



Jahresabschluss

*der Einzelgesellschaft nach HGB für 2010
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide*

LAGEBERICHT DER FRAPORT AG

| | |
|--|----|
| Struktur der Fraport AG | 1 |
| Geschäftstätigkeit und Organisation | 1 |
| Angaben gemäß § 289 Abs. 4 HGB | 1 |
| Abhängigkeitsbericht | 2 |
| Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB | 2 |
| Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats | 2 |
| Geschäftsentwicklung 2010 | 3 |
| Wesentliche Geschäftsvorfälle | 3 |
| Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen | 4 |
| Entwicklung des Luftverkehrs | 4 |
| Änderung der Rechnungslegung durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) | 5 |
| Ertragslage | 5 |
| Vermögens- und Finanzlage | 6 |
| Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter | 9 |
| Chancen- und Risikobericht | 10 |
| Risikopolitische Grundsätze | 10 |
| Das Risikomanagement-System | 10 |
| Geschäftsrisiken | 12 |
| Sonstige Risiken | 17 |
| Gesamtrisikobeurteilung | 18 |
| Geschäftschancen | 18 |
| Nachtragsbericht | 19 |
| Prognosebericht | 20 |
| Ausblick 2011 | 20 |
| Vorschau 2012 | 21 |

JAHRESABSCHLUSS DER FRAPORT AG

| | |
|---|----|
| Gewinn- und Verlustrechnung | 24 |
| Bilanz | 25 |
| Entwicklung des Anlagevermögens | 26 |
| Anhang zum Jahresabschluss 2010 | 28 |
| Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss | 28 |
| Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz | 31 |
| Ergänzende Angaben | 44 |
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 64 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | 65 |

Lagebericht

STRUKTUR DER FRAPORT AG

Geschäftstätigkeit und Organisation

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt zu den international führenden Flughafen-Betreibergesellschaften und besitzt sowie betreibt mit dem Flughafen Frankfurt eines der weltweit bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze. Das Dienstleistungsspektrum der Fraport AG umfasst sämtliche Leistungen rund um den Flug- und Terminalbetrieb. Gemeinsam mit Partnern entwickelt die Fraport AG den Frankfurter Flughafen zur „Frankfurt Airport City“, einem herausragenden Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandort. Über Beteiligungen ist die Fraport AG auf vier Kontinenten aktiv. Der Sitz der Gesellschaft ist in Frankfurt am Main.

Die strategische und operative Verantwortung der Fraport AG obliegt dem Vorstand, bestehend aus Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Die Organisation der Fraport AG untergliedert sich in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche. Jeder Bereich ist jeweils einem Vorstandsmitglied zugewiesen. Die Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

Der Vorstandsvorsitzende Dr. Stefan Schulte verantwortet den Strategischen Geschäftsbereich „Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit“ sowie die Zentralbereiche „Rechtsangelegenheiten und Verträge“, „Revision“, „Unternehmensentwicklung“ und „Unternehmenskommunikation“. Dr. Schulte ist darüber hinaus für die Corporate Governance der Fraport AG zuständig.

Herbert Mai, Vorstand Arbeitsdirektor, unterstehen der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ sowie die Zentralbereiche „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ und „Personalserviceleistungen“.

Dem Vorstand Operations Peter Schmitz 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 Herrn Schmitz auch die Verantwortung des neu geschaffenen Servicebereichs „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Dr. Matthias Zieschang, Vorstand Controlling und Finanzen, verantwortet die Zentralbereiche „Finanzen und Investor Relations“, „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling“, „Rechnungswesen“ und „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ sowie den Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“.

Angaben gemäß § 289 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. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz – BilMoG) werden die eigenen Aktien ab dem Geschäftsjahr 2010 offen vom Grundkapital abgesetzt. 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 Aktiegattungen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 Wertpapierhandelsgesetz (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. 30.

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

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,50 % (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.“

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 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

engeren 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 der Fraport AG 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)

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe Anhang Tz. 40). 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. 44 sowie im Corporate Governance Bericht des Geschäftsberichts ersichtlich. Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls dem Anhang Tz. 44 beziehungsweise dem Corporate Governance Bericht des Geschäftsberichts zu entnehmen.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2010

Wesentliche Geschäftsvorfälle

Neue Entgeltordnung am Frankfurter Flughafen effektiv

Nachdem sich die Fraport AG 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 der Fraport

AG in den kommenden Jahren erwartete Passagierwachstum beeinträchtigt wird, bleibt zu beobachten.

Neuer Bodenabfertigungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa in Frankfurt

Die Fraport AG 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 1

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 Airports Council International (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.

