahmen des ersten Projekts zur Verbesserung der IFRS des IASB vom Mai 2008 gibt es noch eine Änderung, die erst für Geschäftsjahre verbindlich anzuwenden ist, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Die Änderung betrifft IFRS 5 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und auf-gegebene Geschäftsbereiche“ und stellt klar, dass in Fällen, in denen ein Unternehmen den teilweisen Verkauf von Anteilen an einem Tochterunternehmen plant und durch Verkauf die Beherrschung an diesem Unternehmen verliert, sämtliche Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens unter den Bedingungen, dass die Voraussetzungen des IFRS 5 erfüllt sind, als „Held for Sale“ gemäß IFRS 5 zu klassifizieren sind, unabhängig von dem Verbleib einer Minderheitsbeteiligung nach der Veräußerung. Die Anwendung der Änderung hat sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 16. April 2009 hat das IASB den Sammelstandard zur Vor-nahme kleiner Änderungen an den IFRS, die sogenannte „Im-provements 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 Anwendung der Änderungen hat sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 18. Juni 2009 hat das IASB Änderungen des IFRS 2 „Anteils-basierte Vergütung“ veröffentlicht, die die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen mit Barausgleich im Konzern klar-stellen. Die Änderungen treten für Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Eine frühere An-wendung ist zulässig. Die Anwendung der Änderungen hat sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertrags-lage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 4. November 2009 hat das IASB den geänderten Standard IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unter-nehmen und Personen“ veröffentlicht. Wesentlicher Schwerpunkt der Änderungen bildet die Vereinfachung der Angabepflichten für Unternehmen, die unter der Beherrschung oder dem maßgeb-lichen Einfluss der öffentlichen Hand stehen. Darüber hinaus wurde die Definition von nahestehenden Unternehmen und Per-sonen grundlegend überarbeitet. Der geänderte IAS 24 ist erstmalig verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Eine frühere Anwen-dung ist zulässig. Der Umfang der Berichterstattung über die Be-ziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen wird künftig im Fraport-Konzern der neuen Fassung des IAS 24 ange-passst. Die künftige Anwendung des Standards wird sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 26. November 2009 eine Änderung des IFRIC 14 „IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung“ veröffentlicht. Die Änderung ist von Rele-vanz, wenn ein Versorgungsplan Mindestdotierungsverpflich-tungen vorsieht und das Unternehmen Beitragsvorauszahlungen auf diese leistet. In diesen Fällen wird der Vorteil aus Beitrags-vorauszahlungen 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 frü-here Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung der Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Fi-nanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IFRIC hat am 26. November 2009 die Interpretation IFRIC 19 – „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalin-strumenten“ veröffentlicht. Die Interpretation kommt zur Anwen-dung, wenn ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit durch Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumen-ten 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.

Am 6. Mai 2010 hat das IASB die „Verbesserung an den IFRS 2008 – 2010“ veröffentlicht. Durch das Annual Improvements Project 2008 – 2010 werden kleinere Änderungen an insgesamt sechs Standards und einer Interpretation vorgenommen. Die Änderungen sind anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Änderungen von IFRS 3 und IAS 27 sind bereits ab dem 1. Juli 2010 anzuwenden. 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 19. Februar 2011 hat die EU die Änderungen in das EU-Recht übernommen.

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

Das IASB hat am 12. November 2009 IFRS 9 „Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung“ veröffentlicht. Der neue Standard repräsentiert einen 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.

Am 28. Oktober 2010 hat das IASB Ergänzungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung“ veröffentlicht. Die Ergänzungen betreffen Regelungen für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten sowie zur Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. IFRS 9 (2010) ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung des IFRS 9 auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit noch geprüft.

Das IASB hat am 7. Oktober 2010 Änderungen zu IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht. Gegenstand der Änderungen sind erweiterte Angabepflichten im Zusammenhang mit der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten und sollen den Bilanzadressaten ein besseres Verständnis der Auswirkungen der beim Unternehmen verbleibenden Risiken ermöglichen. Die Änderungen des IFRS 7 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist möglich. Im ersten Jahr der Anwendung sind Vergleichszahlen nicht erforderlich. Die künftige

Anwendung der Änderungen des IFRS 7 wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 20. Dezember 2010 hat das IASB Änderungen zu IAS 12 „Ertragsteuern“ veröffentlicht. Es handelt sich um eine Ergänzung der Ermittlung latenter Steuern für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden. Die Änderung schließt auch SIC 21 „Ertragsteuern – Realisierung von neubewerteten, nicht planmäßig abzuschreibenden Vermögenswerten“ ein. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen, retrospektiv anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Im Fraport-Konzern werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach dem Anschaffungskostenmodell (IAS 40.56) bewertet. Aus den Änderungen des IAS 12 werden sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN- GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5_ Umsatzerlöse

| UMSATZERLÖSE | | |
|---|----------------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Aviation | | |
| Flughafen-Entgelte | 562,9 | 527,1 |
| Sicherheitsdienstleistungen | 90,3 | 117,2 |
| Übrige Umsatzerlöse | 40,7 | 40,8 |
| | 693,9 | 685,1 |
| Retail & Real Estate | | |
| Real Estate | 170,5 | 152,9 |
| Retail | 150,3 | 137,4 |
| Parkierung | 70,9 | 62,2 |
| Übrige Umsatzerlöse | 11,4 | 9,9 |
| | 403,1 | 362,4 |
| Ground Handling | | |
| Bodenverkehrsdienste | 420,3 | 390,6 |
| Infrastruktur-Entgelte | 225,3 | 217,4 |
| Übrige Umsatzerlöse | 13,0 | 11,9 |
| | 658,6 | 619,9 |
| External Activities & Services | 439,0 | 342,9 |
| Gesamt | 2.194,6 | 2.010,3 |

— GRAFIK 50

Zu den Erläuterungen der Umsatzerlöse sowie den Änderungen der Segmentstruktur verweisen wir auf den Lagebericht Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ sowie die Segment-Berichterstattung (siehe Anhang Tz. 43).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 146,7 Mio € (im Vorjahr 114,8 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminal-Flächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2029. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 47 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke beträgt 540,0 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 359,3 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 13,1 Mio € (Vorjahr 8,5 Mio €) beträgt.

Im Segment External Activities & Services sind in den Umsatzerlösen Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit unseren Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 11,2 Mio € (im Vorjahr 37,7 Mio €) enthalten.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt: — GRAFIK 51

6_ Veränderung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

| BESTANDSVERÄNDERUNG | | |
|---|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Veränderung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | 0,4 | 0,9 |

— GRAFIK 52

| MINDESTLEASINGZAHLUNGEN | | | | |
|-------------------------|--------------|-----------|-----------|---------|
| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt |
| | < 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | 2010 |
| Mindestleasingzahlungen | 62,1 | 189,9 | 771,5 | 1.023,5 |
| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt |
| | < 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | 2009 |
| Mindestleasingzahlungen | 65,2 | 174,3 | 654,3 | 893,8 |

— GRAFIK 51

7_ Andere aktivierte Eigenleistungen

| ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN | | |
|-----------------------------------|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 36,9 | 39,1 |

— GRAFIK 53

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 brandschutztechnischer Ertüchtigung 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 € | 2010 | 2009 |
| Auflösungen von Rückstellungen | 26,5 | 15,1 |
| Gewinne aus Neubewertung von Vermögenswerten | 3,5 | 0,0 |
| Gewinn aus dem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert (siehe Tz. 2) | 1,1 | 0,0 |
| Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse | 2,2 | 2,2 |
| Erträge aus Schadenersatzleistungen | 1,9 | 1,5 |
| Gewinne aus Anlagenabgängen | 1,1 | 1,3 |
| Ertrag aus Verlustausgleichsanspruch Flughafen Hahn | 0,0 | 5,6 |
| Auflösungen von Wertberichtigungen | 0,0 | 4,1 |
| Ausbuchung von Verbindlichkeiten | 0,0 | 1,9 |
| Sonstige | 15,8 | 13,6 |
| Gesamt | 52,1 | 45,3 |

— GRAFIK 54

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

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

Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteile an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, Lautzenhau-

sen, die bis zum Verkaufszeitpunkt übernommenen Verluste der Gesellschaft vom Land Rheinland-Pfalz in Höhe von 5,6 Mio € erstattet.

9_ Materialaufwand

| MATERIALAUFWAND | | |
|--|---------------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | -107,8 | -77,8 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -383,3 | -393,8 |
| Gesamt | -491,1 | -471,6 |

— GRAFIK 55

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) wurde der Materialaufwand in 2009 um 20,9 Mio € angepasst.

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind in 2010 unter anderem Herstellungskosten für fertigestellte Immobilien erfasst. Die bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit unseren Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe Anhang Tz. 51) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 61,3 Mio € (Vorjahr 50,5 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 11,2 Mio € (im Vorjahr 37,7 Mio €).

10_ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

| PERSONALAUFWAND UND ANZAHL DER MITARBEITER | | |
|--|---------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Personalaufwand in Mio € | | |
| Löhne und Gehälter | -707,5 | -699,9 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung | -133,0 | -127,0 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | -39,9 | -40,0 |
| Gesamt | -880,4 | -866,9 |
| Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter | | |
| Stammbeschäftigte | 18.627 | 18.824 |
| Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler) | 1.165 | 1.146 |
| Gesamt | 19.792 | 19.970 |

— GRAFIK 56

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 19.425 (im Vorjahr 19.475), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 367 (im Vorjahr 495).

Der Anstieg des Personalaufwands betrifft vor allem die Gesellschaften APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main, (+13,4 Mio €) und Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main, (+2,7 Mio €). Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl bei diesen Gesellschaften ist um rund 436 angestiegen. Bei der Fraport AG war der Personalaufwand mit 644,0 Mio € um 4,0 Mio € und die durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 11.122 um 184 geringer als im Vorjahr.

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 Möglichkeit der Altersteilzeit weiterhin zu den bisherigen Konditionen angeboten wird.

Der Zinsanteil der Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

Bei der Fraport AG betragen die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung im Geschäftsjahr 2010 53,6 Mio € (Vorjahr 49,9 Mio €).

11_ Abschreibungen

| ABSCHREIBUNGEN | | |
|--|---------------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Zusammensetzung der Abschreibungen: | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | -9,4 | -7,9 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | -67,5 | -46,9 |
| Sachanlagen | | |
| planmäßig | -202,8 | -193,9 |
| außerplanmäßig | 0,0 | -20,0 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 0,0 | -0,1 |
| Gesamt | -279,7 | -268,8 |

— GRAFIK 57

Planmäßige Abschreibungen

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) wurden die Abschreibungen in 2009 um 6,3 Mio € erhöht.

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die per Saldo zu Mehrabschreibungen in Höhe von 2,3 Mio € (Vorjahr Minderabschreibungen von 0,3 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr haben sich bei den durchgeführten Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 keine Wertminderungen auf Vermögenswerte ergeben.

Im Vorjahr wurden Wertminderungen auf Sachanlagen im Segment Ground Handling von 20,0 Mio € vorgenommen.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragsersparung. 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-Cash-Flow-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 2011 bis 2016 beziehungsweise der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte 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 6,0% bis 10,67% (Vorjahr: 5,96% bis 8,52%) verwendet.

| HONORARE FÜR DEN KONZERN-ABSCHLUSSPRÜFER | | | | |
|--|------------|---------------------------|------------|---------------------------|
| in Mio € | 2010 | | 2009 | |
| | Fraport AG | Konsolidierte Unternehmen | Fraport AG | Konsolidierte Unternehmen |
| Abschlussprüfungsleistungen | 1,0 | 0,4 | 1,0 | 0,3 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 0,7 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| Steuerberaterleistungen | 0,3 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| Sonstige Leistungen | 0,2 | 0,0 | 0,3 | 0,0 |

— GRAFIK 59

12_ Sonstige betriebliche Aufwendungen

| SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN | | |
|---|---------------|---------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Mieten und Leasingaufwendungen | -23,8 | -23,8 |
| Versicherungen | -24,7 | -23,9 |
| Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand | -17,2 | -21,8 |
| Werbungskosten | -17,1 | -16,3 |
| Verluste aus Anlagenabgängen | -12,5 | -10,9 |
| Sonstige Steuern | -9,2 | -6,6 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -4,6 | -1,2 |
| Sonstiges | -92,8 | -82,9 |
| Gesamt | -201,9 | -187,4 |

— GRAFIK 58

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 18,2 Mio € (Vorjahr 17,5 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 2,8 Mio € (Vorjahr 2,4 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) wie im Vorjahr von 2,6 Mio € enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen: — GRAFIK 59

13_ Zinserträge und Zinsaufwendungen

| ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN | | |
|--------------------------------------|--------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 44,8 | 40,6 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -182,5 | -140,3 |

— GRAFIK 60

Davon betreffen finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten:

| ZINSEN AUS FINANZINSTRUMENTEN | | |
|---|--------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Zinserträge aus Finanzinstrumenten | 43,6 | 38,6 |
| Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten | -176,8 | -136,0 |

— GRAFIK 61

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) haben sich die Zinsaufwendungen in 2009 um 17,2 Mio € erhöht.

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 aus assoziierten Unternehmen

Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

| ERGEBNIS AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN | | |
|--|------------|------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH | -1,6 | 0,3 |
| ASG Airport Service Gesellschaft mbH | 0,5 | 0,4 |
| Airmail Center Frankfurt GmbH | 0,4 | 0,0 |
| Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (bis 31. Oktober 2010, siehe Tz. 2) | 0,3 | 0,3 |
| Tradeport Hongkong Ltd. | 0,0 | -0,6 |
| Xi' an Xianyang International Airport Co., Ltd. | 4,5 | 3,9 |
| Thalita Trading Ltd. / Northern Capital Gateway LLC | 2,9 | 0,0 |
| Gesamt | 7,0 | 4,3 |

— GRAFIK 62

15_ Wertminderungen auf Finanzanlagen

| WERTMINDERUNGEN AUF FINANZANLAGEN | | |
|--|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| THE SQUAIRE GmbH & Co. KG (vormals: AIRRAIL) | 0,0 | -7,2 |

— GRAFIK 63

Die in 2009 erfassten Wertminderungen betreffen Anteile und Ausleihungen an der THE SQUAIRE GmbH & Co. KG (vormals AIRRAIL Center Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG), Frankfurt am Main. Die Wertminderung von 7,2 Mio € wurde aufgrund der negativen Ergebniserwartung erforderlich. Für die in 2010 erfolgten Darlehensauszahlungen in Höhe von 7,7 Mio € wurde in 2009 bereits eine Drohverlustrückstellung gebildet (siehe Anhang Tz. 17). Aufgrund der unveränderten negativen Ertragserwartung wurden die Darlehensauszahlungen erfolgsneutral über die Inanspruchnahme der Rückstellung abgeschrieben.

16_ Erträge aus Beteiligungen

Die Erträge aus Beteiligungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

| ERTRÄGE AUS BETEILIGUNGEN | | |
|---------------------------------|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Perishable-Center GmbH & Co. KG | 0,0 | 0,1 |

— GRAFIK 64

17_ Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

| SONSTIGES FINANZERGEBNIS | | |
|---|--------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Erträge | | |
| Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen | 2,2 | 2,7 |
| Fremdwährungskursgewinne unrealisiert | 0,9 | 2,0 |
| Fremdwährungskursgewinne realisiert | 1,0 | 0,1 |
| Bewertung von Derivaten | 0,2 | 0,0 |
| Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens | 1,4 | 1,6 |
| Sonstiges | 0,0 | 0,5 |
| | 5,7 | 6,9 |
| Aufwendungen | | |
| Fremdwährungskursverluste unrealisiert | -10,2 | -0,5 |
| Fremdwährungskursverluste realisiert | -0,3 | -0,2 |
| Sonstige Aufwendungen im Finanzergebnis | -1,0 | -0,2 |
| Bewertung von Derivaten | -14,2 | -1,9 |
| Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens | -0,3 | 0,0 |
| Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen | -1,2 | 0,0 |
| Aufwendungen im Zusammenhang mit THE SQUAIRE-Projekt | 0,0 | -8,0 |
| | -27,2 | -10,8 |
| Sonstiges Finanzergebnis insgesamt | -21,5 | -3,9 |

— GRAFIK 65

18_ Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

| ERTRAGSTEUERN | | |
|------------------------|-------------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 angepasst |
| Laufende Ertragsteuern | -15,6 | -63,9 |
| Latente Ertragsteuern | 8,4 | 21,4 |
| Gesamt | -7,2 | -42,5 |

— GRAFIK 66

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres sowie den Ertragsteuern für Vorjahre. Die wesentlichen Effekte des Ertragsteueraufwands resultieren aus der Fraport AG.

Die Ertragsteuern der Fraport AG betreffen den laufenden Ertragsteueraufwand für 2010 in Höhe von 90,8 Mio € (Vorjahr 72,5 Mio €) sowie Erträge für Ertragsteuern der Vorjahre in Höhe von 90,2 Mio € (Vorjahr 20,6 Mio €).

Die Ertragsteuern der Vorjahre resultieren im Wesentlichen aus dem Abschluss der steuerlichen Außenprüfung der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002. Die steuerliche Außenprüfung 1999 bis 2002 ergab final eine Steuernachzahlung in Höhe von rund 20 Mio €. Die verbleibenden Rückstellungsbeträge in Höhe von rund 80 Mio € waren im Geschäftsjahr 2010 ergebniswirksam

aufzulösen. Wesentlicher Gegenstand der steuerlichen Außenprüfung war die steuerliche Behandlung des Engagements in Manila.

Der latente Steuerertrag im Berichtsjahr resultiert größtenteils aus der Wertaufholung von latenten Steuern auf Verlustvorträge der Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A. S., Antalya/Türkei.