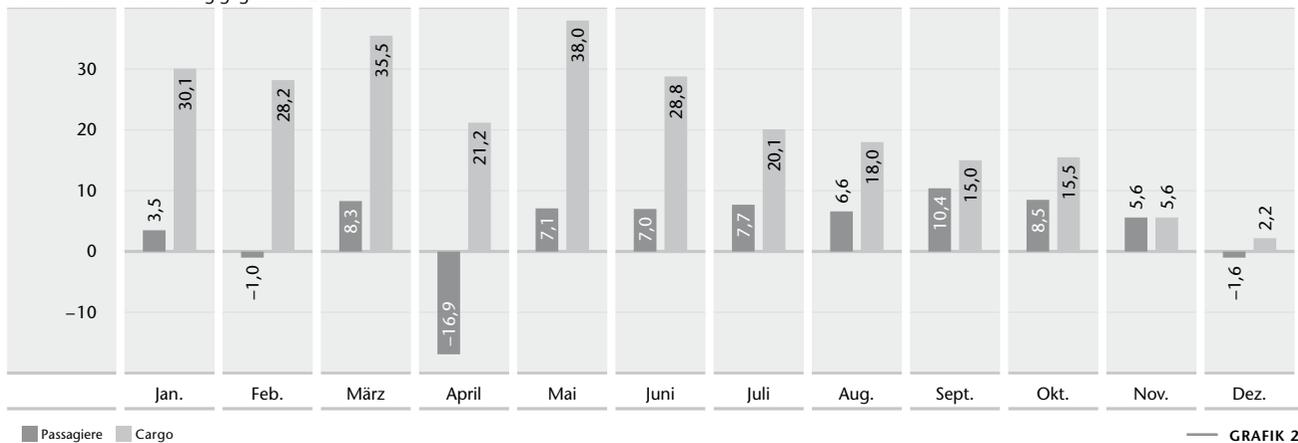
Verkehr am Flughafen Frankfurt

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

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 ent-

PASSAGIER- UND CARGO-ENTWICKLUNG 2010

Prozentuale Veränderung gegenüber 2009



wickelten 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 Nordamerikaverbindungen 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 2

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.

Änderung der Rechnungslegung durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG)

Erstmals kommen die in 2009 in Kraft getretenen und ab 1. Januar 2010 verpflichtend anzuwendenden Vorschriften des BilMoG zur Anwendung. Die bisherigen Darstellungen der

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden entsprechend den Vorgaben des BilMoG angepasst. Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund der Anwendung des BilMoG nicht angepasst.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die Fraport AG erzielte im vergangenen Geschäftsjahr **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.736,4 Mio €. Damit stieg der Umsatz trotz der negativen Einflüsse der Aschewolke und des harten Winters um 76,9 Mio € (+4,6%). Wesentlicher Grund für die Zunahme war das Verkehrswachstum am Frankfurter Flughafen, das sich insbesondere in dem Anstieg der Flughafen-Entgelte sowie der Retail-Erlöse widerspiegelte. Neben dem Verkehrswachstum wirkten sich auch die Erhöhungen der Flughafen-Entgelte per 1. Juli und per 1. Oktober 2010 umsatzsteigernd aus. Die Fremdvergabe der Sicherheitsleistungen im Terminal 2 durch das Bundesministerium des Innern per 1. Januar 2010 führte dagegen zu einem Rückgang der Umsätze. Aufgrund diesbezüglich verringerter Kosten konnte der negative Umsatzeffekt auf das EBITDA abgemildert werden. Eine höhere Nachfrage nach Versorgungsleistungen sowie der Verkauf einer Logistikimmobilie führten zu einem Anstieg der Erlöse im Bereich Real Estate.

Die **übrigen Erträge** lagen in Höhe von 92,2 Mio € um 20,3 Mio € über dem Vorjahreswert (+28,2%). Grund für den deutlichen Anstieg waren im Wesentlichen Rückstellungsaufhebungen im Frachtbereich. Im Vorjahr erhöhte die Forderung für den Verlustausgleich der verkauften Beteiligung Flughafen Hahn die übrigen Erträge um 5,6 Mio €. Die **Gesamtleistung** der Fraport AG lag mit 1.828,6 Mio € um 97,2 Mio € über dem Vorjahreswert (+5,6%).

Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) stieg um 61,9 Mio € über den Wert von 2009 auf 698,5 Mio € (+9,7%). Gründe für den Anstieg waren unter anderem die bis zum Verkauf einer Immobilie im Bereich Real Estate aufgelaufenen Herstellungskosten, die als Materialaufwand ausgewiesen werden sowie unrealisierte Währungskurseffekte. Rückstellungen im Rahmen des Ankauf- und Ausgleichsprogramms für Immobilien, die besonders niedrig überflogen werden (Fraport Casa), sowie ein Anstieg der bezogenen Leistungen führten zu einer weiteren Erhöhung des Sachaufwands. Der **Personalaufwand** verringerte sich im Berichtszeitraum vor allem aufgrund der rückläufigen Beschäftigtenzahl von 644,1 Mio € auf 640,1 Mio € (-0,6%). Der **gesamte operative Aufwand** (Sach- und Personalaufwand) lag mit 1.338,6 Mio € um 57,9 Mio € über dem Vorjahreswert (+4,5%).

Das **EBITDA** stieg aufgrund der im Verhältnis zum Umsatz unterproportionalen Kostenentwicklung von 450,7 Mio € auf 490,0 Mio € (+8,7%). Bereinigt um den im Vorjahr erfassten Ertrag zum Ausgleich des Verlusts der verkauften Beteiligung Flughafen Hahn stieg das EBITDA um 44,9 Mio € oder 10,1%. Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) verbesserte sich im Vorjahresvergleich von 27,2% auf 28,2%. Das **EBIT** lag trotz höherer Abschreibungen auf Sachanlagen um 23,9 Mio € über dem Wert von 2009 bei 279,0 Mio € (+9,4%).

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich von -27,5 Mio € auf -32,2 Mio €. Ursächlich für den Rückgang war insbesondere ein Anstieg des Zinsaufwands aufgrund der hohen Investitionstätigkeiten. Positiv wirkten sich dagegen höhere Erträge aus Beteiligungen aus, die vor allem aus Dividendenzahlungen der Beteiligung Flughafen Lima in Höhe von 20,7 Mio € resultierten. Ohne die Aktivierung der Fremdkapitalkosten gemäß § 255 Abs. 3 HGB wäre der Zinsaufwand in 2010 um 53,0 Mio € höher ausgefallen (2009: 38,2 Mio €).

Im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 musste die Fraport AG 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 2,9% deutlich unter dem Vorjahreswert von 22,8%. Bereinigt um den Effekt hätte die Steuerquote bezogen auf die laufenden Steuern bei zirka 32,9% gelegen. Der **Jahresüberschuss** stieg entsprechend von 175,7 Mio € auf 238,5 Mio € (+35,7%). Ohne den beschriebenen Steuereffekt hätte der Jahresüberschuss in etwa auf Vorjahresniveau gelegen.

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen

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

In der Grafik sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts **vor Konsolidierung** dargestellt (Werte nach IFRS gemäß Handelsbilanz II). — GRAFIK 3

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%. Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG von 238,5 Mio € würde sich damit eine Ausschüttungsquote von 48,5% ergeben (Vorjahr: 60,4%).

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Die Fraport AG hat im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 1.001,8 Mio € investiert. Damit lag das Investitionsvolumen rund 410 Mio € unter dem Vorjahr (1.411,1 Mio €). Grund für den Rückgang war im Wesentlichen eine geringere Anlagetätigkeit im Financial Asset Management.

Auf Investitionen in das **Sachanlagevermögen** entfielen in 2010 rund 765 Mio € (2009: rund 900 Mio €). Den Schwerpunkt der Bautätigkeiten bildete erneut der Ausbau des Frankfurter

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 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

Flughafens. Im Zusammenhang mit den 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. Im Zusammenhang mit den Investitionen wurden rund 53 Mio € Bauzeitinsen aktiviert (2009: 38 Mio €). In das **Finanzanlagevermögen** wurden knapp 235 Mio € investiert (2009: rund 510 Mio €). Der Großteil entfiel dabei auf den Erwerb von Geldanlagen (insbesondere Wertpapiere und Schuldscheindarlehen). Eine detaillierte Aufstellung der Investitionen ist dem Anlagespiegel im Jahresabschluss zu entnehmen.

Kapitalflussrechnung

| KAPITALFLUSSRECHNUNG | | | | |
|--|---------|----------|-------------|------------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 | Veränderung | Veränderung in % |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode | 1.654,3 | 1.017,1 | 637,2 | 62,6 |
| Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit | 345,9 | 301,4 | 44,5 | 14,8 |
| Cash Flow aus Investitionstätigkeit | -436,1 | -1.580,8 | 1.144,7 | - |
| Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit | -38,7 | 1.916,6 | -1.955,3 | - |
| Finanzmittelfonds am Ende der Periode | 1.525,4 | 1.654,3 | -128,9 | -7,8 |

— GRAFIK 4

In Höhe von 345,9 Mio € lag der **Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit** um 44,5 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+14,8%). Maßgeblich für die Zunahme waren vor allem die positive Verkehrsentwicklung in Frankfurt sowie die Erhöhungen der Flughafen-Entgelte per 1. Juli und 1. Oktober 2010.

Der **Cash Flow aus Investitionstätigkeit** verringerte sich insbesondere aufgrund geringerer Investitionen in das Finanzanlagevermögen sowie der im Vorjahr geleisteten Teilzahlung an die Celanese AG / Ticono GmbH von 1.580,8 Mio € auf 436,1 Mio € (-72,4%). Die höheren Investitionen in das Finanzanlagevermögen 2009 resultierten dabei vor allem aus der Anlage zusätzlich aufgenommener Mittel zur Vorratsfinanzierung der Investitionsmaßnahmen in Frankfurt.

Der deutliche Rückgang des **Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit** von 1.916,6 Mio € auf -38,7 Mio € stand ebenfalls im Zusammenhang mit den Vorratsfinanzierungsmaßnahmen 2009, die im Vorjahr zu einem deutlichen Zufluss liquider Mittel führten.

Insgesamt ging der **Finanzmittelbestand** aufgrund der anhaltend hohen Investitionen in das Sachanlagevermögen von 1.654,3 Mio € auf 1.525,4 Mio € zurück (-7,8%). Dabei enthält der Finanzmittelbestand unter anderem auch Termingelder mit Laufzeiten über drei Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz lässt sich der Finanzmittelbestand aus dem Kassenbestand abzüglich des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten herleiten.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG stieg im vergangenen Geschäftsjahr von 7.202,5 Mio € auf 7.344,8 Mio € (+2,0%). Grund für den Zuwachs war hauptsächlich eine Erhöhung des **Anlagevermögens**, das von 5.039,8 Mio € auf 5.414,1 Mio € anstieg (+7,4%). Während der Posten „Sachanlagen“ vor allem aufgrund der anhaltenden Investitionstätigkeiten in Frankfurt zunahm, führte der Finanzierungsbedarf durch die Liquidierung von Wertpapieren gleichwohl zu einem Rückgang des Postens „Finanzanlagen“. Das **Umlaufvermögen** reduzierte sich im Wesentlichen durch die Auszahlung liquider Mittel zur Finanzierung der Investitionen von 2.135,1 Mio € auf 1.857,5 Mio € (-13,0%).