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer sowie den Solidaritätszuschlag 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 2010 verfügt der Fraport-Konzern über aus derzeitiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 11,0 Mio € (im Vorjahr 68,3 Mio €). Der Rückgang der voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultiert

ZUORDNUNG DER LATENTEN STEUERN

| in Mio € | 2010 | | 2009 | |
|---|------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| | Aktive latente Steuern | Passive latente Steuern | Aktive latente Steuern angepasst | Passive latente Steuern angepasst |
| Sachanlagen einschl. Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 1,4 | -279,8 | 4,5 | -262,9 |
| Finanzanlagen | 0,2 | 0,0 | 0,0 | -0,3 |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte | 2,5 | -1,0 | 6,1 | -0,6 |
| Rechnungsabgrenzungen | 33,6 | -0,4 | 32,3 | 0,0 |
| Pensionsrückstellungen | 2,7 | 0,0 | 0,2 | -2,0 |
| Sonstige Rückstellungen | 29,5 | -2,5 | 17,2 | -3,0 |
| Verbindlichkeiten | 134,3 | -6,0 | 141,5 | -24,0 |
| Übrige Bilanzposten | 35,1 | 0,0 | 31,8 | 0,0 |
| Verlustvorträge | 8,9 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Summe aus Einzelabschlüssen | 248,2 | -289,7 | 233,7 | -292,8 |
| Saldierung | -205,1 | 205,1 | -165,4 | 165,4 |
| Konsolidierungsmaßnahmen | 0,0 | -20,9 | 0,0 | -16,5 |
| Konzern-Bilanz | 43,1 | -105,5 | 68,3 | -143,9 |

— GRAFIK 67

im Wesentlichen aus der erstmaligen Aktivierung der steuerlichen Verlustvorträge in Antalya in Höhe von 31,8 Mio €. Die darauf gebildeten latenten Steuern betragen 6,4 Mio €.

Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultieren größtenteils aus ausländischen Gesellschaften und 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 Geschäfts- oder Firmenwerten und deren eventuelle Wertminderungen wird jedoch gemäß IAS 12 keine Steuerlatenz berechnet.

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden saldiert, sofern diese ertragsteuerlichen Ansprüche und Schulden gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und sich auf dasselbe Steuersubjekt oder eine Gruppe unterschiedlicher Steuersubjekte beziehen, die ertragsteuerlich gemeinsam veranlagt werden.

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzposten zuzuordnen: — GRAFIK 67

Aufgrund der retrospektiven Anwendung des IFRIC 12 wurden die passiven latenten Steuern auf Sachanlagen einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte per 1. Januar 2009 erfolgsneutral um 4,3 Mio € gemindert sowie die aktiven latenten Steuern auf Verbindlichkeiten um 11,1 Mio € erfolgsneutral erhöht. Hinsichtlich der Veränderung zum 31. Dezember 2009 verweisen wir auf Tz. 4.

Die Position übrige Bilanzposten in Höhe von 35,1 Mio € (im Vorjahr 31,8 Mio €) betrifft vollständig die Steuerlatenzen auf Finanzderivate.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 4,9 Mio € (im Vorjahr 7,1 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 € | 2010 | 2009 angepasst |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 278,7 | 194,5 |
| Erwarteter Steuerertrag / -aufwand ¹ | -86,4 | -60,3 |
| Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland | 5,6 | -1,8 |
| Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben | -1,3 | -0,8 |
| Steuern Vorjahre | 55,6 | 28,2 |
| Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuer-rückstellungen | 10,6 | -6,5 |
| Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen | -2,4 | -1,3 |
| Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge | 3,8 | 5,1 |
| Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge | 0,0 | -3,6 |
| Erstmaliger Ansatz latenter Steuern auf Verlustvorträge | 7,8 | 0,0 |
| Nutzung bisher nicht bilanzierter Verlustvorträge | 2,4 | 0,0 |
| Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern | -2,5 | -2,2 |
| Sonstiges | -0,4 | 0,7 |
| Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung | -7,2 | -42,5 |

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

— GRAFIK 68

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2,6 % (im Vorjahr 21,9 % angepasst).

Die Reduzierung der Konzern-Steuerquote um 19,3 Prozentpunkte resultiert im Wesentlichen aus der erfolgswirksamen Auflösung der in Vorjahren gebildeten Steuerrückstellungen in Höhe von rund 80 Mio € aufgrund der im Berichtsjahr abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002. Wesentlicher Gegenstand der steuerlichen Außenprüfung war die steuerliche Behandlung des Engagements in Manila.

Ein weiterer Grund für die Verringerung der Konzern-Steuerquote im Vergleich zum Vorjahr ist die Wertaufholung von latenten Steuern auf die steuerlichen Verlustvorträge der Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A. S., Antalya / Türkei.

| ERGEBNIS JE AKTIE | | | | | | |
|--|--------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| | 2010 | | 2009 angepasst | | 2009 berichtet | |
| | unverwässert | verwässert | unverwässert | verwässert | unverwässert | verwässert |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio € | 262,9 | 262,9 | 146,4 | 146,4 | 150,0 | 150,0 |
| Gewichtete Aktienzahl | 91.808.388 | 92.301.529 | 91.710.554 | 92.260.554 | 91.710.554 | 92.260.554 |
| Ergebnis je 10 €-Aktie in € | 2,86 | 2,85 | 1,60 | 1,59 | 1,64 | 1,63 |

— GRAFIK 69

19_ Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2010 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 91.774.500 auf 91.838.223 zum 31. Dezember 2010 verändert. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.808.388 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,86 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.301.529 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,85 €.

Die dargestellten Anpassungen in der Spalte „2009 angepasst“ resultieren aus der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 im Geschäftsjahr 2010 (siehe Anhang Tz. 4). — GRAFIK 69

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

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

20_ Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

| GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERT | | |
|----------------------------|-------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Antalya-Gruppe | 15,9 | 17,3 |
| FraSec | 22,4 | 22,4 |
| Media | 0,3 | 0,3 |
| Gesamt | 38,6 | 40,0 |

— GRAFIK 70

Aufgrund der Neueinschätzung der bedingten Kaufpreiskomponenten wurden die Anschaffungskosten von Antalya nach IFRS 3.33 (2004) und damit der Geschäfts- oder Firmenwert um 1,4 Mio € angepasst.

21_ Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

| INVESTMENTS IN FLUGHAFEN-BETREIBERPROJEKTE | | |
|--|------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 1.073,4 | 1.098,4 |

— GRAFIK 71

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) aktivierten Konzessionszahlungen (867,2 Mio €) und getätigten Investitionen (206,2 Mio €) betreffend den Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya (697,6 Mio €) und an den Konzessionsflughäfen in Lima (271,6 Mio €) sowie in Varna und Burgas (104,2 Mio €).

22_ Sonstige immaterielle Vermögenswerte

| SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE | | |
|--------------------------------------|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 32,4 | 34,0 |

— GRAFIK 72

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere EDV-Programme.

23_ Sachanlagen

| SACHANLAGEN | | |
|--|----------------|----------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken | 2.541,4 | 2.379,5 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 433,5 | 399,9 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 114,0 | 113,2 |
| Anlagen im Bau | 1.924,4 | 1.593,8 |
| Gesamt | 5.013,3 | 4.486,4 |

— GRAFIK 73

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 781,5 Mio €. Diese betreffen mit 511,7 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen, insbesondere zum Ausbau des Frankfurter Flughafens sowie Leistungen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminal-Anlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 56,8 Mio € (im Vorjahr 41,9 Mio €) aktiviert. Der wesentliche Teil (53,7 Mio € [im Vorjahr 40,1 Mio €]) entfällt auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,3 % (im Vorjahr rund 4 %). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main stehen.

Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flugsteigs A-Plus am Flughafen Frankfurt stehen, wurden zusätzliche konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insge-

| FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGE | | | | | |
|--|----------------------|-------------|------------|----------------|------------------------|
| in Mio € | Buchwert 1.1.2010 | Zugänge | Abgänge | Abschreibungen | Buchwert 31.12.2010 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,6 |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken | 16,3 | 16,0 | 0,0 | 2,4 | 29,9 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 22,1 | 16,2 | 0,0 | 6,6 | 31,7 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,5 |
| Gesamt | 40,0 | 32,2 | 0,0 | 9,5 | 62,7 |

| 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 einschl. 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 |
| Gesamt | 21,4 | 25,8 | 2,7 | 4,5 | 40,0 |

— GRAFIK 74

samt wurden hierfür in 2010 Fremdkapitalkosten in Höhe von 2,8 Mio € (im Vorjahr 1,6 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei 2,1 % (im Vorjahr 2,7 %).

Aus der konkreten Finanzierung des Domestic Terminal in Antalya wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr 0,2 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz für dieses Projekt lag bei 3,8 % (im Vorjahr 3,9 %).

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

Im Berichtsjahr werden innerhalb der Sachanlagen und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 62,7 Mio € (im Vorjahr 40,0 Mio €) bilanziert: — GRAFIK 74

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten einen Vertrag über die Nutzung von Softwarelizenzen, deren Eigentum am Ende der Vertragslaufzeit auf Fraport übergeht. Der Vertrag endet 2013.

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 Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage der Fraport AG zugerechnet.

Im Geschäftsjahr wurden wesentliche Veränderungen an der Energieversorgungsanlage vorgenommen, die zu Neuverhandlungen der zugrunde liegenden Verträge führten. Aufgrund der neuen Vertragsvereinbarungen wurde das Leasingverhältnis neu bewertet und als Resultat wurde die Finanzierungsleasingverbindlichkeit um 16,0 Mio € erhöht (siehe Anhang Tz. 37). Analog hierzu wurde ein Zugang zum Sachanlagevermögen erfasst. Der neue Vertrag endet 2020.

Des Weiteren enthält dieser Posten ein von der Fraport Cargo Services GmbH 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 Mieter zugerechnet.

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag mit der 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 Zugang betrifft einen weiteren IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung von Server- und Datenspeicherkapazitäten. Das hierzu benötigte Rechenzentrum befindet sich

auf dem Gelände der Fraport AG. Die Fraport AG ist alleiniger Leistungsempfänger der Server- und Datenspeicherleistungen. Beide Verträge haben eine Laufzeit bis 2015.

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

24_ Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

| ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN | | |
|--|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 34,0 | 34,7 |

— GRAFIK 75

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen im Wesentlichen die folgenden Grundstücke in Flughafennähe: Teile des Ticona-Geländes (22,6 Mio €), des Gateway Gardens-Geländes (7,2 Mio €) und des Mönchhof-Geländes (3,8 Mio €).

Für die Grundstücke auf dem Ticona-Gelände sind aufgrund eines im Juni 2007 abgeschlossenen Rahmenvertrags mit der Celanese AG / Ticona GmbH im Zusammenhang mit dem Bau der Landebahn Nordwest Anzahlungen geleistet worden. Der Eigentumsübergang ist für 2011 vorgesehen. Die erfassten Anschaffungskosten wurden aus einem externen Verkehrswertgutachten abgeleitet. Das Grundstück auf dem Gateway Gardens-Gelände wurde in 2009 erworben. Der Buchwert entspricht dem Kaufpreis. Für die überwiegenden Grundstücke auf dem Mönchhof-Gelände wurden in 2008 interne Vergleichsbewertungen erstellt. Die sich daraus ergebenden Verkehrswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Bis 2013 ist der Erwerb weiterer Immobilien des Ticona-Geländes zum Verkehrswert mit der Celanese AG / Ticona GmbH vereinbart.

Voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit für Teile des Mönchhof-Geländes und des Ticona-Geländes ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest. Darüber hinaus liegen Teile des Mönchhof-Geländes im Vogelschutzgebiet. Für die sonstigen als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien bestehen derzeit keine erkennbaren wesentlichen Risiken zur Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2010 sind nur unwesentliche Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt nur geringfügige Kosten aufgewendet worden.

25_ Anteile an assoziierten Unternehmen

| ANTEILE AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN | | |
|--|-------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH | 15,8 | 17,4 |
| Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. | 63,1 | 53,8 |
| ASG Airport Service Gesellschaft mbH | 0,5 | 0,4 |
| Thalita Trading Ltd. | 16,3 | 0,3 |
| Airmail Center Frankfurt GmbH | 1,4 | 1,0 |
| Gesamt | 97,1 | 72,9 |

— GRAFIK 76

Im Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteilswerben auch positive Ergebnisse der Beteiligungen ausgewiesen; unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr Xi'an mit 1,4 Mio € und ASG mit 0,6 Mio €) sowie negative Ergebnisse erfasst.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong, beträgt zum 31. Dezember 2010 der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten –3,2 Mio € (im Vorjahr –3,1 Mio €). Das entsprechende Ergebnis der Berichtsperiode beträgt +0,1 Mio € (im Vorjahr –0,3 Mio €).

Weitere zusammengefasste Finanzinformationen über die assoziierten Unternehmen enthält die folgende Tabelle. Die Angaben beziehen sich auf 100 % der Anteile der assoziierten Unternehmen.

| FINANZINFORMATIONEN ZU ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN | | |
|---|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Vermögenswerte | 965,8 | 714,6 |
| Eigenkapital | 429,3 | 353,8 |
| Schulden | 536,5 | 360,8 |
| Erlöse | 365,2 | 262,6 |
| Periodenergebnis | 24,9 | 17,6 |

— GRAFIK 77

26_ Andere Finanzanlagen

| ANDERE FINANZANLAGEN | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Available for Sale-Finanzanlagen | | |
| Wertpapiere des Anlagevermögens | 258,1 | 239,1 |
| Sonstige Beteiligungen | 39,9 | 39,9 |
| Fair Value-Option | | |
| Wertpapiere | 0,9 | 20,5 |
| Ausleihungen | | |
| Ausleihungen an Beteiligungen | 19,9 | 3,8 |
| Sonstige Ausleihungen | 75,8 | 171,4 |
| Gesamt | 394,6 | 474,7 |

— GRAFIK 78

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 126,1 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen aufgrund von in 2011 fälligen Wertpapieren in Höhe von 47,9 Mio € sowie Veränderungen aus vorzeitigen Abgängen von 86,5 Mio €. Des Weiteren wurden im Berichtsjahr erfolgsneutrale Marktwert erhöhungen von 26,3 Mio € erfasst. Diese Marktwertänderungen beruhen nicht auf Bonitätsveränderungen, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Die Veränderung der Kategorie „Fair Value-Option“ resultiert aus der Umgliederung eines in 2011 fälligen Schuldscheindarlehens. Der Marktwert dieses Schuldscheins wird zum Bilanzstichtag unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen (siehe Anhang Tz. 27).

Die Veränderungen der sonstigen Ausleihungen betreffen mit 51,0 Mio € Zugänge aufgrund von Geldanlagen in Schuldschein-

darlehen. Fällige Schuldscheindarlehen in Höhe von 145,0 Mio € wurden in kurzfristige Vermögenswerte umgegliedert.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen Auszahlungen in Höhe von 15,8 Mio € an die Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland, aufgrund eines Gesellschafterdarlehens (siehe Anhang Tz. 46). Für dieses Gesellschafterdarlehen hat der Bund eine Garantie für Direktinvestitionen im Ausland übernommen. Sollte das Darlehen vorzeitig gekündigt werden, sind zur Gewährleistung der Garantiesprüche die Interessen des Bundes zu berücksichtigen.

27_ Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

— GRAFIK 79

Bei den Rechnungsabgrenzungen 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.

Das im Vorjahr umgegliederte Schuldscheindarlehen der Kategorie „Fair Value-Option“ wurde im Berichtsjahr planmäßig zurückgezahlt. Des Weiteren wurden in 2011 fällige Schuldscheindarlehen von den anderen Finanzanlagen in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert (siehe Anhang Tz. 26). Aus der Marktbewertung der beiden Schuldscheine wurden Gewinne in Höhe von 1,1 Mio € (Vorjahr Gewinne 1,6 Mio €) erfasst. Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

| LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE | | | | | | |
|--|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
| | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2009 |
| Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen | 1,2 | – | 1,2 | – | – | – |
| Forderungen gegen assoziierte Unternehmen | 7,4 | – | 7,4 | 0,8 | – | 0,8 |
| Forderungen gegen sonstige Beteiligungen | 2,1 | – | 2,1 | 5,2 | – | 5,2 |
| Finanzielle Vermögenswerte „Fair Value-Option“ (Schuldschein) | 20,4 | – | 20,4 | 29,6 | – | 29,6 |
| Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“ | 47,9 | – | 47,9 | 344,4 | – | 344,4 |
| Sonstige Vermögenswerte | 225,5 | 3,8 | 229,3 | 99,4 | 1,6 | 101,0 |
| Rechnungsabgrenzungen | 14,7 | 17,1 | 31,8 | 12,8 | 18,4 | 31,2 |
| Gesamt | 319,2 | 20,9 | 340,1 | 492,2 | 20,0 | 512,2 |

— GRAFIK 79

| ERTRAGSTEUERFORDERUNGEN | | | | | | |
|-------------------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|------------|
| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
| | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2009 |
| Ertragsteuerforderungen | 5,5 | 29,6 | 35,1 | 5,3 | 23,6 | 28,9 |

— GRAFIK 80

Das maximale Kreditausfallrisiko der gesamten Finanzinstrumente, die der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet sind, beträgt zum Bilanzstichtag 21,3 Mio € (Vorjahr 50,1 Mio €).

Die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Available for Sale“ resultiert aus Umgliederungen von lang- zu kurzfristigen Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 47,9 Mio € sowie aus den Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewesenen Wertpapiere in Höhe von 344,4 Mio €.

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

28_ Ertragsteuerforderungen

— GRAFIK 80

Der wesentliche 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 steuerrechtlicher 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. Die Fraport AG hat nach § 37 Abs. 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn 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.

Über den eingelegten Einspruch gegen den Bescheid zum 31. Dezember 2001 über die gesonderte Feststellung des Körperschaftsteuerguthabens wurde im Berichtsjahr zugunsten der Fraport AG entschieden. Als Folge der Einspruchsentscheidung

wurden auch die Folgebescheide der Jahre 2002 bis 2006 geändert. Das Körperschaftsteuerguthaben erhöhte sich somit zum 31. Dezember 2006 um 12,8 Mio € auf 55 Mio €. Die Erhöhung des Körperschaftsteuerguthabens führt zu einer erhöhten Auszahlung ab 2011. Der Betrag von 12,8 Mio € wird rätierlich auf die Restlaufzeit verteilt, so dass sich die jährliche Auszahlung um 2,1 Mio € erhöhen wird.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2010 rund 42,9 Mio €, welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 33,6 Mio € (Vorjahr 27,6 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

29_ Latente Steueransprüche

| LATENTE STEUERANSPRÜCHE | | |
|-------------------------|------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
| Latente Steueransprüche | 43,1 | 68,3 |

— GRAFIK 81

Die latenten Steueransprüche des Vorjahres wurden aufgrund der retrospektiven Anpassungen im Rahmen der erstmaligen Anwendung von IFRIC 12 um 12,1 Mio € erhöht.

Im September 2010 wurde vom IFRIC ein Staff Paper bezüglich der Bilanzierung von gesetzlich vorgeschriebenen Erfolgsbeteiligungen auf Basis des zu versteuernden Einkommens veröffentlicht. Bis zur Veröffentlichung dieser Stellungnahme wurden im Fraport-Konzern diese Arten von Erfolgsbeteiligungen (betreffen lediglich die Tochtergesellschaft in Lima, Peru) gemäß IAS 12 erfasst. Folglich wurden auch auf temporäre Differenzen zwischen den steuerrechtlichen und den IFRS-Bilanzansätzen Abgrenzungen für zukünftige Erfolgsbeteiligungen erfasst. Nach erfolgter Analyse der verschiedenen Alternativen zur Erfassung der Erfolgsbeteiligung ist das IFRIC zu dem Entschluss gekommen, dass diese nicht gemäß den Vorschriften des IAS 12 sondern gemäß IAS 19 zu erfassen sind. Folglich hat die Tochtergesell-

schaft in Lima die in der Vergangenheit erfassten aktiven latenten Steuern resultierend aus der zukünftigen Erfolgsbeteiligung (im Sinne einer Minderung der Erfolgsbeteiligung) in Höhe von 2,5 Mio € (3,4 Mio USD) in 2010 erfolgsneutral angepasst. Zukünftig werden keine Abgrenzungen für gesetzlich vorgeschriebene Erfolgsbeteiligungen auf Basis temporärer Differenzen vorgenommen. Des Weiteren wird die Höhe der jeweils aktuellen Erfolgsbeteiligung des Berichtsjahres im Betriebsergebnis erfasst.

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Ertragsteuern“ (Tz. 18) enthalten.

30_ Vorräte

| VORRÄTE | | |
|---|-------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Grundstücke und Gebäude zum Verkauf | 63,8 | 41,9 |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 11,5 | 9,8 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 1,7 | 2,2 |
| Sonstige | 0,9 | 0,1 |
| Gesamt | 77,9 | 54,0 |

— GRAFIK 82

In den Grundstücken und Gebäuden sind erstmals zum Verkauf vorgesehene Immobilien der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH in Höhe von 30,2 Mio € (siehe Anhang Tz. 2) enthalten. Des Weiteren sind Buchwerte in Höhe von 33,6 Mio € für zum Verkauf vorgesehene Teile des Mönchhof-Geländes, ein Gelände in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens, enthalten.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung der zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhof-Geländes wurden im Berichtsjahr 2,1 Mio € aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 1,2 Mio € ergaben sich durch drei Grundstücksteilverkäufe. Weitere Buchwertabgänge in Höhe von 9,2 Mio € ergaben sich durch den Verkauf zweier Logistikimmobilien. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,6 Mio € aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag zwischen rund 1,5 % und 2,7 %.

Der Nettoveräußerungswert für die zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhof-Geländes wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der DCF-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum von acht Jahren mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor

von 5 % berechnet. Zusätzlich zu den im Gutachten berücksichtigten Risiken wurden weitere Abschlüsse, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrissen 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.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb der zusätzlichen Anteile an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH wurde eine gutachterliche Stellungnahme zum Unternehmenswert der Gesellschaft erstellt. Aus diesem Grund erfolgte zum 31. Dezember 2010 keine gesonderte Ermittlung des Nettoveräußerungswertes der zum Verkauf vorgesehenen Immobilien der Gesellschaft.

Für 2011 ist vorgesehen, Teile des Mönchhof-Geländes mit einem Buchwert von zirka 7,3 Mio € und Teile der Gateway Gardens-Immobilien mit einem Buchwert von rund 1,6 Mio € zu verkaufen. Bei den übrigen Grundstücken und Gebäuden zum Verkauf ist damit mit einer Realisation in 2012 und später zu rechnen.

Die Erschließungsflächen der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH sind durch Grundschulden belastet.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen. Die zur Veräußerung erbrachten Leistungen ergeben sich im Wesentlichen aus Personalaufwendungen der Fraport Immobilienservice und -entwicklung GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main, und der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH.

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

31_ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | | |
|--|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Gegen fremde Unternehmen | 178,3 | 158,4 |

— GRAFIK 83

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 178,3 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos. — GRAFIK 84

ANALYSE DES AUSFALLRISIKOS

| in Mio € | Buchwert | davon weder überfällig noch wertgemindert | davon: in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert | | |
|------------|----------|---|---|---------------|------------|
| | | | < 30 Tage | 30 – 180 Tage | > 180 Tage |
| 31.12.2010 | 178,3 | 88,2 | 41,1 | 13,0 | 28,5 |
| 31.12.2009 | 158,4 | 78,2 | 40,9 | 17,1 | 15,9 |

— GRAFIK 84

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 werden. 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 6,0 Mio € (Vorjahr 5,1 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 14,9 Mio € (Vorjahr 13,5 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 1,6 Mio € (im Vorjahr 3,7 Mio €) verpfändet.

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

| WERTBERICHTIGUNGSKONTO | | |
|---------------------------------------|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Stand 1. Januar | 16,9 | 19,0 |
| Netto-Zuführungen / Auflösungen | 5,5 | -1,2 |
| Inanspruchnahmen | 0,3 | 0,2 |
| Veränderung Konsolidierungs- kreis | 0,0 | -0,7 |
| Stand 31. Dezember | 22,1 | 16,9 |

— GRAFIK 85

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 4,6 Mio € (Vorjahr 1,2 Mio €), die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden, sowie umsatzmindernd gebuchte Einzelwertberichtigungen und Auflösungen von Einzelwertberichtigungen.

32_ Zahlungsmittel

| ZAHLUNGSMITTEL | | |
|---|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | 1.812,6 | 1.802,3 |

— GRAFIK 86

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder. Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 1.601,1 Mio € (im Vorjahr 1.698,4 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können jederzeit liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 112,4 Mio € (im Vorjahr 30,0 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

33_ Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

| GESELLSCHAFTERN ZURECHENBARES EIGENKAPITAL | | |
|--|------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
| Gezeichnetes Kapital | 918,4 | 917,7 |
| Kapitalrücklage | 582,0 | 578,3 |
| Gewinnrücklagen | 1.217,7 | 1.039,2 |
| Gesamt | 2.718,1 | 2.535,2 |

— GRAFIK 87

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr um 0,7 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

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 % |
| Stand 1.1.2010 | 91.858.729 | 91.774.500 | 84.229 | 842.290 | 0,0917 |
| Mitarbeiteraktienprogramm: | | | | | |
| Kapitalerhöhung (29.6.2010) | 56.859 | 56.859 | | | |
| Vorstandsvergütung: | | | | | |
| Aktienweitergabe an Vorstände | | 6.864 | -6.864 | -68.640 | -0,0075 |
| Stand 31.12.2010 | 91.915.588 | 91.838.223 | 77.365 | 773.650 | 0,0842 |

| | Gezeichnetes Kapital Stück | Aktien im Umlauf Stück | Aktien in eigenem Bestand | | |
|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| | | | Stück | Betrag am Grundkapital in € | Anteil am Grundkapital in % |
| Stand 1.1.2009 | 91.709.454 | 91.612.759 | 96.695 | 966.950 | 0,1054 |
| Mitarbeiteraktienprogramm: | | | | | |
| Kapitalerhöhung (29.5.2009) | 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 | -0,0137 |
| Stand 31.12.2009 | 91.858.729 | 91.774.500 | 84.229 | 842.290 | 0,0917 |

— GRAFIK 88

Davon betreffen 0,6 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Durch die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen eigenen 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 91.915.588 (im Vorjahr 91.858.729) 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: — GRAFIK 88

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden am 29. Juni 2010 zu einem Preis von 37,28 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Die an die Vorstände als vertraglicher Vergütungsbestandteil weitergegebenen Aktien wurden zum seinerzeit aktuellen Wert von 38,41 € übertragen.

Genehmigtes Kapital

Mit der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von bis dahin 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.

Von diesem genehmigten Kapital wurden in 2010 568.590,00 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

ENTWICKLUNG DES GENEHMIGTEN KAPITALS

| | Anzahl Aktien | Wert je Aktie in € |
|--|----------------|-----------------------|
| Genehmigtes Kapital zum 31.12.2009 | 550.000 | 10,0 |
| Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm | -56.859 | 10,0 |
| Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2010 | 493.141 | 10,0 |

— GRAFIK 89

Zum 31. Dezember 2010 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 4,9 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient über die Erfüllung von 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). Aus dem MSOP 2001 wurden bereits alle Bezugsrechte ausgeübt. Der 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.

Das bedingte Kapital beträgt zum 31. Dezember 2010 5,7 Mio €. In 2010 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des MSOP 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des MSOP 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 1,6 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (27,28 € je Aktie), der im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 56.859). Durch die Weitergabe eigener Aktien erhöhte sich die Kapitalrücklage um weitere 0,1 Mio € (16,06 € je Aktie).

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,0 Mio € (Vorjahr 2,6 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Gewinnrücklagen

Aufgrund der retrospektiven Anwendung von IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) wurden die Gewinnrücklagen zum 1. Januar 2009 um –10,9 Mio € und zum 31. Dezember 2009 um –13,4 Mio € angepasst.

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Tochtergesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen.

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt 2,5 Mio € (im Vorjahr –5,2 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 Gesellschaften zulasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden.

Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –76,4 Mio € (im Vorjahr –63,1 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 32,7 Mio € (im Vorjahr 5,2 Mio €).

Aus Wesentlichkeitsgründen sind bei den Gewinnrücklagen als übrige Veränderungen Anpassungen aufgrund der Änderung der Bilanzierungsmethoden (IAS 8) bei der Gesellschaft Lima Airport Partners S. R. L. in Höhe von 2,5 Mio € erfasst (siehe Anhang Tz. 29). Die sonstigen übrigen Veränderungen betreffen Konsolidierungskreisveränderungen

Der wesentlich höhere Ausweis der anderen Gewinnrücklagen verglichen mit dem Jahresabschluss der Fraport AG resultiert zum größten Teil aus der höheren Bewertung des Sachanlagevermögens im Konzern.

Der Bilanzgewinn der Fraport AG nach HGB beträgt 120,0 Mio € (im Vorjahr 106,2 Mio €). Der Vorstand der Fraport AG schlägt der Hauptversammlung vor, von dem Bilanzgewinn 115,6 Mio € auszuschütten. Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,25 € je Aktie (Vorjahr 1,15 € je Aktie).

Da im Berichtsjahr die zur Ausschüttung vorgeschlagene Dividende nicht dem Bilanzgewinn der Fraport AG entspricht, wurde auf einen gesonderten Ausweis des Bilanzgewinns in der Bilanz und der Eigenkapitalveränderungsrechnung verzichtet.

34_ Nicht beherrschende Anteile

| NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE | | |
|---|-------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
| Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis) | 12,6 | 17,0 |
| Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis | 8,6 | 5,6 |
| Gesamt | 21,2 | 22,6 |

— GRAFIK 90

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Fraport Peru S. A. C., FSG Flughafen-Service GmbH, FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Media Frankfurt GmbH und Lima Airport Partners S. R. L.

Aufgrund der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12 bei Lima Airport Partners S. R. L. und der Fraport Twin Star Airport Management AD wurde der Vorjahreswert um 11,7 Mio € vermindert (siehe Anhang Tz. 4).

35_ Lang- und kurzfristige Finanzschulden

— GRAFIK 91

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 festgeschrieben wurde.

Zur Erläuterung der Zusammensetzung der Finanzschulden sowie weitergehender Erläuterungen verweisen wir auf die Darstellung der Vermögens- und Finanzlage im Konzern-Lagebericht.

36_ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— GRAFIK 92

37_ Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

— GRAFIK 93

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

Die Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen (19,3 Mio €) betreffen Zuschüsse der öffentlichen Hand in Höhe von 12,8 Mio € (Vorjahr 13,4 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 6,5 Mio € (Vorjahr 7,5 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 Anlagegegenstände linear aufgelöst.

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

LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|-------------------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|------------|
| | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2009 |
| Finanzverbindlichkeiten | 151,8 | 4.256,6 | 4.408,4 | 118,9 | 4.126,9 | 4.245,8 |

— GRAFIK 91

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|----------------------------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|------------|
| | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2009 |
| Gegenüber fremden Unternehmen | 274,6 | 60,0 | 334,6 | 219,8 | 114,7 | 334,5 |

— GRAFIK 92

LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

| in Mio € | Restlaufzeit | | Gesamt | Restlaufzeit | | Gesamt |
|--|--------------|--------------|----------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr angepasst | über 1 Jahr angepasst | 31.12.2009 angepasst |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 26,7 | – | 26,7 | 1,3 | – | 1,3 |
| Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen | 2,2 | – | 2,2 | 3,3 | – | 3,3 |
| Gegenüber assoziierten Unternehmen | 1,4 | – | 1,4 | 4,6 | – | 4,6 |
| Gegenüber Beteiligungen | 0,8 | – | 0,8 | 3,6 | – | 3,6 |
| Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen | – | 19,3 | 19,3 | – | 20,9 | 20,9 |
| Sonstige Rechnungsabgrenzungen | 9,5 | 71,2 | 80,7 | 11,8 | 47,0 | 58,8 |
| Verbindlichkeit im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen | 55,2 | 655,0 | 710,2 | 66,7 | 646,6 | 713,3 |
| Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten | 0,1 | 144,9 | 145,0 | 0,9 | 111,1 | 112,0 |
| Sonstige übrige Verbindlichkeiten | 84,6 | 58,8 | 143,4 | 55,5 | 79,1 | 134,6 |
| Gesamt | 180,5 | 949,2 | 1.129,7 | 147,7 | 904,7 | 1.052,4 |

— GRAFIK 93

FÄLLIGKEIT DER LEASINGZAHLUNGEN

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | bis 1 Jahr | 1 – 5 Jahre | über 5 Jahre | 31.12.2010 |
| Leasingzahlungen | 12,1 | 42,8 | 27,1 | 82,0 |
| Abzinsungsbeträge | 3,5 | 8,4 | 6,4 | 18,3 |
| Barwerte | 8,6 | 34,4 | 20,7 | 63,7 |

| in Mio € | Restlaufzeit | | | Gesamt |
|-------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| | bis 1 Jahr angepasst | 1 – 5 Jahre angepasst | über 5 Jahre angepasst | 31.12.2009 angepasst |
| Leasingzahlungen | 7,5 | 28,2 | 17,5 | 53,2 |
| Abzinsungsbeträge | 2,3 | 5,7 | 5,3 | 13,3 |
| Barwerte | 5,2 | 22,5 | 12,2 | 39,9 |

— GRAFIK 94

Wegen der rückwirkenden Anwendung von IFRIC 12 wurden die Vorjahreswerte angepasst (siehe Anhang Tz. 4).

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

— GRAFIK 94

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 5,49 % und 6,0 % (Vorjahr zwischen 5,8 % und 7,2 %). Die Laufzeit des längsten Vertrags endet 2032. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

38_ Latente Steuerverpflichtungen

LATENTE STEUERVERPFLICHTUNGEN

| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
|-------------------------------|------------|-------------------------|
| Latente Steuerverpflichtungen | 105,5 | 143,9 |

— GRAFIK 95

Aufgrund der retrospektiven Anwendung des IFRIC 12 wurden die latenten Steuerverpflichtungen zum 31. Dezember 2009 um 4,2 Mio € angepasst.