Nach Einbeziehung des Jahresüberschusses belief sich das **Eigenkapital** einschließlich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags auf 2.426,3 Mio € (+8,8%). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag) erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 2,0 Prozentpunkte auf 31,5%. Die Verminderung der **Rückstellungen** von 648,7 Mio € auf 459,0 Mio € (-29,2%) ist im Wesentlichen auf die Rückstellungsauflösung im Frachtbereich sowie die Auflösung der Steuerrückstellung im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 zurückzuführen. Die **Verbindlichkeiten** erhöhten sich im vergangenen Jahr vor allem durch zusätzliche Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 4.244,3 Mio € auf 4.380,0 Mio € (+3,2%). Die **Netto-Finanzschulden** der Fraport AG (Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen abzüglich des Kassenbestands und der kurzfristig liquidierbaren Mittel) lagen mit 1.795,1 Mio € zum Bilanzstichtag um 472,7 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+35,7%). Die **Gearing Ratio** – das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital (ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag) – stieg entsprechend von 62,3% auf 77,7%.

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

Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Fraport AG beinhaltet die strategischen Ziele Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirt-

FREMDKAPITALSTRUKTUR

| Finanzierungsart | Jahr der Aufnahme | Nominalvolumen in Mio € | Fälligkeit | Tilgungsstruktur | Verzinsung | Zinssatz |
|-----------------------------|-------------------|--|------------|--|----------------------|--------------------------|
| | 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 |
| Schuldscheindarlehen | 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 5

schaftlicher Risiken, Rentabilität und Flexibilität. Insbesondere aufgrund des kapitalintensiven Investitionsprogramms in Frankfurt besitzt die **Sicherung der Liquidität** oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer soliden Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung aus dem Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit als auch durch Außenfinanzierungsmaßnahmen mittels Fremdkapital sichergestellt. Als Ergebnis dieser Maßnahmen wies die Fraport AG zum 31. Dezember 2010 insgesamt eine Liquiditätsposition von rund 2,1 Mrd € aus, die zur Finanzierung der anstehenden Investitionen – zusätzlich zum jeweils erwirtschafteten Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit – zur Verfügung steht. Darüber hinaus verfügte die Fraport AG zum Bilanzstichtag über kurzfristige freie Kreditlinien in Höhe von rund 450 Mio €. Zum Bilanzstichtag belief sich die durchschnittliche Restlaufzeit des Fremdkapitals von 3,9 Mrd €, 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 Finan-

zierung. 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 5

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.

In Beteiligungen der Fraport AG 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 € denominiert 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

VERÄNDERUNG DER BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR

| Strategischer Geschäftsbereich | 2010 | 2009 | Veränderung | Veränderung in % |
|---|---------------|---------------|-------------|------------------|
| Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau, Unternehmenssicherheit | 1.331 | 1.295 | 36 | 2,8 |
| Airport Security Management | 1.273 | 1.338 | -65 | -4,9 |
| Bodenverkehrsdienste | 5.644 | 5.794 | -150 | -2,6 |
| Handels- und Vermietungsmanagement | 382 | 379 | 3 | 0,8 |
| Andere | 2.492 | 2.500 | -8 | -0,3 |
| Gesamt | 11.122 | 11.306 | -184 | -1,6 |

— GRAFIK 6

durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie denominiert 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 beziehungsweise 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 durch die kontinuierliche Prüfung der Schuldner im Rahmen des Risikocontrollings erreicht werden.

Für die **Rentabilität** strebt die Fraport AG 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 der Fraport AG gegeben hat, für die ein externes Rating erforderlich gewesen wäre, benötigt die Fraport AG aktuell kein externes Rating. Ob dies auch weiterhin Bestand haben wird, hängt im Wesentlichen vom Marktumfeld und weiteren Akquisitionen ab und wird von der Fraport AG gegebenenfalls kurzfristig entschieden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG lag in 2010 bei 11.122 Mitarbeitenden und damit um 184 unter dem Vorjahreswert (ohne Auszubildende und Freigestellte). Insgesamt 8.630 Beschäftigte waren in den vier Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG tätig (2009: 8.806). Darüber hinaus waren 2.492 Mitarbeitende in Service- und Zentralbereichen der Fraport AG beschäftigt (2009: 2.500). Gründe für den Rückgang der Mitarbeiterzahlen waren sowohl die natürliche Fluktuation als auch ein veränderter Personalmix. Der Anteil der Frauen lag in 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 %. Die Zahl der Auszubildenden lag mit durchschnittlich 288 leicht über dem Wert von 2009 (+4 Auszubildende).

Die Veränderung der Beschäftigtenstruktur der Fraport AG ist der Tabelle zu entnehmen (Vorjahreswerte aufgrund betrieblicher Umorganisationen angepasst): — GRAFIK 6

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. Außerordentlich 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 Anteilsscheine für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitaler-

höhung gegen Bareinlage zurück und überträgt diese an ihre Beschäftigten. Insgesamt entschieden sich im Geschäftsjahr 2010 6.376 Mitarbeitende für das Aktienmodell und zeichnen 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 € errechnet, 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.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Risikopolitische Grundsätze

Die Fraport AG sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel 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 der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

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

Der 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 quartalsweisen 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 der Fraport AG gefährdenden Entwicklungen gewährleistet.