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „temporary-concept“. Weitere Erläuterungen zu

| PENSIONSVERPFLICHTUNGEN | | | | | |
|---|-------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 |
| Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar | 32,6 | 26,5 ¹ | 27,6 | 29,1 | 29,9 |
| Zinsaufwand | 1,6 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,1 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 2,1 | 1,8 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 0,0 | 0,9 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Gezahlte Versorgungsleistungen | -1,6 | -1,8 | -1,5 | -1,8 | -1,3 |
| Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust | 1,6 | 4,0 | -1,8 | -3,2 | -2,4 |
| Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember | 35,8 | 32,6 | 27,3 | 27,6 | 29,1 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember | 15,7 | 13,8 | 12,4 | 11,6 | 10,6 |
| Saldierung | | | | | |
| Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerte und Schulden | | | | | |
| Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst: | | | | | |
| Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen | 13,7 | 12,3 | 8,3 | 8,2 | 8,5 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | -15,7 | -13,8 | -12,4 | -11,6 | -10,6 |
| Überdeckung | -2,0 | -1,5 | -4,1 | -3,4 | -2,1 |
| Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen | 22,1 | 20,3 | 19,0 | 19,4 | 20,6 |
| 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 |
| In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld | 22,1 | 20,3 | 19,0 | 19,4 | 20,6 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge | | | | | |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 2,1 | 1,8 |
| Zinsaufwand | 1,6 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,1 |
| Erwartete Erträge aus Planvermögen | -0,4 | -0,3 | -0,2 | -0,3 | -0,3 |
| Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung | 1,6 | 4,0 | -1,8 | -3,2 | -2,4 |
| (Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen | 0,3 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 0,0 | 0,9 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand | 4,7 | 7,7 | 1,2 | 0,1 | 0,2 |
| Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode | | | | | |
| Nettoschuld zu Beginn des Jahres | 20,3 | 18,3¹ | 19,4 | 20,6 | 21,4 |
| Veränderung der Überdeckung | 0,5 | -2,7 | 0,7 | 1,3 | 0,7 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand | 4,7 | 7,7 | 1,2 | 0,1 | 0,2 |
| Gezahlte Versorgungsleistungen | -1,6 | -1,8 | -1,5 | -1,8 | -1,3 |
| Gezahlter Aktivwert Versicherung | -1,8 | -1,2 | -0,8 | -0,8 | -0,4 |
| Veränderungen Konzern – Umbuchung Antalya | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -1,9 |
| Veränderungen Konzern – Zugang Twin Star | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,9 |
| Nettoschuld am Ende des Jahres | 22,1 | 20,3 | 19,0 | 19,4 | 20,6 |
| Überleitung Entwicklung des Planvermögens | | | | | |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 1. Januar | 13,8 | 12,4 | 11,6 | 10,6 | 9,9 |
| Erwartete Erträge aus Planvermögen | 0,4 | 0,3 | -0,2 | 0,3 | 0,3 |
| (Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen | -0,3 | -0,1 | 0,2 | -0,1 | 0,0 |
| Gezahlter Aktivwert Versicherung | 1,8 | 1,2 | 0,8 | 0,8 | 0,4 |
| Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember | 15,7 | 13,8 | 12,4 | 11,6 | 10,6 |

¹Veränderung des Anfangbestands gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Entkonsolidierung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH.

den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 18 „Ertragsteuern“ enthalten.

39_ Pensionsverpflichtungen

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden: — GRAFIK 96

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 18 (Vorjahr 19) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 250 Anwartschaften (davon 130 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Diese Versorgungszusagen sind abhängig von Dienstjahren und Gehalt. Der Barwert (PBO) der verfallbaren Anwartschaften beträgt wie im Vorjahr 0,8 Mio €.

In 2010 wurden in die Rückdeckungsversicherung rund 1,8 Mio € (Vorjahr 1,2 Mio €) Beiträge gezahlt. Für 2011 werden Beitragszahlungen in Höhe von 1,8 Mio € erwartet.

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

Für leitende Angestellte (15 unverfallbare Anwartschaften [Vorjahr 14]) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 2,9 Mio € (Vorjahr 2,2 Mio €). Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 16. Dezember 2010 zugrunde.

Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 15,7 Mio € (Vorjahr 13,8 Mio €) angesetzt. Davon ist ein Teil des Barwerts 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. Die tatsächlichen

Erträge aus Planvermögen betragen im Berichtsjahr 0,6 Mio € (im Vorjahr 0,5 Mio €).

Eine Sensitivitätsanalyse mit Variationen der Zinssätze um +/-0,5 % bezüglich der Pensionsverpflichtung der Fraport AG, zeigt eine Erhöhung der Barwertverpflichtung um 2,0 Mio € (4,0 %) beziehungsweise eine um 1,8 Mio € geringere Verpflichtung (5,0 %) 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 Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; 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 2,3 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Das Sanierungsgeld erhöhte sich ab Januar 2010 um 0,9 Prozentpunkte 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 2010 betragen insgesamt 430,9 Mio € (Vorjahr 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.

| LANG- UND KURZFRISTIGE ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN | | | | | | |
|---|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
| in Mio € | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2010 | bis 1 Jahr | über 1 Jahr | 31.12.2009 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 12,9 | 68,0 | 80,9 | 6,7 | 135,0 | 141,7 |

— GRAFIK 97

| PERSONALRÜCKSTELLUNGEN | | | | | |
|------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| in Mio € | 1.1.2010 | Verbrauch | Auflösung | Zugänge | 31.12.2010 |
| Personal | 129,0 | -42,5 | -2,3 | 39,1 | 123,3 |
| davon langfristig | 62,1 | | | | 48,4 |
| davon kurzfristig | 66,9 | | | | 74,9 |

— GRAFIK 98

| SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|
| in Mio € | 1.1.2010 | Verbrauch | Auflösung | Zugänge | Zinseffekt | 31.12.2010 |
| Umwelt | 33,3 | -6,2 | 0,0 | 9,5 | 1,3 | 37,9 |
| Übrige | 206,5 | -54,2 | -24,2 | 58,8 | 1,9 | 188,8 |
| Gesamt | 239,8 | -60,4 | -24,2 | 68,3 | 3,2 | 226,7 |
| davon langfristig | 67,8 | | | | | 98,6 |
| davon kurzfristig | 172,0 | | | | | 128,1 |

— GRAFIK 99

Im Geschäftsjahr wurden 22,7 Mio € (im Vorjahr 25,1 Mio €) als Beitrag für beitragsorientierte Pläne erfasst.

40_ Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

— GRAFIK 97

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

41_ Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert. — GRAFIK 98

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

— GRAFIK 99

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 3,4 Mio € (Vorjahr 6,7 Mio €) die in 2003 bei der Fraport AG gebildete Rückstellung für die Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms.

Im Vorjahr 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 sind in Höhe von 47,8 Mio € (Vorjahr 58,7 Mio €) enthalten.

Die im Vorjahr gebildete Rückstellung in Höhe von 29,8 Mio € für Grundstückserwerbe, die der Fraport AG im Geschäftsjahr 2009 per Besitzeinweisungsbeschluss des Regierungspräsidiums Darmstadt im Zusammenhang mit dem Ausbau zugegangen sind, wurde im laufenden Geschäftsjahr vollständig in Anspruch genommen.

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

FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2010

| Bewertungskategorie nach IAS 39 | Nominal- volumen | Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten | | Bewertung zum Fair Value | | | | 31.12.2010 | |
|--|---------------------|---|----------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| | | | | Erfolgswirksame Bewertung | | | | | |
| | | Loans and Receivables | | Fair Value- Option | Held for Trading | Available for Sale | Hedging- Derivat | | Summe Fair Value |
| in Mio € | Liquide Mittel | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | | |
| Aktiva | | | | | | | | | |
| Zahlungsmittel | 1.812,6 | | | | | | | 1.812,6 | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | 178,3 | 178,3 | | | | | 178,3 | |
| Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte | | 207,8 | 207,8 | 20,4 | | 47,9 | | 255,7 | |
| Andere Finanzanlagen | | | | | | | | | |
| Wertpapiere | | | | 0,9 | | 258,1 | | 259,0 | |
| Sonstige Beteiligungen | | | | | | 39,9 | | 39,9 | |
| Ausleihungen an Beteiligungen | | 19,9 | 19,9 | | | | | 19,9 | |
| Sonstige Ausleihungen | | 75,8 | 75,8 | | | | | 75,8 | |
| Derivative finanzielle Vermögenswerte | | | | | | | | | |
| Hedging-Derivat | | | | | | | 0,8 | 0,8 | |
| Übrige Derivate | | | | | | | | 0,0 | |
| Summe Aktiva | 1.812,6 | 481,8 | 481,8 | 21,3 | 0,0 | 345,9 | 0,8 | 2.642,0 | |
| | | Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | Fair Value- Option | Held for Trading | IAS- 17-Verbindlichkeit | | Hedging- Derivat | Summe Fair Value |
| | | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ | |
| Passiva | | | | | | | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 334,6 | 336,3 | | | | | | 336,3 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | 746,0 | 754,3 | | | | | | 754,3 |
| Finanzschulden | | 4.408,4 | 4.310,2 | | | | | | 4.310,2 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing | | | | | | 63,7 | 68,4 | | 68,4 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | | |
| Hedging-Derivat | | | | | | | | 122,4 | 122,4 |
| Übrige Derivate | | | | | 22,6 | | | | 22,6 |
| Summe Passiva | | 5.489,0 | 5.400,8 | | 22,6 | 63,7 | 68,4 | 122,4 | 5.614,2 |

¹ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

— GRAFIK 100

42_ Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2010 beziehungsweise 2009 dar: — GRAFIK 100, 101

Wegen der retrospektiven Anwendung des IFRIC 12 wurden die Finanzierungsleasingverbindlichkeiten sowie die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten des Vorjahres angepasst.

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, der 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.

| FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2009 | | | | | | | | |
|---|----------------|---|--------------|---------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Bewertungskategorie nach IAS 39 | Nominalvolumen | Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten | | Bewertung zum Fair Value | | | | 31.12.2009 |
| | | Loans and Receivables | | Erfolgswirksame Bewertung | | Available for Sale | Hedging-Derivat | |
| | | | | Fair Value-Option | Held for Trading | | | |
| in Mio € | Liquide Mittel | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Summe Fair Value |
| Aktiva | | | | | | | | |
| 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 |
| Summe Aktiva | 1.802,3 | 401,1 | 401,1 | 50,1 | 0,0 | 623,4 | 0,3 | 2.847,6 |
| | | Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | Fair Value-Option | Held for Trading | IAS-17-Verbindlichkeit | | Hedging-Derivat |
| | | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ | Buchwert ¹ | Buchwert | Fair Value | Buchwert ¹ |
| Passiva | | | | | | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 327,3 | 327,3 | | | | | 327,3 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | 761,9 | 748,4 | | | | | 748,4 |
| Finanzschulden | | 4.245,8 | 4.100,5 | | | | | 4.100,5 |
| Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing | | | | | | 39,9 | 45,7 | 45,7 |
| Derivative finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Hedging-Derivat | | | | | | | | 107,4 |
| Übrige Derivate | | | | | 8,9 | | | 8,9 |
| Summe Passiva | 5.335,0 | 5.176,2 | | 8,9 | 39,9 | 45,7 | 107,4 | 5.338,2 |

¹ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

— GRAFIK 101

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 markt-

gerechte 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

BEWERTUNGSSTUFEN IM SINNE DES IFRS 7.27A 2010

| in Mio € | 31.12.2010 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|--------------|--------------|--------------------|-------------------------|
| | | Börsenpreise | abgeleitete Preise | nicht ableitbare Preise |
| Aktiva | | | | |
| Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | | | | |
| Available for Sale | 47,9 | 47,9 | 0,0 | 0,0 |
| Fair Value-Option | 20,4 | 0,0 | 20,4 | 0,0 |
| Andere Finanzanlagen | | | | |
| Wertpapiere Available for Sale | 258,1 | 258,1 | 0,0 | 0,0 |
| Wertpapiere Fair Value-Option | 0,9 | 0,0 | 0,9 | 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 | 0,8 | 0,0 | 0,8 | 0,0 |
| Summe Aktiva | 328,1 | 306,0 | 22,1 | 0,0 |
| Passiva | | | | |
| Derivate finanzielle Verbindlichkeiten | | | | |
| Derivate ohne Hedge-Beziehung | 22,6 | 0,0 | 22,6 | 0,0 |
| Derivate mit Hedge-Beziehung | 122,4 | 0,0 | 122,4 | 0,0 |
| Summe Passiva | 145,0 | 0,0 | 145,0 | 0,0 |

— GRAFIK 102

entspricht, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht möglich ist. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag keine Veräußerungsabsicht vor.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und der 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 mit einer Restlaufzeit von weniger als zwei Jahren sowie um festverzinsliche Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als zwölf Monaten. Da sich der Marktzins seit Zugang der Schuldscheindarlehen nur unwesentlich verändert hat und aufgrund eines fehlenden aktiven Marktes keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vorliegen, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag besteht keine Veräußerungsabsicht.

Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt, wobei zur Diskontierung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der im Zugangszeitpunkt gültige fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

Die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet: — GRAFIK 102

Zum 31. Dezember 2009 wurden die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet: — GRAFIK 103

| BEWERTUNGSSTUFEN IM SINNE DES IFRS 7.27A 2009 | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2009 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
| | | Börsenpreise | abgeleitete Preise | nicht ableitbare Preise |
| Aktiva | | | | |
| 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 | 20,5 | 0,0 | 20,5 | 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 |
| Summe Aktiva | 633,9 | 583,5 | 50,4 | 0,0 |
| Passiva | | | | |
| 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 |
| Summe Passiva | 116,3 | 0,0 | 116,3 | 0,0 |

— GRAFIK 103

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

| NETTOERGEBNISSE JE BEWERTUNGSKATEGORIE | | |
|--|-------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Finanzielle Vermögenswerte | | |
| Loans and Receivables | -3,9 | 4,3 |
| Fair Value-Option | 1,3 | 1,6 |
| Held for Trading | 0,0 | 0,0 |
| Available for Sale | 27,0 | 11,9 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | |
| At Amortised Cost | -8,7 | 0,3 |
| Held for Trading | -13,8 | -1,8 |

— GRAFIK 104

Das Nettoergebnis setzt sich aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, 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 26,8 Mio € (Vorjahr: 10,4 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Verluste aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für welche im Laufe des Geschäftsjahres das Hedge Accounting gemäß IAS 39 beendet wurde. Die im Eigenkapital erfassten negativen Marktwerte wurden zum Zeitpunkt der Beendigung in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen sowie von Rohstoffpreisen. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport 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.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

| in Mio € | Nominalvolumen | | Marktwert | | Kreditrisiko | |
|------------------------|------------------------|------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 31.12.2010 | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Zinsswaps | 1.475,2 | 1.447,9 | -144,4 | -114,7 | 0,0 | 0,0 |
| Zins-/Währungsswap | 15,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Dieselswaps | 12.000 mt ¹ | 19.690 mt | 0,7 | -1,4 | 0,8 | 0,2 |
| Devisentermingeschäfte | 34,2 | 3,9 | -0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |

¹ 12.000 mt entsprechen 14,2 Mio Liter

— GRAFIK 105

MARKTWERTE DER DERIVATEN FINANZINSTRUMENTE

| in Mio € | Sonstige Vermögenswerte | | Sonstige Verbindlichkeiten | |
|---|-------------------------|------------|----------------------------|------------|
| | 31.12.2010 | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Zinsswaps – Cash Flow Hedges | 0,0 | 0,0 | 121,8 | 105,8 |
| Zinsswaps – Trading | 0,0 | 0,0 | 22,6 | 8,9 |
| Zins-/Währungsswap | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Dieselswaps | 0,8 | 0,2 | 0,1 | 1,6 |
| Devisentermingeschäfte – Cash Flow Hedges | 0,0 | 0,1 | 0,4 | 0,0 |

— GRAFIK 106

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

Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen 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 Konzern 50 Zinsswaps sowie ein Zins-/Währungsswap. Ferner wurden zu fünf Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen ist in dem Marktwert der Zinsswaps

berücksichtigt. Des Weiteren bestehen 15 Devisentermingeschäfte sowie sieben Dieselswaps. — GRAFIK 105

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 Währungsrisiko-Managementrichtlinie 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: — GRAFIK 106

43 der abgeschlossenen Zinsswaps sind bereits bestehenden variabel verzinsten Verbindlichkeiten zugeordnet. Drei dieser Zinsswaps bestehen, um für zukünftige Perioden bereits bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten das Zinsniveau zu sichern und damit das Zinsänderungsrisiko aus diesen Positionen zu reduzieren (Forward-Swaps). Im Geschäftsjahr wurde ein Zins- / Währungsswap abgeschlossen. Dieser ist einem variabel verzinsten, in Fremdwährung denominierten Vermögenswert zugeordnet, um sowohl das Zinsänderungs- als auch das Währungsrisiko daraus zu begrenzen.

Insgesamt werden 43 Zinsswaps und Forward-Zinsswaps, der Zins- / Währungsswap, 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 einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Die Effektivität dieser Cash Flow Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Sieben 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 in Mio € |
|----------------|--------------|-------------------------|--------------------|
| 2005 | 2014 | 60,0 | -3,5 |
| 2006 | 2016 | 70,0 | -6,0 |
| 2007 | 2017 | 60,0 | -6,0 |
| 2007 | 2019 | 215,2 | -22,1 |
| 2008 | 2018 | 115,0 | -10,2 |
| 2009 | 2015 | 45,0 | -4,3 |
| 2009 | 2016 | 100,0 | -8,5 |
| 2009 | 2017 | 25,0 | -2,6 |
| 2009 | 2019 | 220,0 | -23,2 |
| 2010 | 2013 | 15,0 | -0,1 |
| 2010 | 2015 | 85,0 | -8,7 |
| 2010 | 2017 | 100,0 | -11,3 |
| 2010 | 2020 | 85,0 | -10,5 |
| 2011 | 2015 | 70,0 | -4,8 |
| Gesamt | | 1.265,2 | -121,8 |

— GRAFIK 107

DEVISENTERMINGESCHÄFTE

| Fälligkeit | Nominalvolumen in Mio € | Marktwert in Mio € |
|------------|-------------------------|--------------------|
| 2011 | 34,2 | -0,4 |

— GRAFIK 108

DIESELWAPS

| Absicherungsjahr | Absicherungsvolumen in mt | Marktwert in Mio € |
|------------------|---------------------------|--------------------|
| 2011 | 8.400 | 0,2 |
| 2012 | 3.600 | 0,5 |
| Gesamt | 12.000 | 0,7 |

— GRAFIK 109

Während des Geschäftsjahres wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 21,1 Mio € (Vorjahr 23,0 Mio € Verluste) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden 35,3 Mio € Verluste (Vorjahr 16,9 Mio € Verluste) in das Finanzergebnis und 0,5 Mio € Verluste (Vorjahr 1,6 Mio € Verluste) in das Betriebsergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Diesel- und Zinsswaps in Höhe von 0,4 Mio € ertragswirksam erfasst (Vorjahr 1,1 Mio € Verluste).

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG

43_ Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vostand.

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 Flughafen-Klinik und die Flughafen-Feuerwachen dem Segment Aviation zugeordnet.

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 Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraum-Management 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.

Das Segment External Activities & Services umfasst die internen Servicebereiche Immobilien Facilitymanagement sowie die Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Tochterunternehmen. Zudem werden die Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, in dem Segment abgebildet.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicebereiche 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 Energieversorgung. 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 dieser 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 hauptsächlich 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.

Im Berichtsjahr haben sich bei den regelmäßig durchgeführten Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 keine Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen ergeben. Im Vorjahr wurden Wertminderungen im Segment Ground Handling in Höhe von 20,0 Mio € vorgenommen.

Im Segmentvermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 63,8 Mio € (im Vorjahr 41,9 Mio €) enthalten.

| ANPASSUNGEN AUF SEGMENT-EBENE 2009 | | | | | | | |
|------------------------------------|--------------------|-------------|----------------------|-----------------|--------------------------------|-------------|--------------|
| in Mio € | | Aviation | Retail & Real Estate | Ground Handling | External Activities & Services | Überleitung | Konzern |
| Umsatzerlöse | 2009 neu | 685,1 | 362,4 | 619,9 | 342,9 | | 2.010,3 |
| | 2009 berichtet | 683,7 | 362,9 | 620,8 | 305,2 | | 1.972,6 |
| | Veränderung | 1,4 | -0,5 | -0,9 | 37,7 | | 37,7 |
| | davon IFRIC 12 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 37,7 | | 37,7 |
| EBITDA | 2009 neu | 117,3 | 282,9 | 14,1 | 155,4 | | 569,7 |
| | 2009 berichtet | 115,8 | 279,9 | 15,7 | 141,5 | | 552,9 |
| | Veränderung | 1,5 | 3,0 | -1,6 | 13,9 | | 16,8 |
| | davon IFRIC 12 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 16,8 | | 16,8 |
| EBIT | 2009 neu | 41,2 | 225,0 | -40,1 | 74,8 | | 300,9 |
| | 2009 berichtet | 40,1 | 221,7 | -38,5 | 67,1 | | 290,4 |
| | Veränderung | 1,1 | 3,3 | -1,6 | 7,7 | | 10,5 |
| | davon IFRIC 12 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 10,5 | | 10,5 |
| Segmentvermögen | 2009 neu | 3.998,1 | 2.299,8 | 737,6 | 1.732,5 | 97,2 | 8.865,2 |
| | 2009 berichtet | 3.986,6 | 2.314,5 | 736,9 | 1.533,9 | 85,1 | 8.657,0 |
| | Veränderung | 11,5 | -14,7 | 0,7 | 198,6 | 12,1 | 208,2 |
| | davon IFRIC 12 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 196,1 | 12,1 | 208,2 |

— GRAFIK 110

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRIC 12 (siehe Anhang Tz. 4) sowie Umstrukturierungsmaßnahmen bei der Fraport AG, die hauptsächlich die Flughafen-Klinik und die Flughafen-Feuerwachen betrafen, wurden die Vorjahreswerte angepasst. Die Anpassungen durch die Anwendung des IFRIC 12 wirken sich ausschließlich im Segment External Activities & Services aus. Durch die Umstrukturierungsmaßnahmen bei der Fraport AG ergeben sich Verschiebungen bei den Vorjahreswerten in allen vier Segmenten.

Die Effekte der Anpassungen auf Umsatzerlöse, EBITDA, EBIT und Vermögen der Vorjahreszahlen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. — GRAFIK 110

Im Geschäftsjahr 2010 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 671,8 Mio € in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

44_ Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 567,5 Mio € (im Vorjahr 426,5 Mio €) resultiert mit 738,1 Mio € (im Vorjahr 565,6 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 101,5 Mio € (im Vorjahr 35,4 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 69,1 Mio € (im Vorjahr 103,7 Mio €) für Ertragsteuern.

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit war insgesamt um 141,0 Mio € höher als im Vorjahr. Ursächlich hierfür war insbesondere das wesentlich höhere Konzern-Ergebnis. Der geringere Anstieg der Forderungen und die Zunahme der Verbindlichkeiten haben zusätzlich den Mittelzufluss im betrieblichen Bereich erhöht. Hohe Zinszahlungen wirkten sich gegenläufig auf den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit aus.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Berichtszeitraum mit 481,9 Mio € deutlich unter dem Vorjahreswert (3.406,5 Mio €).

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden wieder am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt. Im Vorjahr wurde hier zusätzlich die Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH in Höhe von 322,1 Mio € ausgewiesen.

Durch die Abgänge von lang- und kurzfristigen Finanzanlagen sind Erlöse von insgesamt 484,0 Mio € zugeflossen. Die frei gewordenen Mittel wurden mit 200,9 Mio € in neue Finanzanlagen investiert.

Der Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen betrifft den Kauf von weiteren Anteilen an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (im Vorjahr an dem Terminal-Betreiberkonsortium am Flughafen in Antalya). Der Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen in 2009 betrifft den Flughafen Hahn.

Die höhere Veränderung der Zahlungsmittel in 2009 resultiert aus der vorgenommenen Umschichtung der Mittel in Termingelder mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten.

| ANGABEN ZU KONSOLIDIERUNGSKREISÄNDERUNGEN | |
|---|-------------------|
| in Mio € | 2010 ¹ |
| Zahlungsmittel | 0,3 |
| Vorräte | 7,8 |
| Übrige kurzfristige Vermögenswerte | 0,5 |
| Langfristige Schulden und Rückstellungen | -2,3 |
| Kurzfristige Schulden | -5,2 |
| Gewinn aus dem Erwerb | -1,1 |
| Kaufpreis gesamt | 0,0 |
| Abzüglich erworbener Zahlungsmittel | -0,3 |
| Mittelzufluss aus Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen | 0,3 |

¹ Bezogen auf die zusätzlich an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH erworbenen Anteile von 8,33 %

— GRAFIK 111

Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der hohe Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit im Vorjahr von 1.929,4 Mio € resultierte vor allem aus der Emission von Anleihen sowie aus Tranchenzahlungen von Krediten mit der Europäischen Investitionsbank und der LTH-Bank für Infrastruktur. Die Veränderung der kurzfristigen Schulden betraf in 2009 insbesondere die Tilgung der laufenden Termingelder.

| ÜBERLEITUNG DES ZAHLUNGSMITTELBESTANDS | | |
|--|----------------|----------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Finanzmittel in der Kapitalflussrechnung | 99,1 | 73,9 |
| Termingelder mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten | 1.601,1 | 1.698,4 |
| Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung | 112,4 | 30,0 |
| Zahlungsmittelbestand in der Bilanz | 1.812,6 | 1.802,3 |

— GRAFIK 112

SONSTIGE ANGABEN

45_ Haftungsverhältnisse

| HAFTUNGSVERHÄLTNISSE | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Bürgschaften | 4,7 | 5,2 |
| Gewährleistungsverträge | 206,0 | 210,5 |
| davon Vertragserfüllungsgarantien | 160,4 | 145,9 |
| Sonstige | 51,6 | 40,3 |
| Gesamt | 262,3 | 256,0 |

— GRAFIK 113

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 29,9 Mio € (40,0 Mio USD) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 14,2 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 50,2 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 € (11,8 Mio USD).

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb 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 29,5 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 €.

46_ Sonstige finanzielle Verpflichtungen

| BESTELLOBLIGO | | |
|---|--------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien / Sonstiges | 843,4 | 780,4 |
| Bestellungen für Energiebezug | 89,7 | 97,0 |
| Gesamt | 933,1 | 877,4 |

— GRAFIK 114

| OPERATING LEASES | | |
|---------------------------------------|-------------|-------------------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 angepasst |
| Miet- und Leasingverträge | | |
| bis zu einem Jahr | 13,9 | 12,3 |
| länger als ein und bis zu fünf Jahren | 12,4 | 12,7 |
| länger als fünf Jahre | 27,2 | 27,6 |
| Gesamt | 53,5 | 52,6 |

— GRAFIK 115

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Bei den abgeschlossenen Miet- und Leasingverträgen handelt es sich 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.

Aufgrund der retrospektiven Anpassung des IFRIC 12, wurden die Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen zum 31. Dezember 2009 um insgesamt 408,8 Mio € vermindert. Dieser Betrag

stellt die zukünftigen Mindestkonzessionszahlungen dar, welche rückwirkend passiviert wurden.

Sonstige Verpflichtungen

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru, (Mindestlaufzeit bis 2031) sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere, betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (siehe Anhang Tz. 51).

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 265,9 Mio €. Diese beinhalten im Wesentlichen eine Kreditusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg in Höhe von 142,5 Mio € sowie eine Kapitaleinzahlungsverpflichtung zur Finanzierung der Investitionen am indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil ist die Verpflichtung aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Wärme.

47_ Stock Options

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“) 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 konnten den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden. Voraussetzung für die Teilnahme am MSOP 2005 war die Eigeninvestition in Aktien durch die berechtigten Mitarbeiter (Sperrdepot).

Die Bezugsrechte können gemäß dem genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital, aus eigenen Aktien sowie 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. Da aufgrund der Ausübungshürde Ausübungen bis zum Ende des Ausübungszeitraums nicht möglich waren, sind im Geschäftsjahr 2010 132.700 Optionen dieser Tranche verfallen. Weitere 3.800 Optionen sind durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

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 68.100 Optionen verfallen sind, bestehen noch 148.300 Optionen, die rund 68,5% der ursprünglich ausgegebenen Optionen entsprechen.

Für die 3. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 17. April 2010. Allerdings waren, wie auch schon bei den anderen beiden Tranchen, aufgrund der Ausübungshürde, die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Da insgesamt bereits 32.800 Optionen verfallen sind, bestehen noch 187.150 Optionen, die rund 85,1% der ursprünglich ausgegebenen Optionen entsprechen.

In 2010 wurden keine weiteren Optionen durch die Fraport AG mehr ausgegeben.

ENTWICKLUNG DER AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTE

| | Gesamt-Anzahl | gewichteter Durchschnittsausübungspreis in € | davon an Vorstand | davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen | davon an Führungskräfte der Fraport AG |
|---|---------------|--|-------------------|--|--|
| Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2010 | 963.200 | 46,34 | 268.000 | 126.450 | 568.750 |
| Verfallen in 2010 | -187.600 | 44,11 | -90.000 | -14.800 | -82.800 |
| Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2010 | 775.600 | 45,90 | 178.000 | 111.650 | 485.950 |

— GRAFIK 116

RAHMENBEDINGUNGEN DER MSOP-TRANCHEN

| | Ausgabezeitpunkt | Ende Sperrfrist | Ende Ausübungszeitraum | Ausübungshürde in € | Ausübungspreis in € | Beizulegender Zeitwert ² in € |
|--------------|------------------|-----------------|------------------------|---------------------|---------------------|--|
| Tranche 2005 | 6. Juni 2005 | 6. Juni 2008 | 25. März 2010 | 39,49 | 32,91 ¹ | 10,96 |
| Tranche 2006 | 18. April 2006 | 18. April 2009 | 26. März 2011 | 75,60 | 63,00 ¹ | 19,27 |
| Tranche 2007 | 17. April 2007 | 17. April 2010 | 24. März 2012 | 66,12 | 55,10 ¹ | 18,42 |
| Tranche 2008 | 3. Juni 2008 | 3. Juni 2011 | 3. Juni 2013 | 54,30 | 45,25 ¹ | 13,40 |
| Tranche 2009 | 10. April 2009 | 10. April 2012 | 28. März 2014 | 30,20 | 25,17 ¹ | 8,55 |

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel² Zum Ausgabezeitpunkt

— GRAFIK 117

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 33.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte: — GRAFIK 116

Da der Ausübungszeitraum der 1. Tranche 2005 in 2010 geendet ist, sind die noch nicht ausgeübten 132.700 Bezugsrechte verfallen. Davon betreffen 50.000 Stück den Vorstand, 74.200 Stück Führungskräfte und 8.500 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen. Weiterhin sind 54.900 Optionen der Tranchen 2005 bis 2007 aufgrund der Beendigung der Beschäftigungsverhältnisse verfallen.

Hinsichtlich der ausstehenden Optionen sind bis zum Jahresabschluss für keine der Optionen die Voraussetzungen zur Ausübung erfüllt. Wäre die absolute Ausübungshürde mindestens erreicht, könnten aus der 2. Tranche des MSOP 2005 148.300 Optionen und aus der 3. Tranche des MSOP 2005 187.150 Optionen ausgeübt werden. Der gewichtete Durchschnittskurs des Geschäftsjahres belief sich auf 40,45 € (Vorjahr 31,35 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt: — GRAFIK 117

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 2,0 Mio € (Vorjahr 2,6 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktienoptionen 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-Baskets 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 2010 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 ein bis zehn 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 zehn 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 € |
| 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 |

— GRAFIK 118

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

— GRAFIK 119

VOLATILITÄTEN UND KORRELATIONEN

| | Ausgabezeitpunkt | Volatilität Fraport | Volatilität MSOP-Basket | Korrelation Fraport / MSOP-Basket |
|--------------|------------------|---------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| 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 |

— GRAFIK 119

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 wurde eine Steigerung um 0,01 € pro Jahr angenommen.

48_ Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt, welches das bisherige MSOP 2005 ersetzt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Perfor-

ENTWICKLUNG DER AUSGEGEBENEN VIRTUELLEN AKTIEN

| Tranche | Ausgegeben | davon Vorstand | davon Führungskräfte der Fraport AG | davon Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen | davon verfallen | Fair Value 31.12.2010 |
|--|------------|----------------|-------------------------------------|---|-----------------|-----------------------|
| Geschäftsjahr 2010 | 94.435 | 29.550 | 49.910 | 14.975 | 0 | 53,83 |
| Bestand ausgegebener virtueller Aktien am 31.12.2010 | 94.435 | 29.550 | 49.910 | 14.975 | 0 | |

— GRAFIK 120

VOLATILITÄTEN UND KORRELATIONEN (LTIP)

| Tranche | Earnings per Share | Rang Total Shareholder Return MDAX | Zinssatz Ende Zeitraum Börsenkurs | Zinssatz Auszahlungszeitpunkt | Dividende 2011 | Dividende 2012 | Dividende 2013 | Volatilität Fraport |
|---------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| 2010 | 116,85% | 25,0 | 1,26% | 1,31% | 1,15 | 1,18 | 1,23 | 39,59% |

— GRAFIK 121

mance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

– Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70%)

Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich des tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.

– Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR)

(Zielgewichtung 30%)

Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum, unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und Kursentwicklung, bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden 94.435 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2010 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 1,3 Mio € ausgewiesen. — GRAFIK 120

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2010 wurden am 1. Januar 2010 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2013.

Die Höhe der Auszahlung je virtuelle Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im XETRA-Handel 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. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der im Geschäftsjahr 2010 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport AG.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP zugrunde gelegt. — GRAFIK 121

49_ 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 Risikofrüherkennungs-Systems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt eine aktualisierte Berichterstattung für alle wesentlichen Finanzrisikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Gesamtvorstand sowie im monatlichen, zwischen dem Treasury, Finanzrisikoccontrolling 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 Risiko-

management-Prozessen 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 (siehe Anhang Tz. 27 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 Wertpapiere wie folgt:

| AUFGLIEDERUNG DER FINANZINSTRUMENTE | | |
|-------------------------------------|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Eigenkapitalinstrumente | 84,0 | 57,7 |
| Fremdkapitalinstrumente | 459,1 | 771,1 |

— GRAFIK 122

Die Wertpapiere, die Fremdkapitalinstrumente darstellen, weisen folgende langfristigen Emittentenratings auf:

| EMITTENTENRATING FREMDKAPITALINSTRUMENTE | |
|--|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 |
| AAA | 44,0 |
| AA+ | 42,8 |
| AA | 36,8 |
| AA- | 109,1 |
| A+ | 60,9 |
| A | 70,5 |
| A- | 70,0 |
| BBB+ | 25,0 |
| Gesamt | 459,1 |

— GRAFIK 123

Im Vorjahr wiesen die Wertpapiere folgende Emittentenratings (Moody's) auf:

| EMITTENTENRATING FREMDKAPITALINSTRUMENTE (VORJAHR) | |
|--|--------------|
| 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 |
| Gesamt | 771,1 |

— GRAFIK 124

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 kurzfristige Emittentenratings:

| EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL | |
|---------------------------------|----------------|
| in Mio € | 31.12.2010 |
| A-1 | 815,5 |
| A-2 | 825,4 |
| A-3 | 1,2 |
| P-1 | 5,5 |
| P-2 | 130,1 |
| P-3 | 2,9 |
| N/A | 32,0 |
| Gesamt | 1.812,6 |

— GRAFIK 125

Im Vorjahr stellten sich die Emittentenratings (Moody's) der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, wie folgt dar:

| EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL (VORJAHR) | |
|---|----------------|
| 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 |
| Gesamt | 1.802,3 |

— GRAFIK 126

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 Liquiditäts-Management 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 2010 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen. — GRAFIK 127

Angepasst um Effekte aus der rückwirkenden Anwendung des IFRIC 12, hat sich das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2009 wie folgt dargestellt: — GRAFIK 128

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 wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Zahlungen im Zusammenhang mit den Dieselswaps und Devisentermingeschäften wurden die jeweiligen Referenzpreisfixings am Bilanzstichtag verwendet.