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

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen nach § 91

Abs. 2 AktG. Das Risikomanagement-System wird regelmäßig von der Internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

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

Bewertung von Risiken

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

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

Risikomanagement bei Beteiligungen

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

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem gemäß § 289 Abs. 5 HGB

Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlusssebene 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 BilMoG angepasst wurde.

Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung / Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschluss-

buchungen, 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 standardisierter 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 Rechnungslegungs-Prozesse 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 Rechnungslegungs-Prozesses erfassten Vermögensgegenstände 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 die Fraport AG einen Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung von bilanziell relevanten Sachverhalten in der Rechnungslegung sicher-

zustellen. Darüber hinaus ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems der Fraport AG zur Bilanzierung gewährleistet, dass im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses identifizierte Sachverhalte bilanziell gewürdigt und gegebenenfalls in der Rechnungslegung erfasst werden. Sowohl der Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess sind in einer gesonderten Richtlinie geregelt.

Risiken im Zusammenhang mit der Abbildung von Finanzinstrumenten, insbesondere auch von Sicherungsgeschäften, in der Rechnungslegung werden im Rahmen eines implementierten Prozesses überwacht.

Der Abschlussprozess der Fraport AG ist detailliert in einem Ablaufplan beschrieben, der die einzelnen Prozessschritte mit Termin und Verantwortlichkeit enthält. Der Prozessfortschritt und 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 und außerplanmäßige Abschreibungen 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 der Fraport AG haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die der Fraport AG haben. Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute (Quelle siehe „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 die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 Geschäft der Fraport AG haben. Währungskurschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung der Fraport AG speziell im Retail-Geschäft verändern. Die von der Fraport AG 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 die Fraport AG 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 die Fraport AG 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, 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 der Fraport AG 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

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

Der Gesamtbetrag der bereits aktivierten Investitionen und bestellten Güter im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau hat sich in 2010 auf 1.616,0 Mio € zum 31. Dezember 2010 erhöht. Der Gesamtbetrag der auf die Ausbauproduktion entfallenden, aktivierten Bauzeitkosten beträgt zum Stichtag 84,5 Mio €. Sollte der Flughafen-Ausbau aufgrund der verblie-

benen juristischen Risiken nicht realisierbar sein beziehungsweise sich zeitlich wesentlich verzögern, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils dieser Investitionen wesentlich beeinträchtigt.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich ihrer Bilanzpositionen und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet die Fraport AG 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 Marktzenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Unternehmens haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt. Negativen Marktwerten wird in diesem Fall durch die Bildung von Drohverlustrückstellungen Rechnung getragen. Zinsderivate werden ausschließlich zur Optimierung von Kreditkonditionen und zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken im Rahmen der Finanzstrategie eingesetzt. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem geplanten Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten. Im Rahmen der 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 Derivateabschlusse 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 Einlagensicherungs-einrichtung unterliegen. Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings sowie die CDS-Spreads der Banken und Finanzanlagen werden regelmäßig überprüft.

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

SONSTIGE FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmanahme hat die Fraport AG 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 die Fraport AG Einlagen unterhält beziehungsweise Wertpapiere gekauft hat. Durch die seitens der EU verabschiedeten Manahmenpakete zur Stabilisierung der Kapitalmärkte haben sich diese Risiken reduziert. Gleichwohl hat die Fraport AG verschiedene Maßnahmen zusätzlich ergriffen, um die Risiken zu begrenzen. So wurde unter anderem ein Monitoringverfahren zur Beobachtung der aktuellen Lage an den Kapitalmärkten eingeführt. Des Weiteren wurden die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten umgeschichtet.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko trägt die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 der Fraport AG gegen die Republik der Philippinen auf Basis des Deutsch-Philippinischen Investitionsschutzabkommens in der Sache zu entscheiden. In dem Aufhebungsverfahren fand vom 24. August 2009 bis zum 26. August 2009 in Washington, D.C., die mündliche Verhandlung statt. 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 der Fraport AG stattzugeben und den Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Die Fraport AG kann nunmehr ihre 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 Bewertungen des Terminals ausgetauscht.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadenersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Daruber 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 die Fraport AG, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestantragen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG, wie

bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Von den Klägern gegen diese Aufhebung eingelegte Rechtsmittel sind erfolglos geblieben. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte der Fraport AG 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 Anzeigerstatern in der ersten Instanz durch Beschwerde beziehungsweise in zweiter und dritter Instanz angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig entschieden. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Am 21. Januar 2011 hat das philippinische Justizministerium eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG 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 der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem NAIA IPT3 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 der Fraport AG 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 In-

vestitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Die Beteiligungsgesellschaften unterliegen wie die Fraport AG 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 Konjunkturentwicklung. 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 Bodenverkehrsdienstleister 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 Jahren 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 Istanbuls, befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern 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

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Konzern-Standorten nutzen. Die Fraport AG 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 sie alle Anstrengungen unternehmen, um auch in Zukunft als verantwortungsvoller, attraktiver und wettbewerbsfähiger Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.