LIQUIDITÄTSPROFIL ZUM 31.12.2010

| in Mio € | Summe | 2011 | | 2012 | | 2013–2017 | | 2018–2022 | | 2023 ff. | |
|--|----------------------|-------|---------|-------|---------|-----------|---------|-----------|---------|----------|---------|
| | | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung | Zins | Tilgung |
| Originäre Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Finanzschulden | 5.750,4 ¹ | 143,4 | 118,2 | 151,7 | 34,5 | 786,9 | 2.120,5 | 222,5 | 1.961,0 | 61,7 | 150,0 |
| Finanzierungsleasing | 82,0 | 3,5 | 8,6 | 2,9 | 9,2 | 7,5 | 30,6 | 2,6 | 9,6 | 1,8 | 5,7 |
| Konzessionsverbindlichkeit | 1.370,2 | 17,9 | 55,2 | 21,3 | 46,8 | 149,9 | 194,2 | 204,4 | 146,4 | 266,5 | 267,6 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 345,6 | 1,3 | 273,8 | 1,0 | 33,3 | 4,2 | 12,0 | 3,0 | 8,0 | 1,4 | 7,6 |
| Kreditzusagen | 142,8 | | 66,1 | | 29,8 | | 46,9 | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Zinsswaps | 155,3 | 45,3 | | 39,7 | | 67,9 | | 2,4 | | | |
| Dieselswaps | 0,3 | | 0,3 | | | | | | | | |
| Devisentermingeschäfte | | | | | | | | | | | |
| Zahlungseingang | 34,3 | | 34,3 | | | | | | | | |
| Zahlungsausgang | 34,1 | | 34,1 | | | | | | | | |

¹ Summe aus Zins und Tilgung

— GRAFIK 127

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 |
| Originäre Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| Finanzschulden | 5.345,7 ¹ | 125,8 | 90,1 | 126,4 | 52,5 | 558,9 | 1.601,6 | 244,3 | 2.295,7 | 73,4 | 177,0 |
| Finanzierungsleasing | 53,2 | 2,3 | 5,2 | 1,9 | 5,3 | 4,8 | 21,3 | 2,1 | 2,0 | 2,2 | 6,1 |
| Konzessionsverbindlichkeit | 1.398,8 | 16,9 | 49,9 | 20,3 | 46,7 | 145,2 | 193,3 | 200,3 | 144,4 | 302,6 | 279,2 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 341,2 | 0,0 | 218,8 | 1,2 | 80,8 | 1,4 | 10,9 | 3,1 | 7,7 | 8,2 | 9,1 |
| Kreditzusagen | 8,0 | | 8,0 | | | | | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | |

¹ Summe aus Zins und Tilgung

— GRAFIK 128

Für Finanzschulden ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 436,4 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. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen führen. Des Weiteren bestehen für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen der Fraport AG in

Höhe von 980,0 Mio €, ausgereicht von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken, haben die Darlehensgeber das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Anzeichen dafür, dass die vereinbarten, wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

| WÄHRUNGSSENSITIVITÄT | | | | |
|----------------------|------------|---------|------------|---------|
| Risiko in Mio € | 31.12.2010 | | 31.12.2009 | |
| | Gewinn | Verlust | Gewinn | Verlust |
| EUR / TRY | 0,40 | 0,43 | 0,00 | 0,00 |
| USD / PEN | 0,45 | 0,46 | 1,88 | 2,04 |
| EUR / SAR | 0,22 | 0,22 | 0,25 | 0,25 |
| USD / TRY | 0,00 | 0,00 | 0,33 | 0,36 |

— GRAFIK 129

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 Euro (EUR) und Türkischer Neuer Lira (TRY) sowie zwischen US-Dollar (USD) und peruanischem Nuevo Sol (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 Abstimmung mit der Treasury-Abteilung 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 zusätzlich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben: — GRAFIK 129

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 unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögens-

werten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer 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 Ergebnisteile 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.

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 Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren 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 desig-

nirt 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 Prozentpunkte; USD: 4,75 Prozentpunkte; TRY: 10,25 Prozentpunkte; Schweizer Franken (CHF): 2,50 Prozentpunkte; PEN: 6,70 Prozentpunkte; Saudi Riyal (SAR): 4,50 Prozentpunkte; Kanadischer Dollar (CAD): 3,75 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte. 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 Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2010 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 28,9 Mio € (Vorjahr 17,7 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 28,9 Mio € verbessert (verschlechtert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 23,2 Mio € (Vorjahr 9,7 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 5,7 Mio € (Vorjahr 8,0 Mio €).

| ZINSSENSITIVITÄT | | |
|--|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Zinssensitivität | 28,9 | 17,7 |
| davon aus derivativen Finanzinstrumenten | 23,2 | 9,7 |
| davon aus originären Finanzinstrumenten | 5,7 | 8,0 |

— GRAFIK 130

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 116,4 Mio € (Vorjahr 149,7 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 116,4 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 Marktwerts der Finanzinstrumente und hat keinen Einfluss auf den Cash Flow. Zur Quantifizierung 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 2010 und den getroffenen Annahmen resultiert eine ergebnisbezogene Sensitivität von 0,3 Mio €. Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich aus einer veränderten Marktbewertung der Finanzinstrumente hypothetisch um diesen Betrag verbessert oder verschlechtert (Vorjahr 0,6 Mio €).

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 7,3 Mio €. Unter Verwendung der getroffenen Annahmen hätte sich durch eine veränderte Marktbewertung der Finanzanlagen und Dieselswaps das Eigenkapital entsprechend um 7,3 Mio € erhöht oder vermindert (Vorjahr 11,0 Mio €).

Kapital-Management

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapital-Management liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. 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 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

– 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 | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Net Debt / EBITDA | max. 4–6 x | 2,9 | 2,9 |
| EBITDA / Interest Expense | min. 3–4 x | 3,9 | 3,3 |

— GRAFIK 131

50_ 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 konsolidierte 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 Konsortialvertrags, 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

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

| in Mio € | | Mehrheitsanteilseigner | | | | | Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht werden |
|-------------------------------------|------|------------------------|---|--------------------------|-------------------------|------|--|
| | | Land Hessen | Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH | Gemeinschaftsunternehmen | Assoziierte Unternehmen | | |
| Umsatzerlöse | 2010 | 1,4 | 0,2 | 5,1 | 10,2 | 10,7 | |
| | 2009 | 2,1 | 0,2 | 2,8 | 3,7 | 7,6 | |
| Bezogene Lieferungen und Leistungen | 2010 | 2,7 | 10,8 | 6,4 | 16,1 | 80,4 | |
| | 2009 | 1,5 | 7,4 | 5,7 | 27,5 | 68,3 | |
| Zinsen | 2010 | –1,3 | – | 0,1 | 0,7 | – | |
| | 2009 | 0,1 | – | – | – | – | |
| Forderungen | 2010 | 0,4 | – | 0,9 | 23,2 | 0,1 | |
| | 2009 | 0,5 | – | 0,1 | 0,8 | 0,1 | |
| Verbindlichkeiten | 2010 | – | – | 2,2 | 1,4 | 32,3 | |
| | 2009 | 0,1 | – | 3,3 | 4,6 | 14,3 | |

— GRAFIK 132

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: — GRAFIK 132

Den Führungskräften der Ebene eins (Geschäftsbereichsleiter) wurden insgesamt Bezüge von 1.275 Tsd € (im Vorjahr 1.259 Tsd €) gewährt.

Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern siehe Anhang Tz. 54, 55 und 56.

51_ Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

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 am 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 fort-

geschriebenen 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 ab 2001 mit weiteren Bescheiden, zuletzt vom 6. Oktober 2010 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 am Main mit dem Bau der Landebahn Nordwest als zentraler Maßnahme zugelassen. Weitere Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und Betriebsbeschränkungen gelten ab dem Winterflugplan 2009/2010 sowie dem Zeitpunkt der kapazitätswirksamen Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt am 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 Start-Entgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die in 2010 geltende und vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigten Entgeltordnung wurde am 6. Mai 2010 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht und zum 1. Juli 2010 sowie 1. Oktober 2010 in Kraft gesetzt. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 32,4% 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. Die Entgelte erhöhten sich zum 1. Juli 2010 um 4% und zum 1. Oktober 2010 um 3%. Zum 1. April 2011 beträgt die Erhöhung weitere 3% und ein halbes Jahr später zum 1. Oktober 2011 2,5%. Darüber hinaus wurde am 19. Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015 erzielt. Basierend auf der derzeit erwarteten Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sieht der Vertrag für die Jahre 2012 bis 2015 eine jährliche Anpassung der Ent-

gelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor.

Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienstentgelte zu unterscheiden. 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 2010 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 18,9% und auf Infrastrukturentgelte 13,0%.

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 35,7% der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc. (Konzessionsnehmer)

Im April 2007 erhielt das Konsortium, an dem die Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der Türkischen Flughafen-Behörde (DHMI – Konzessionsgeber) unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 managen die Fraport AG und die IC Yatirim Holding A. S. gemeinsam das bisher von der 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 das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft bis zum Jahresende 2024.

Der Konzessionsnehmer ist dazu verpflichtet, Terminal-Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist er verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt der Konzessions-

nehmer darüber hinaus eine Konzessionsabgabe in Höhe von netto 2,01 Mrd €.

Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagierentgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagierentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögenswerte in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat der Konzessionsnehmer zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,8 Mio € zugunsten des Konzessionsgebers hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine Türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der von der 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 (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie der Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas in Höhe von 362,0 Mio € sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassene Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer 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 nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessions-

geber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist der Konzessionsnehmer 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.

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des Internationalen Flughafens Jorge Chaves in Lima (Peru).

Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Neben dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafen-Infrastruktur ist der Konzessionsnehmer gegenüber dem Konzessionsgeber 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.

Des Weiteren ist der Konzessionsnehmer zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei 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. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

52_ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

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 zum 31. Dezember 2010 51,62 %. Daraus entfallen auf das Land Hessen 31,50 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,12 %.

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 2010 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 9,92 % sowie Taube Hodson Stonex Partners Limited 3,58 %. Für die verbleibenden 24,55 % liegen keine Meldungen vor.

53_ Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 13. Dezember 2010 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54_ Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Vergütungsbericht

Das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) schaffte konkrete Vorgaben für die Gestaltung der Vorstandsvergütung. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst. Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

- _ Erfolgsunabhängige Komponente (Fixum und Sachbezüge)
- _ Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)
- _ Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award und Long-Term Incentive Programm)

Grundsätzlich hat sich der Aufsichtsrat davon leiten lassen, dass bei normalem Geschäftsverlauf den Vorstandsmitgliedern ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt wird, das zirka 35 % der Gesamtvergütung ausmacht. Der Anteil der Tantieme an der Gesamtvergütung soll ebenfalls bei zirka 35 % liegen. Der Long-Term Strategy Award soll etwa 10 % der Gesamtvergütung ausmachen, der Anteil des Long-Term Incentive Programms soll bei etwa 20 % liegen.

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe Tz. 47). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben.

Für das Jahr 2010 wurden keine weiteren Optionen ausgegeben.

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

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel fünf Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über die vereinbarte Laufzeit grundsätzlich ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird jährlich auf ihre Angemessenheit überprüft.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen Fraport 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 und von Herrn Peter Schmitz für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Airport Service Gesellschaft mbH erhaltenen Bezüge wurden auf die jeweilige Tantiemezahlung 2010 von Fraport angerechnet.

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

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den 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 ROFRA) 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 und die Ergebnisse addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzernabschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

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 zurückzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

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.

Mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award)

Mit dem Long-Term Strategy Award (LSA) wird ein zusätzlicher, langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessensgruppen (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 – erstmals in 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag 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 Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde für 2013 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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 zwei 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 Mitarbeiterbestands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter den Mitarbeitern der Fraport AG durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands 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 Aktienkorbs 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.

Der Anspruch auf die LSA-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft.

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 Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – 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 zugewiesenen 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. Für das Geschäftsjahr 2010 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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 Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40 %, für das zweite Geschäftsjahr mit 30 %, für das dritte Geschäftsjahr mit 20 % und für das vierte Geschäftsjahr mit 10 % berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100 % über dem Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. 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. Eine Überschreitung 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. 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 AG 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. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand:
Dr. Stefan Schulte 121,1 Tsd €, Herbert Mai, Peter Schmitz sowie Dr. Matthias Zieschang jeweils 92,2 Tsd €.

Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags 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, versorgungsberechtigte 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 Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5% beziehungsweise 2,0% bis auf maximal 75%.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2010 einen prozentualen Anspruch von 52,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2010 beträgt 53,0% seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2010 einen prozentualen Anspruch von 34,5% seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2010 32,0% 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.

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.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

| VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010 | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------------|-----------|
| in Tsd € | Erfolgsunabhängige Komponenten | | Erfolgsabhängige Komponenten | | | | Insgesamt |
| | Fixum | Sach- und sonstige Bezüge | ohne langfristige Anreizwirkung | | mit langfristiger Anreizwirkung | | |
| | | | Tantieme 2010 | Tantieme Rückstellungsveränderung | LTIP | | |
| Dr. Stefan Schulte | 415,0 | 18,7 | 605,3 | 0,1 | 285,1 | 1.324,2 | |
| Herbert Mai | 300,0 | 26,4 | 427,2 | 0,0 | 217,0 | 970,6 | |
| Peter Schmitz | 300,0 | 28,4 | 427,2 | 0,0 | 217,0 | 972,6 | |
| Dr. Matthias Zieschang | 320,0 | 32,6 | 470,0 | 0,0 | 217,0 | 1.039,6 | |
| Insgesamt | 1.335,0 | 106,1 | 1.929,7 | 0,1 | 936,1 | 4.307,0 | |

— GRAFIK 133

| VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009 | | | | | | | |
|--|--------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------|---|----------------|
| in Tsd € | Erfolgsunabhängige Komponenten | | Erfolgsabhängige Komponenten | | | | Summe |
| | Fixum | Sach- und sonstige Bezüge | ohne langfristige Anreizwirkung | | Gesamtvergütung | Fair Value der für 2009 ausgegebenen Optionen | |
| | | | Tantieme 2009 | Tantieme Rückstellungsveränderung | | | |
| Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009 | 336,7 | 36,4 | 478,1 | 0,9 | 852,1 | 145,4 | 997,5 |
| Herbert Mai | 236,7 | 29,0 | 336,1 | 0,6 | 602,4 | 128,3 | 730,7 |
| Peter Schmitz ab 1.9.2009 | 83,3 | 7,0 | 93,7 | 0,0 | 184,0 | 59,9 | 243,9 |
| Dr. Matthias Zieschang | 275,0 | 37,0 | 309,4 | 0,0 | 621,4 | 128,3 | 749,7 |
| Prof. Dr. Wilhelm Bender Vorsitzender bis 31.8.2009 | 233,3 | 43,3 | 331,3 | 0,9 | 608,8 | 171,0 | 779,8 |
| Insgesamt | 1.165,0 | 152,7 | 1.548,6 | 2,4 | 2.868,7 | 632,9 | 3.501,6 |

— GRAFIK 134

| KOMponenten mit langfristiger Anreizwirkung | | | | | | | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|
| | MSOP 2005 | Bestand Gesamt Stück | Aufwand in 2010 in Tsd € |
| | 1. Tranche (2005) Stück | 2. Tranche (2006) Stück | 3. Tranche (2007) Stück | 4. Tranche (2008) Stück | 5. Tranche (2009) Stück | | |
| Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009 | 15.000 | 15.000 | 17.000 | 17.000 | 17.000 | 81.000 | 169,3 |
| Herbert Mai | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 75.000 | 149,3 |
| Peter Schmitz ab 1.9.2009 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.000 | 7.000 | 20,6 |
| Dr. Matthias Zieschang | 0 | 0 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 45.000 | 149,3 |
| Insgesamt | 30.000 | 30.000 | 47.000 | 47.000 | 54.000 | 208.000 | 488,5 |

— GRAFIK 135

Vergütung des Vorstands 2010

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 133

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt 1. Januar 2010 bewertet.

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2010 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2010. Mehraufwand aufgrund der für das Geschäftsjahr 2009 zu niedrig gebildeten Tantiemerückstellung ist in der Veränderung der Rückstellung erfasst.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2010 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2011.

Die Gesamtvergütung in 2009 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 134

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 135

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um die 3., 4. und 5. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 26.703 Tsd €. Davon entfallen 20.632 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2010 1.511,6 Tsd €.

Die Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände stellen sich wie folgt dar:

| PENSIONSVERPFLICHTUNGEN | | | |
|-------------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|
| in Tsd € | Verpflichtung 31.12.2009 | Veränderung 2010 | Verpflichtung 31.12.2010 |
| Dr. Stefan Schulte | 1.673 | 553 | 2.226 |
| Herbert Mai | 1.763 | 173 | 1.936 |
| Peter Schmitz | 987 | 212 | 1.199 |
| Dr. Matthias Zieschang | 462 | 246 | 708 |
| Insgesamt | 4.885 | 1.184 | 6.069 |

— GRAFIK 136

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2010 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Sonstige Vereinbarungen

Jedes Vorstandsmitglied hat sich verpflichtet, über den Zeitraum des jeweiligen Dienstvertrags, Aktien der Fraport AG in einem Gegenwert, bezogen auf die kumulierten Anschaffungskosten, von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als fünf Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Die Bestellung von Herbert Mai als Mitglied des Vorstands wurde bis zum 30. September 2012 verlängert.

Herr Prof. Dr. Bender unterstützt die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der zum 31. August 2011 endende Beratervertrag ist um zwei weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden.

Für diese und weitere Aufgaben stellt die Fraport AG Herrn Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 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. Bis zum 31. August 2011 werden Reisekosten nach Genehmigung der Reise entsprechend den jeweils gültigen internen Richtlinien erstattet. Nach diesem Zeitpunkt werden Reisekosten nicht erstattet.

Sein Dienstvertrag sieht ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB beträgt für das Jahr 2010 175 Tsd €.

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 238,2 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.

Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich

gelten lassen. Für diesen Zeitraum verzichtet er auf eine Entschädigungsleistung durch die Fraport AG.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten 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.

Vergütung des Aufsichtsrats 2010

Die Vergütung des Aufsichtsrats 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 Betrags. 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 (siehe Anhang Tz. 56).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2010 insgesamt mit 519,2 Tsd € vergütet (Vorjahr 527,3 Tsd €).

Vergütung des Beraterkreises 2010

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 2010 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 78 Tsd € (Vorjahr 108 Tsd €).