Qualifikation, Engagement und Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten misst die Fraport AG eine Schlüsselrolle für ihren Unternehmenserfolg zu. Die Fraport AG verknüpft attraktive betriebliche Leistungen sowie die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg mit konkreten Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Damit will die Fraport AG Mitarbeitende langfristig an das Unternehmen binden und neue Beschäftigte gewinnen. Diesem Zweck dienen auch flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogram-

me sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten.

Die Fraport AG investiert in Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden ihrer 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 der Fraport AG wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. 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 Mitarbeiterbestand der Fraport AG besteht das Risiko nicht unerheblicher Beitragserhöhungen im Zusammenhang mit der umlagefinanzierten betrieblichen Altersversorgung der Mitarbeiter der Fraport AG.

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 (unter anderem Naturkatastrophen, Extremwetterlagen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG 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 Betriebshaftpflichttrisiken der Fraport AG. Seit Januar 2003 wird das Risiko im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen Dritter infolge von Krieg und Terror von der privaten Versicherungswirtschaft bis zu einer Höhe von 1 Mrd US-\$ gedeckt. Dies gilt auch für die Mehrheitsbeteiligungen der Fraport AG im In- und Ausland, die in der Fraport-Betriebshaftpflicht-Police mitversichert sind. Für das Risiko von Umweltschäden durch Unfälle besteht Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €.

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

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

Gesamtrisikobeurteilung

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

Geschäftschancen

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

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 die Fraport AG nach wie vor die Entwicklung, dass globalisierte Unter-

nehmen 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 der Fraport AG liegen dabei unverändert auf Destinationen der Wachstumsregionen Asiens sowie auf Lateinamerika und Afrika. Darüber hinaus sieht die Fraport AG 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.

EXTERNER GESCHÄFT

Das externe Geschäft ist nach erfolgter Portfoliobereinigung gut positioniert. Das Know-how der Fraport AG ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten, neben Frankfurt besitzt und/oder betreut die Fraport AG vier weitere Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%. Daneben kompletieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligung und/oder Management-Verträgen das Beteiligungsportfolio. Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis der Fraport AG 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. Die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 die Fraport AG darüber, ob und in welchem Umfang sich die Gesellschaft an der Immobilienentwicklung beteiligt.

NACHTRAGSBERICHT

Am 26. Januar 2011 hat die Fraport AG rückwirkend zum 1. Januar 2011 die Personaltochter Airport Personal Service GmbH (APS) von der Tochtergesellschaft Fraport Cargo Services GmbH zu einem Betrag von rund 14,7 Mio € erworben. Grund hierfür war, dass die betriebliche Steuerung der APS bereits in den vergangenen Jahren faktisch durch den Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste erfolgte. Mit dem Kauf der APS wird strukturell der in der Realität vorhandenen strategischen Steuerung der Gesellschaft gefolgt. Der Kauf der APS hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in den kommenden Jahren.

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 gesamtwirtschaftlichen 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 Wirtschaftleistung von rund 2,5 bis 3% angenommen. Gestützt durch die Schwellenländer sollte der Welthandel in 2011 mit rund 7 bis 8% erneut spürbar zunehmen und damit zu Preisanstiegen auf den Rohstoff-/Energimärkten 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 die Fraport AG 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 zugeleitenden Emissionsberechtigungen durch Auktionierung zugeteilt 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 der Fraport AG zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und damit auch auf die Fraport AG auswirken.

Entwicklung des Luftverkehrs

Gemäß den Prognosen der International Air Transport Association (IATA) und der International Civil Aviation Organization (ICAO) 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 Landebahn zum Winterflugplan 2011 / 2012. Für das Geschäftsjahr 2011 erwartet die Fraport AG 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.

Umsatz-, EBITDA- und Jahresüberschussentwicklung

Auf Grundlage des prognostizierten Verkehrsanstiegs wird auch der **Umsatz** der Fraport AG im Geschäftsjahr 2011 über dem Wert von 2010 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. Bedingt durch den im Verhältnis zum Umsatz unterproportionalen Kostenanstieg wird das **EBITDA** 2011 über dem Wert von 2010 liegen. Der **Jahresüberschuss** 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 dieser jedoch deutlich über dem Wert des Jahres 2010 liegen. Die anteilige Erfassung der zum Winterflugplan 2011 / 2012 in Betrieb gehenden neuen Landebahn wird darüber hinaus zu höheren Abschreibungen führen. Bei planmäßiger Entwicklung der Erträge in 2011 wie auch aufgrund der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie 2011 auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2010 zu halten.

Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage

Die **Investitionstätigkeit** der Fraport AG 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** der Fraport AG widerspiegeln. Während die langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Investitionen in das Sachanlagevermögen ansteigen werden, wird sich der Bestand kurzfristiger Ver-

mögenswerte aufgrund des negativen **Free Cash Flows** (Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich der Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und in das Sachanlagevermögen) 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 steigt die **Gearing Ratio** in 2011 weiter an. Grund hierfür ist die zunehmende Netto-Verschuldung, die aus dem negativen Free Cash Flow und damit abnehmender liquider Mittel resultieren und überproportional zum Eigenkapital ansteigen wird.

Vorschau 2012

Bedingt durch die nachhaltig positiven Wachstumsprognosen rechnet die Fraport AG im Geschäftsjahr 2012 mit einem weiteren Anstieg des **Umsatzes** und **EBITDA**s. Unterstützt wird der erwartete Zuwachs durch die stufenweise Erhöhung der Start- und Landekapazität nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn sowie der Anpassung der Flughafen-Entgelte. 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 der **Jahresüberschuss** 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 den Jahresüberschuss 2012 zusätzlich belasten. Insgesamt wird mit einem Jahresüberschuss 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.

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** der Fraport AG 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.

Mögliche Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung der Fraport AG sind dem Chancen- und Risikobericht ab Seite 10 zu entnehmen.

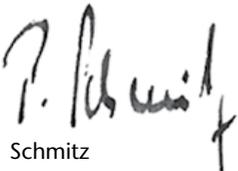
Frankfurt am Main, den 7. März 2011
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



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.

Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2010

JAHRESABSCHLUSS DER FRAPORT AG

| | |
|---|----|
| Gewinn- und Verlustrechnung | 24 |
| Bilanz | 25 |
| Entwicklung des Anlagevermögens | 26 |
| Anhang zum Jahresabschluss 2010 | 28 |
| Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss | 28 |
| Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz | 31 |
| Ergänzende Angaben | 44 |
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 64 |
| Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers | 65 |

Jahresabschluss der Einzelgesellschaft nach HGB 2010

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio € | Anhang | 2010 | 2009 |
|--|--------|----------------|----------------|
| Umsatzerlöse | (5) | 1.736,4 | 1.659,5 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | (6) | 28,5 | 28,8 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (7) | 63,7 | 43,1 |
| Gesamtleistung | | 1.828,6 | 1.731,4 |
| Materialaufwand | (8) | -492,1 | -456,1 |
| Personalaufwand | (9) | -640,1 | -644,1 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen | (10) | -211,0 | -195,6 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (11) | -206,4 | -180,5 |
| Betriebliches Ergebnis (EBIT) | | 279,0 | 255,1 |
| Erträge aus Beteiligungen | (12) | 35,4 | 14,6 |
| Zinsergebnis | (13) | -78,7 | -35,5 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens | (14) | 0,0 | -13,7 |
| Sonstiges Finanzergebnis | (15) | 11,1 | 7,1 |
| Finanzergebnis | | -32,2 | -27,5 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 246,8 | 227,6 |
| Außerordentliches Ergebnis | (16) | -1,1 | 0,0 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | (17) | -7,2 | -51,9 |
| Jahresüberschuss | (18) | 238,5 | 175,7 |
| EBITDA | | 490,0 | 450,7 |

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

— GRAFIK 7

BILANZ

| AKTIVA | | | |
|---|--------|---------------------|---------------------|
| in Mio € | Anhang | Stand 31.12.2010 | Stand 31.12.2009 |
| A. Anlagevermögen | | 5.414,1 | 5.039,8 |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | (19) | 25,0 | 27,1 |
| II. Sachanlagen | (20) | 4.488,6 | 3.988,9 |
| III. Finanzanlagen | (21) | 900,5 | 1.023,8 |
| B. Umlaufvermögen | | 1.857,5 | 2.135,1 |
| I. Vorräte | (22) | 8,6 | 13,2 |
| II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (23) | 122,4 | 115,6 |
| III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (24) | 112,3 | 118,0 |
| IV. Wertpapiere | (25) | 0,0 | 182,7 |
| V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten | (26) | 1.614,2 | 1.705,6 |
| C. Rechnungsabgrenzungsposten | (27) | 27,8 | 27,6 |
| D. Aktive latente Steuern | (28) | 42,2 | 0,0 |
| E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung | (29) | 3,2 | 0,0 |
| | | 7.344,8 | 7.202,5 |

— GRAFIK 8

| PASSIVA | | | |
|--|--------|---------------------|---------------------|
| in Mio € | Anhang | Stand 31.12.2010 | Stand 31.12.2009 |
| A. Eigenkapital | (30) | 2.426,2 | 2.230,2 |
| I. Gezeichnetes Kapital | | 918,5 | |
| abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 5,7 Mio € (Vorjahr 5,7 Mio €) | | -0,1 918,4 | 918,6 |
| II. Kapitalrücklage | | 591,0 | 589,3 |
| III. Gewinnrücklagen | | 796,8 | 616,1 |
| IV. Bilanzgewinn | | 120,0 | 106,2 |
| B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen | (31) | 19,0 | 20,8 |
| C. Rückstellungen | (32) | 459,0 | 648,7 |
| D. Verbindlichkeiten | | 4.380,1 | 4.244,3 |
| I. Anleihen | (33) | 950,0 | 950,0 |
| II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | (34) | 2.978,0 | 2.897,6 |
| III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (35) | 271,8 | 278,8 |
| IV. Andere Verbindlichkeiten | (36) | 180,3 | 117,9 |
| E. Rechnungsabgrenzungsposten | (37) | 53,2 | 58,5 |
| F. Passive latente Steuern | (38) | 7,3 | 0,0 |
| | | 7.344,8 | 7.202,5 |