55_ Vorstand

Mitglieder des Vorstands und deren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSTANDSVORSITZENDER

Dr. Stefan Schulte

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

VORSTAND ARBEITSDIREKTOR

Herbert Mai

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

VORSTAND OPERATIONS

Peter Schmitz

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ASG Airport Service GmbH, Frankfurt

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ ASG Airport Service GmbH, Frankfurt

_ Fraport Cargo Services GmbH (FCS)

VORSTAND CONTROLLING UND FINANZEN

Dr. Matthias Zieschang

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal

Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse

56_ Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSITZENDER

Karlheinz Weimar

HESSISCHER MINISTER DER FINANZEN A. D.

(Bezüge 2010: 37.750 €

2009: 37.750 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Flughafen GmbH Kassel, Calden (bis 31.8.2010)

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
(bis 31.8.2010)

_ Future Capital AG, Hessen Life Sciences Chemie
(bis 31.8.2010)

_ HA Hessen Agentur GmbH (bis 31.8.2010)

_ Messe Frankfurt GmbH (bis 31.8.2010)

_ DIAMOS AG (ab 15.12.2010)

Beirat mit Aufgaben eines Aufsichtsrats:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

STELLVERTRETENDER VORSITZENDER

Gerold Schaub

LANDESFACHBEREICHSL EITER VERKEHR VER. DI HESSEN

(Bezüge 2010: 31.450 €

2009: 32.650 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ LSG Lufthansa Service Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ LSG Sky Chefs Deutschland GmbH

Ismail Aydin

STELLVERTRETENDER BETRIEBSRATSVORSITZENDER

(Bezüge 2010: 22.350 €

2009: 22.350 €)

Dr. Manfred Bischoff

AUFSICHTSRATSVORSITZENDER DER DAIMLER AG

(Bezüge 2010: 21.550 €

2009: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Daimler AG

_ SMS GmbH

_ Voith GmbH (ab 5.3.2010)

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

_ Royal KPN N.V.

_ Unicredit S.p.A.

_ Voith AG (bis 4.3.2010)

Dr. Margarete Haase

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTZ AG

(ab 1. Januar 2011)

Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:

_ DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.

Jörg-Uwe Hahn

HESSISCHER MINISTER DER JUSTIZ,
FÜR INTEGRATION UND EUROPA
(Bezüge 2010: 31.450 €
2009: 31.450 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ K. L. Schmidt Consulting & Projektbau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ TaunusFilm GmbH (bis 31.12.2010)
_ HA Hessen Agentur GmbH
_ hr-Senderservice GmbH (ab 1.6.2010)

Mitglied im Beirat:

_ ÖD-Beirat DBV-Winterthur

Erdal Kina

BETRIEBSRATSMITGLIED
(Bezüge 2010: 22.350 €
2009: 22.350 €)

Lothar Klemm

HESSISCHER STAATSMINISTER A. D.
(Bezüge 2010: 28.350 €
2009: 29.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
_ REA Mobile AG
_ Dietz AG

Mitglied im Aufsichtsrat

_ IQB Career Services AG

Stefan H. Lauer

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTSCHE LUFTHANSA AG
(ab 18. August 2010)
(Bezüge 2010: 7.050 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Austrian Airlines AG
_ Lufthansa Flight Training GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ LSG Lufthansa Service Holding AG
_ Lufthansa Cargo AG
_ Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
_ ESMT European School of Management and
Technology GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat

_ Swiss International Air Lines AG
_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Member of the Board of Directors:

_ Aircraft Maintenance and Engineering Corp.
(Stellvertretender Vorsitz)
_ British Midland Ltd. (Vorsitz)
_ SN Airholding SA / NV
_ Günes Ekspres Havacilik A. S. (Sun Express)
(Stellvertretender Vorsitz)

Wolfgang Mayrhuber

VORSITZENDER DES VORSTANDS DEUTSCHE LUFTHANSA AG
(bis 30. Juni 2010)
(Bezüge 2010: 7.900 €
2009: 16.200 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Infineon Technologies AG (ab 17.2.2011)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ BMW AG
_ Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
_ Lufthansa Technik AG
_ Austrian Airlines
_ UBS AG (ab 14.4.2010)

Member of the Board of Directors:

_ SN Brussels

Member of the Supervisory Board:

_ HEICO Corporation

Klaus-Peter Müller

AUFSICHTSRATSVORSITZENDER COMMERZBANK AG
(bis 31. Dezember 2010)
(Bezüge 2010: 16.600 €
2009: 16.200 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Commerzbank AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Fresenius SE & Co. KGaA
_ Fresenius Management SE (ab 12.5.2010)
_ Linde AG

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Assicurazioni Generali S.p.A. (bis 24.4.2010)
_ Landwirtschaftliche Rentenbank

Member of the Board of Directors:

_ Parker Hannifin Corporation

Arno Prangenberg

WIRTSCHAFTSPRÜFER, STEUERBERATER
(Bezüge 2010: 26.350 €
2009: 25.150 €)

Matthias von Randow

BEVOLLMÄCHTIGTER DES VORSTANDS FÜR
POLITIK UND VERKEHRSRECHTE BEI AIR BERLIN
(bis 2. Juli 2010)
(Bezüge 2010: 12.575 €
2009: 24.750 €)

Mitglied im Beirat:

_ Duisburger Hafen AG (ab 1.4.2010)

Gabriele Rieken

BETRIEBSRATSMITGLIED
(Bezüge 2010: 24.350 €
2009: 23.950 €)

Petra Rossbrey

GENERALBEVOLLMÄCHTIGTE FINANZEN UND ADMINISTRA-
TION DER GCS GESELLSCHAFT FÜR CLEANING SERVICES
MBH & CO. AIRPORT FRANKFURT/MAIN KG
(Bezüge 2010: 26.350 €
2009: 25.150 €)

Mitglied im Beirat:

_ Energy Air GmbH

Dr. h. c. Petra Roth

OBERBÜRGERMEISTERIN DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(Bezüge 2010: 24.750 €

2009: 23.950 €)

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 (Konzernmandat)

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- _ Dom Römer GmbH
- _ Gas-Union GmbH
- _ House of Logistics & Mobility GmbH (HOLM) (ab 1.11.2010)
- _ Grontmij A & T 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

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied in der Trägerkommission:

- _ Sparkassenzweckverband Nassau

Mitglied im Vorstand:

- _ Deutscher Sparkassen- und Giroverband

Mitglied im Beirat:

- _ E. ON Ruhrgas AG
- _ Deutsche Vermögensberatung AG

Mitglied im Fernsehrat:

- _ Zweites Deutsches Fernsehen

Prof. Klaus-Dieter ScheurleSTAATSSSEKRETÄR IM BUNDEMINISTERIUM FÜR VERKEHR,
BAU UND STADTENTWICKLUNG

(ab 30. August 2010)

(Bezüge 2010: 6.200 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ Deutsche Flugsicherung GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Deutsche Bahn AG
- _ DB Mobility Logistics AG

Hans-Jürgen Schmidt1. STELLVERTRETENDER LANDESVORSITZENDER
KOMBA GEWERKSCHAFT HESSENVORSITZENDER
KOMBA GEWERKSCHAFT KREISVERBAND
FLUGHAFEN FRANKFURT / MAIN

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2010: 25.550 €

2009: 25.150 €)

Werner Schmidt

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2010: 22.350 €

2009: 23.150 €)

Vorsitzender des Vorstands:

- _ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- _ komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ SMW Abwasser GmbH
- _ FraSec GmbH (ab 1.4.2010)

Mitglied in der Verbandsversammlung:

- _ Riedwerke Kreis Groß-Gerau

Lutz Sikorski

STADTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(bis 5. Januar 2011)

(Bezüge 2010: 22.350 €

2009: 25.950 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

_ RTW Planungsgesellschaft mbH

_ FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Messe Frankfurt GmbH

_ ivm GmbH

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

_ Sportpark Stadion Frankfurt Gesellschaft für
Projektentwicklungen mbH

_ FSV Frankfurt 1899 Fußball GmbH

_ FAAG (Frankfurter Aufbau AG)

Peter Wichtel

BETRIEBSRATSVORSITZENDER BIS 9. MAI 2010

MITGLIED DES DEUTSCHEN BUNDESTAGS

(Bezüge 2010: 30.250 €

2009: 31.450 €)

Mitglied im Vorstand:

_ Unfallkasse Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ operational services GmbH & Co. KG

Edgar Stejskal

KONZERN-BETRIEBSRATSVORSITZENDER

STELLVERTRETENDER BETRIEBSRATSVORSITZENDER

(Bezüge 2010: 28.750 €

2009: 29.950 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

(Bezüge 2010: 42.550 €

2009: 39.025 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ DWS Investment GmbH

_ Evonik Industries AG

_ TUI AG (ab 9.2.2011)

56_ Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Abs. 2 HGB

| TOCHTERGESELLSCHAFTEN | | | | | | |
|---|------------------------|------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------|
| Name der Gesellschaft | Sitz | | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd € | Ergebnis (nach IFRS) in Tsd € | |
| AirIT Services AG | Lautzenhausen | 2010 | 100,00 | 1.479 | 275 | |
| | | 2009 | 100,00 | 1.189 | 179 | |
| Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,00 | 17.388 | 1.486 | |
| | | 2009 | 100,00 | 871 | 726 | |
| Airport Cater Service GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,00 | 26 | 0 | |
| | | 2009 | 100,00 | 26 | 0 | |
| Air-Transport IT Services, Inc. | Orlando / USA | 2010 | 100,00 | 4.349 | 1.655 | |
| | | 2009 | 100,00 | 2.508 | 472 | |
| Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi | Istanbul / Türkei | 2010 | 100,00 | 53.366 | -40 | |
| | | 2009 | 100,00 | 51.290 | 1.632 | |
| APS Airport Personal Service GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,00 | 1.461 | 911 | |
| | | 2009 | 100,00 | 1.168 | 618 | |
| Energy Air GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,00 | 2.132 | 2.012 | |
| | | 2009 | 100,00 | 1.910 | 1.812 | |
| Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE | Athen / Griechenland | 2010 | 100,00 | 83 | -6 | 3 |
| | | 2009 | 100,00 | 89 | -6 | 3 |
| FraCareServices GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 51,00 | 1.288 | 114 | |
| | | 2009 | 51,00 | 1.174 | 108 | |
| Fraport Airport Operations India Private Ltd. | Bangalore / Indien | 2010 | 100,00 | 2 | 0 | 3 |
| | | 2009 | 100,00 | 2 | 0 | 3 |
| Fraport Asia Ltd. | Hongkong / China | 2010 | 100,00 | 54.142 | 1.057 | |
| | | 2009 | 100,00 | 49.927 | -62 | |
| Fraport Cargo Services GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,00 | 19.875 | 4.952 | |
| | | 2009 | 100,00 | 14.923 | -1.071 | |
| Fraport Ground Services Austria GmbH | Schwechat / Österreich | 2010 | 100,00 | 100 | -284 | |
| | | 2009 | 100,00 | 384 | -1.219 | |
| Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,00 | 12.727 | 5.792 | 1, 2 |
| | | 2009 | 100,00 | 17.580 | 4.858 | 1, 2 |
| Fraport Malta Business Services Ltd. | St. Julians / Malta | 2010 | 100,00 | 66.565 | 988 | |
| | | 2009 | 100,00 | 50.891 | 821 | |
| Fraport Malta Ltd. | St. Julians / Malta | 2010 | 100,00 | 68.703 | 1.426 | |
| | | 2009 | 100,00 | 52.277 | 1.285 | |
| Fraport Objekte 162 163 GmbH | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,00 | 22 | 1 | |
| | | 2009 | 100,00 | 21 | 2 | |
| Fraport (Philippines) Services Inc. | Manila / Philippinen | 2010 | 99,99 | -3.242 | 0 | 3 |
| | | 2009 | 99,99 | -2.842 | 0 | 3 |
| Fraport Peru S. A. C. | Lima / Peru | 2010 | 99,99 | 290 | 118 | |
| | | 2009 | 99,99 | 156 | 143 | |
| FPS Frankfurt Passenger Services GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 51,0 | 233 | 138 | |
| | | 2009 | 51,0 | 95 | -252 | |
| Fraport Objekt Mönchhof GmbH | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,0 | 22 | 1 | |
| | | 2009 | 100,0 | 21 | 2 | |
| Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,0 | 6.002 | 3.186 | 1, 2 |
| | | 2009 | 100,0 | 6.179 | 1.439 | |
| Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,0 | 22 | 3 | |
| | | 2009 | 100,0 | 19 | 4 | |
| Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG | Flörsheim a. M. | 2010 | 100,0 | 4.423 | 952 | 1, 2 |
| | | 2009 | 100,0 | 5.442 | 2.082 | |
| Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd. | Riyadh / Saudi-Arabien | 2010 | 100,0 | 10.297 | 6.026 | |
| | | 2009 | 100,0 | 4.006 | 3.634 | |

| TOCHTERGESELLSCHAFTEN | | | | | | |
|---|-------------------------|------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--------------|
| Name der Gesellschaft | Sitz | | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd € | Ergebnis (nach IFRS) in Tsd € | |
| FraSec Fraport Security Services GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,0 | 5.237 | -2.909 | |
| | | 2009 | 100,0 | 9.045 | 1.654 | |
| Fraport Twin Star Management AD | Varna / Bulgarien | 2010 | 60,0 | 30.865 | 8.344 | |
| | | 2009 | 60,0 | 22.521 | 6.239 | ⁴ |
| FSG Flughafen-Service GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 33,33 | 154 | 79 | |
| | | 2009 | 33,33 | 167 | 92 | |
| GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG | Frankfurt a. M. | 2010 | 40,0 | 2.831 | 1.676 | ² |
| | | 2009 | 40,0 | 2.241 | 1.088 | ² |
| International Aviation Security (UK) Ltd. | London / Großbritannien | 2010 | 100,0 | 0 | 0 | ³ |
| | | 2009 | 100,0 | 0 | 0 | ³ |
| International Aviation Security, Lda. | Lissabon / Portugal | 2010 | 100,0 | 0 | 0 | ³ |
| | | 2009 | 100,0 | 0 | 0 | ³ |
| Lima Airport Partners S. R. L. | Lima / Peru | 2010 | 70,01 | 22.141 | 13.425 | |
| | | 2009 | 70,01 | 38.847 | 7.347 | ⁴ |
| Media Frankfurt GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 51,0 | 2.800 | 2.289 | |
| | | 2009 | 51,0 | 2.538 | 2.026 | |
| VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 100,0 | 36 | 1 | |
| | | 2009 | 100,0 | 35 | 1 | |

— GRAFIK 137

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

| Name der Gesellschaft | Sitz | | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd € | Ergebnis (nach IFRS) in Tsd € | |
|--|------------------|------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|
| AirtSystems GmbH | Hannover | 2010 | 50,0 | 3.176 | 977 | |
| | | 2009 | 50,0 | 3.088 | 980 | |
| Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi | Antalya / Türkei | 2010 | 50,0 | 23.244 | -37 | |
| | | 2009 | 50,0 | 23.280 | -35 | |
| Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi | Antalya / Türkei | 2010 | 50,0 | -157.132 | 46.633 | |
| | | 2009 | 50,0 | -199.700 | -74.257 | 4 |
| Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi | Antalya / Türkei | 2010 | 50,0 | 385 | 29 | 3 |
| | | 2009 | 50,0 | 338 | -32 | 3 |
| Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 16,66 | 199 | 0 | |
| | | 2009 | 16,66 | 199 | -1 | |
| Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 33,33 | 4.000 | 1.242 | |
| | | 2009 | 25,0 | 2.757 | 1.092 | |
| IC Ictas Uluslararası Insaat Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi | Ankara / Türkei | 2010 | 50,0 | 6.806 | -1 | 3 |
| | | 2009 | 50,0 | 6.537 | 68 | 3 |
| Medical Airport Service GmbH | Kelsterbach | 2010 | 50,0 | 4.074 | 1.079 | |
| | | 2009 | 50,0 | 3.628 | 1.277 | |
| Multi Park II Mönchhof GmbH | Walldorf (Baden) | 2010 | 50,0 | 116 | 1.543 | |
| | | 2009 | 50,0 | 2.324 | -97 | |
| NICE Aircraft Services & Support GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 52,0 | 17.524 | 6.220 | |
| | | 2009 | 52,0 | 13.763 | 2.435 | |
| Pantares Tradeport Asia Ltd. | Hongkong / China | 2010 | 50,0 | 3.674 | 146 | |
| | | 2009 | 50,0 | 2.710 | -739 | |
| Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. | Shanghai / China | 2010 | 50,0 | 260 | 4 | |
| | | 2009 | 50,0 | 229 | 3 | |
| Terminal for Kids gGmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 50,0 | 725 | 133 | |
| | | 2009 | 50,0 | 592 | 0 | |

— GRAFIK 138

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

| Name der Gesellschaft | Sitz | | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd € | Ergebnis (nach IFRS) in Tsd € | |
|--|---|------|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|---|
| Airmail Center Frankfurt GmbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 40,0 | 3.403 | 984 | |
| | | 2009 | 40,0 | 2.419 | -10 | |
| ASG Airport Service Gesellschaft mbH | Frankfurt a. M. | 2010 | 49,0 | 1.105 | 1.021 | |
| | | 2009 | 49,0 | 1.374 | 1.293 | |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH | Hannover | 2010 | 30,0 | 138.586 | -5.430 | |
| | | 2009 | 30,0 | 144.379 | 1.015 | |
| Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. | Xianyang City / China | 2010 | 24,5 | 257.491 | 18.386 | |
| | | 2009 | 24,5 | 218.080 | 16.031 | |
| Thalita Trading Ltd.; Northern Capital Gateway LLC | Lakatamia / Zypern; St. Petersburg / Russland | 2010 | 35,5 | 45.903 | 8.259 | |
| | | 2009 | 35,5 | 1.000 | 0 | 5 |
| Tradeport Hong Kong Ltd. | Hongkong / China | 2010 | 18,75 | -17.299 | 386 | |
| | | 2009 | 18,75 | -16.439 | -1.761 | |

— GRAFIK 139

ANDERE BETEILIGUNGEN

| Name der Gesellschaft | Sitz | | Anteil am Kapital in % | Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd € | Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd € | |
|--|--------------------------|------|------------------------|---|---|-----|
| Afriport S. A. | Luxemburg / Luxemburg | 2010 | 10,0 | – | – | 6 |
| | | 2009 | 10,0 | 600 | –67 | |
| Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR | Quito / Ecuador | 2010 | 35,0 | – | – | 3,8 |
| | | 2009 | 35,0 | – | – | 3 |
| Delhi International Airport Private Ltd. | Neu Delhi / Indien | 2010 | 10,0 | 423.774 | 3.283 | 9 |
| | | 2009 | 10,0 | 374.776 | –3.444 | 9 |
| Flughafen-Partner Holding GmbH | Berlin | 2010 | 28,6 | – | – | 3,6 |
| | | 2009 | 28,6 | 1.145 | –6 | 3 |
| Gateways for India Airports Private Ltd. | Bangalore / Indien | 2010 | 13,51 | 2 | 0 | 3,6 |
| | | 2009 | 13,51 | 1 | 0 | 3 |
| Ineuropa Handling Alicante, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | –575 | –786 | 3,6 |
| Ineuropa Handling Ibiza, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | 347 | 47 | 3,6 |
| Ineuropa Handling Madrid, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | –1.282 | –2.604 | 3,6 |
| Ineuropa Handling Mallorca, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | 871 | 270 | 3,6 |
| Ineuropa Handling Menorca, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | 281 | 101 | 3,6 |
| Ineuropa Handling Teneriffa, U. T. E. | Madrid / Spanien | 2010 | 20,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2007 | 20,0 | 1.642 | –762 | 3,6 |
| operational services GmbH & Co. KG | Frankfurt a. M. | 2010 | 50,0 | 3.127 | 1.151 | 10 |
| | | 2009 | 50,0 | 1.951 | –2.628 | 10 |
| Perishable-Center Frankfurt GbR | Frankfurt a. M. | 2010 | 0,0 | – | – | 6,7 |
| | | 2009 | 0,0 | 2.217 | 1.402 | |
| Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt | Frankfurt a. M. | 2010 | 10,0 | – | – | 6 |
| | | 2009 | 10,0 | 251 | –489 | |
| Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG | Frankfurt a. M. | 2010 | 4,0 | – | – | 6 |
| | | 2009 | 4,0 | 227 | –815 | |
| Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings Inc. (PTH) | Pasay City / Philippinen | 2010 | 40,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2005 | 40,0 | –1.590 | 833 | 3,6 |
| Philippine Airport and Ground Services Terminals Inc. (PTI) | Manila / Philippinen | 2010 | 40,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2005 | 40,0 | –2.937 | 1.390 | 3,6 |
| Philippine Airport and Ground Services, Inc. (PAGS) | Manila / Philippinen | 2010 | 40,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2005 | 40,0 | 4.533 | 9 | 3,6 |
| Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) | Pasay City / Philippinen | 2010 | 30,0 | – | – | 3,6 |
| | | 2005 | 30,0 | 98.747 | 4.761 | 3,6 |
| THE SQAIRE GmbH & Co. KG | Frankfurt a. M. | 2010 | 3,7 | – | – | 2,6 |
| | | 2005 | 3,7 | –250.730 | –156.799 | 2 |

¹ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme

² Bei Personengesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)

³ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation

⁴ Vorjahr gemäß IFRIC 12 angepasst

⁵ Im April 2010 Aufnahme des operativen Betriebs des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg

⁶ Aktueller Abschluss liegt noch nicht vor

⁷ Gesellschaft ohne Bareinlage

⁸ Durch die Liquidation besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik

⁹ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März

¹⁰ Zwischen der Gesellschaft und dem anderen Gesellschafter besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, Fraport hat keinen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik

Frankfurt am Main, den 7. März 2011
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

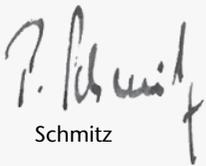
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

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 7. März 2011
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

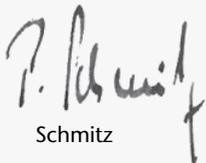
Der Vorstand



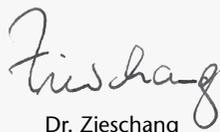
Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzern-Abschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzern-Abschluss und den Konzern-Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzern-Abschlussprüfung 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 Konzern-Abschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld 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 Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzern-Abschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzern-Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzern-Abschluss, 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 7. März 2011
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagenseil
Wirtschaftsprüfer

Kunz
Wirtschaftsprüfer

| SIEBENJAHRESÜBERSICHT ¹ | | | | | | | |
|--|----------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
| Umsatzerlöse | 2.194,6 | 2.010,3 | 2.101,6 | 2.329,0 | 2.143,9 | 2.089,8 | 1.998,1 |
| Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen | 0,4 | 0,9 | 0,4 | 0,5 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 36,9 | 39,1 | 33,8 | 24,6 | 23,1 | 20,6 | 21,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 52,1 | 45,3 | 66,1 | 71,7 | 83,3 | 31,2 | 23,8 |
| Gesamtleistung | 2.284,0 | 2.095,6 | 2.201,9 | 2.425,8 | 2.250,3 | 2.141,7 | 2.043,7 |
| Materialaufwand | -491,1 | -471,6 | -471,1 | -461,4 | -353,3 | -333,6 | -316,2 |
| Personalaufwand | -880,4 | -866,9 | -925,6 | -1.143,3 | -1.076,9 | -1.032,5 | -974,5 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | -201,9 | -187,4 | -204,5 | -240,6 | -241,7 | -233,1 | -243,4 |
| EBITDA | 710,6 | 569,7 | 600,7 | 580,5 | 578,4 | 542,5 | 509,6 |
| Abschreibungen | -279,7 | -268,8 | -241,5 | -245,2 | -248,0 | -235,9 | -235,1 |
| EBIT / Betriebliches Ergebnis | 430,9 | 300,9 | 359,2 | 335,3 | 330,4 | 306,6 | 274,5 |
| Zinsergebnis | -137,7 | -99,7 | -71,0 | -25,3 | -11,1 | -13,1 | -16,9 |
| Ergebnis aus assoziierten Unternehmen | 7,0 | 4,3 | -15,1 | 2,5 | 5,6 | 8,2 | 1,8 |
| Erträge aus Beteiligungen | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 5,3 | 6,8 | 6,3 | 13,7 |
| Wertminderungen auf Finanzanlagen | 0,0 | -7,2 | - | - | - | - | - |
| Sonstiges Finanzergebnis | -21,5 | -3,9 | 24,2 | 0,9 | 23,3 | -12,6 | -8,4 |
| Finanzergebnis | -152,2 | -106,4 | -61,8 | -16,6 | 24,6 | -11,2 | -9,8 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 278,7 | 194,5 | 297,4 | 318,7 | 355,0 | 295,4 | 264,7 |
| Ertragsteuern | -7,2 | -42,5 | -100,5 | -90,5 | -115,9 | -127,0 | -122,8 |
| Konzern-Ergebnis | 271,5 | 152,0 | 196,9 | 228,2 | 239,1 | 168,4 | 141,9 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss | 8,6 | 5,6 | 7,2 | 5,0 | -0,4 | 0,3 | 1,2 |
| davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG | 262,9 | 146,4 | 189,7 | 223,2 | 239,5 | 168,1 | 140,7 |
| Ergebnis je 10 €-Akte in € unverwässert | 2,86 | 1,60 | 2,07 | 2,44 | 2,63 | 1,85 | 1,56 |
| Ergebnis je 10 €-Akte in € verwässert | 2,85 | 1,59 | 2,05 | 2,42 | 2,59 | 1,82 | 1,53 |
| Kennzahlen | | | | | | | |
| EBITDA-Marge | % | 32,4 | 28,3 | 28,6 | 24,9 | 27,0 | 25,5 |
| EBIT-Marge | % | 19,6 | 15,0 | 17,1 | 14,4 | 15,4 | 13,7 |
| Umsatzrendite | % | 12,7 | 9,7 | 14,2 | 13,7 | 16,6 | 13,2 |
| Fraport-Assets | Mio € | 4.019,7 | 3.820,2 | 3.419,1 | 3.075,0 | 2.802,9 | 2.848,3 |
| ROFRA | % | 10,7 | 7,9 | 10,5 | 10,9 | 11,8 | 10,8 |
| Schlusskurs der Fraport-Akte in € | € | 47,16 | 36,28 | 30,91 | 53,87 | 54,02 | 44,90 |
| Dividende je Aktie in € | € | 1,25 ² | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 0,90 |
| Beschäftigte im Jahresdurchschnitt | | 19.792 | 19.970 | 23.079 | 30.437 | 28.246 | 25.781 |
| Kennzahlen | | | | | | | |
| | | Stand 31.12.2010 | Stand 31.12.2009 | Stand 31.12.2008 | Stand 31.12.2007 | Stand 31.12.2006 | Stand 31.12.2005 |
| Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag | Mio € | 115,6 | 106,2 | 105,6 | 105,3 | 105,2 | 82,1 |
| Netto-Finanzschulden | Mio € | 2.024,4 | 1.614,5 | 925,6 | 338,0 | -49,8 | -2,1 |
| Capital Employed | Mio € | 4.626,9 | 4.043,5 | 3.328,0 | 2.734,5 | 2.196,0 | 2.075,1 |
| Gearing Ratio | % | 77,8 | 66,5 | 38,5 | 14,1 | -2,2 | -0,1 |
| Verschuldungsgrad | % | 22,1 | 18,2 | 14,1 | 5,9 | -1,1 | -0,1 |
| Dynamischer Verschuldungsgrad | % | 356,7 | 378,5 | 187,9 | 67,6 | -10,0 | 0,0 |
| Working Capital | Mio € | 1.878,4 | 2.030,0 | 919,7 | 218,0 | 568,2 | 574,4 |

¹ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben² Vorgeschlagene Dividende

| SIEBENJAHRESÜBERSICHT ¹ | | | | | | | |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| in Mio € | Stand 31.12.2010 | Stand 31.12.2009 | Stand 31.12.2008 | Stand 31.12.2007 | Stand 31.12.2006 | Stand 31.12.2005 | Stand 31.12.2004 |
| Geschäfts- oder Firmenwert | 38,6 | 40,0 | 22,7 | 22,7 | 97,1 | 108,3 | 116,8 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 32,4 | 34,0 | 33,3 | 43,9 | 39,1 | 50,2 | 52,5 |
| Investments in Flughafen-Betreiberprojekte | 1.073,4 | 1.098,4 | 597,6 | 570,3 | 3,2 | – | – |
| Sachanlagen | 5.013,3 | 4.486,4 | 3.968,6 | 3.628,6 | 2.768,3 | 2.611,6 | 2.395,8 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 34,0 | 34,7 | 9,0 | 10,1 | 66,9 | 37,4 | 0,0 |
| Anteile an assoziierten Unternehmen | 97,1 | 72,9 | 72,4 | 37,1 | 56,2 | 53,6 | 46,9 |
| Andere Finanzanlagen | 394,6 | 474,7 | 205,4 | 252,2 | 302,1 | 209,5 | 52,6 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 20,9 | 20,0 | 42,4 | 58,5 | 36,8 | 33,2 | 75,2 |
| Ertragsteuerforderungen | 29,6 | 23,6 | 26,6 | 33,5 | 32,2 | – | – |
| Latente Steueransprüche | 43,1 | 68,3 | 30,4 | 7,2 | 16,4 | 19,3 | 13,4 |
| Langfristige Vermögenswerte | 6.777,0 | 6.353,0 | 5.008,4 | 4.664,1 | 3.418,3 | 3.123,1 | 2.753,2 |
| Vorräte | 77,9 | 54,0 | 47,4 | 39,5 | 32,9 | 14,4 | 12,1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 178,3 | 158,4 | 154,9 | 154,6 | 185,5 | 190,0 | 168,6 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 319,2 | 492,2 | 205,1 | 76,6 | 62,3 | 71,5 | 64,2 |
| Ertragsteuerforderungen | 5,5 | 5,3 | 7,8 | 13,2 | 2,0 | – | – |
| Zahlungsmittel | 1.812,6 | 1.802,3 | 1.154,8 | 651,3 | 632,5 | 574,2 | 666,4 |
| Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte | – | – | – | 165,6 | 0,1 | 2,7 | – |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 2.393,5 | 2.512,2 | 1.570,0 | 1.100,8 | 915,3 | 852,8 | 911,3 |
| Gezeichnetes Kapital | 918,4 | 917,7 | 916,1 | 914,6 | 913,7 | 910,7 | 905,1 |
| Kapitalrücklage | 582,0 | 578,3 | 573,1 | 565,2 | 558,8 | 550,5 | 537,6 |
| Gewinnrücklagen | 1.217,7 | 1.039,2 | 1.018,8 | 1.022,0 | 878,5 | 698,1 | 598,0 |
| Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital | 2.718,1 | 2.535,2 | 2.508,0 | 2.501,8 | 2.351,0 | 2.159,3 | 2.040,7 |
| Nicht beherrschende Anteile | 21,2 | 22,6 | 60,2 | 33,0 | 22,1 | 15,4 | 10,8 |
| Eigenkapital | 2.739,3 | 2.557,8 | 2.568,2 | 2.534,8 | 2.373,1 | 2.174,7 | 2.051,5 |
| Finanzschulden | 4.256,6 | 4.126,9 | 1.685,3 | 830,6 | 718,8 | 622,4 | 574,1 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 60,0 | 114,7 | 192,9 | 365,6 | – | – | – |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 949,2 | 904,7 | 514,8 | 451,7 | 106,1 | 115,4 | 104,3 |
| Latente Steuerverpflichtungen | 105,5 | 143,9 | 123,5 | 108,3 | 139,7 | 119,7 | 134,2 |
| Pensionsverpflichtungen | 22,1 | 20,3 | 19,0 | 19,4 | 20,6 | 21,4 | 25,5 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 68,0 | 135,0 | 170,0 | 163,0 | 166,2 | 167,0 | 151,7 |
| Sonstige Rückstellungen | 147,0 | 129,9 | 101,0 | 136,2 | 101,4 | 112,1 | 95,3 |
| Langfristige Schulden | 5.608,4 | 5.575,4 | 2.806,5 | 2.074,8 | 1.252,8 | 1.158,0 | 1.085,1 |
| Finanzschulden | 151,8 | 118,9 | 555,5 | 367,8 | 125,2 | 140,1 | 86,6 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 274,6 | 219,8 | 393,8 | 441,5 | 229,0 | 173,3 | 100,4 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 180,5 | 147,7 | 63,6 | 75,7 | 118,1 | 105,1 | 111,7 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 12,9 | 6,7 | 1,9 | 14,2 | 16,4 | 18,5 | 43,5 |
| Sonstige Rückstellungen | 203,0 | 238,9 | 188,9 | 185,3 | 218,8 | 206,2 | 185,7 |
| Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | – | – | – | 70,8 | 0,2 | – | – |
| Kurzfristige Schulden | 822,8 | 732,0 | 1.203,7 | 1.155,3 | 707,7 | 643,2 | 527,9 |
| Bilanzsumme | 9.170,5 | 8.865,2 | 6.578,4 | 5.764,9 | 4.333,6 | 3.975,9 | 3.664,5 |
| Veränderung gegenüber Vorjahr in % | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 6,7 | 26,8 | 7,4 | 36,4 | 9,5 | 13,4 | –1,0 |
| Eigenkapital (abzüglich der Anteile Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag) | 7,1 | 1,1 | 0,2 | 6,7 | 8,1 | 5,3 | 4,6 |
| Anteil an der Bilanzsumme in % | | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 73,9 | 71,7 | 76,1 | 80,9 | 78,9 | 78,6 | 75,1 |
| Eigenkapitalquote | 28,4 | 27,4 | 36,5 | 41,6 | 51,8 | 52,2 | 53,8 |

¹ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben

GLOSSAR

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital¹

Dividendenrendite

Dividende je Aktie / Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT / Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA / Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital¹ / Bilanzsumme;

Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil / Eigenkapital¹

EURIBOR

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

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 / Eigenkapital¹

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 (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Positionen der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

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

¹ Eigenkapital abzüglich der Anteile Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag

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
Erhard Hehl, Tiefenbronn

Druck

Universitätsdruckerei H. Schmidt GmbH & Co. KG
Mainz

Veröffentlichungstermin

24. März 2011

Redaktionsschluss

7. März 2011

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den Texten des Berichts vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Form mit ein.

FINANZKALENDER 2011

Donnerstag, 12. Mai 2011

Zwischenbericht zum 31. März 2011

Mittwoch, 1. Juni 2011

Hauptversammlung

Donnerstag, 4. August 2011

Zwischenbericht zum 30. Juni 2011

Donnerstag, 10. November 2011

Zwischenbericht zum 30. September 2011

VERKEHRSKALENDER 2011

VERKEHRSKALENDER 2011

| Monat | |
|--------------------------|-------------------------------|
| März 2011 / Q1 2011 | Dienstag, 12. April 2011 |
| April 2011 | Donnerstag, 12. Mai 2011 |
| Mai 2011 | Mittwoch, 15. Juni 2011 |
| Juni 2011 / 6M 2011 | Dienstag, 12. Juli 2011 |
| Juli 2011 | Mittwoch, 10. August 2011 |
| August 2011 | Montag, 12. September 2011 |
| September 2011 / 9M 2011 | Donnerstag, 13. Oktober 2011 |
| Oktober 2011 | Donnerstag, 10. November 2011 |
| November 2011 | Montag, 12. Dezember 2011 |