— GRAFIK 9

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

| in Mio € | Anschaffungs- oder Herstellungskosten | | | | | Stand am 31.12.2010 |
|--|---------------------------------------|--|----------------|--------------|-------------|------------------------|
| | Stand am 1.1.2010 | BilMoG- Anpassung zum 01.01.2010 | Zugänge | Abgänge | Umbuchungen | |
| Immaterielle Vermögens- gegenstände | | | | | | |
| Software | 107,4 | | 5,0 | 13,0 | 2,5 | 101,9 |
| | 107,4 | | 5,0 | 13,0 | 2,5 | 101,9 |
| Sachanlagen | | | | | | |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 4.104,1 | | 184,2 | 40,8 | 105,0 | 4.352,5 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 1.658,9 | | 55,0 | 44,3 | 26,4 | 1.696,0 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 325,7 | | 22,0 | 26,8 | 3,4 | 324,3 |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 1.537,4 | | 503,1 | 44,6 | -138,3 | 1.857,6 |
| | 7.626,1 | | 764,3 | 156,5 | -3,5 | 8.230,4 |
| Finanzanlagen | | | | | | |
| Anteile an verbundenen Unternehmen | 371,6 | | 30,8 | | | 402,4 |
| Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 23,5 | | 1,9 | 1,1 | | 24,3 |
| Beteiligungen | 186,7 | | 14,2 | 2,6 | | 198,3 |
| Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 82,3 | | 8,7 | 7,5 | | 83,5 |
| Wertpapiere des Anlagevermögens | 430,5 | -37,1 | 125,9 | 249,2 | | 270,1 |
| Sonstige Ausleihungen | 244,8 | | 51,0 | 51,7 | | 244,1 |
| Geleistete Anzahlungen | 0,0 | | | | | 0,0 |
| | 1.339,4 | | 232,5 | 312,1 | 0,0 | 1.222,7 |
| Gesamt | 9.072,9 | | 1.001,8 | 481,6 | -1,0 | 9.555,0 |

| | Bruttowerte | | | | | Nettowerte | | |
|--|----------------------|--------------|--------------|-------------|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Abschreibungen | | | | | Stand am 31.12.2010 | Stand am 31.12.2009 | Stand am 31.12.2010 |
| | Stand am 1.1.2010 | Zugänge | Abgänge | Umbuchungen | Zuschrei- bungen | | | |
| | 80,3 | 8,7 | 12,1 | 0,0 | | 76,9 | 27,1 | 25,0 |
| | 80,3 | 8,7 | 12,1 | 0,0 | 0,0 | 76,9 | 27,1 | 25,0 |
| | | | | | | | | |
| | 2.059,4 | 119,6 | 28,1 | -0,2 | | 2.150,7 | 2.044,7 | 2.201,8 |
| | 1.337,8 | 56,7 | 43,3 | 0,3 | | 1.351,5 | 321,1 | 344,5 |
| | 238,9 | 26,0 | 26,4 | | | 238,5 | 86,8 | 85,8 |
| | 1,1 | | | | | 1,1 | 1.536,3 | 1.856,5 |
| | 3.637,2 | 202,3 | 97,8 | 0,1 | 0,0 | 3.741,8 | 3.988,9 | 4.488,6 |
| | | | | | | | | |
| | 144,0 | | | | | 144,0 | 227,6 | 258,4 |
| | 2,1 | | | | | 2,1 | 21,4 | 22,2 |
| | 97,0 | | 1,2 | | | 95,8 | 89,7 | 102,5 |
| | 69,0 | 7,7 | | | | 76,7 | 13,3 | 6,8 |
| | 0,0 | | | | | 0,0 | 430,5 | 270,1 |
| | 3,5 | 0,1 | | | | 3,6 | 241,3 | 240,5 |
| | 0,0 | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 315,6 | 7,8 | 1,2 | 0,0 | 0,0 | 322,2 | 1.023,8 | 900,5 |
| | 4.033,1 | 218,8 | 111,1 | 0,1 | 0,0 | 4.140,9 | 5.039,8 | 5.414,1 |

— GRAFIK 10

Anhang zum Jahresabschluss 2010

ALLGEMEINE ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUM JAHRESABSCHLUSS

1_ Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

2_ Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2010.

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Im Oktober 2010 wurden weitere Geschäftsanteile an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH erworben und somit der Beteiligungsanteil an der Gesellschaft von 25 % auf 33,33 % erhöht. Die 25 % des ausscheidenden Gesellschafters wurden an die übrigen drei Beteiligten gemäß Gesellschaftsvertrag zum Nominalwert des anteiligen Stammkapitals von je 25,0 Tsd € verkauft.

Am 28. Dezember 2010 wurden die 28,57 % der Anteile an dem Unternehmen European Center for Aviation Development – ECAD GmbH zu einem Preis von 1 € an das Land Hessen verkauft und abgetreten.

Rückwirkend zum 1. Januar 2010 wurde am 24. März 2010 ein Geschäftsanteilskauf- und Übertragungsvertrag zur Abtretung der Anteile an der ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH an den Rhein-Main-Verkehrsverbund zu einem Preis von 1 € abgeschlossen.

3_ Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Stichtagskurs angesetzt.

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in fremder Währung mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet und damit ab dem Geschäftsjahr 2010 auch unrealisierte Gewinne ergebniswirksam erfasst.

4_ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG)

Erstmals kommen die in 2009 in Kraft getretenen und ab 1. Januar 2010 verpflichtend anzuwendenden Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) zur Anwendung. Gemäß Art. 67 Abs. 8 EGHGB sind die §§ 252 Abs. 1 Nr. 6, 265 Abs. 1 und 284 Abs. 2 Nr. 3 HGB nicht anzuwenden. Die Darstellung der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden entsprechend den Vorgaben des BilMoG angepasst. Die Vorjahreszahlen wurden aufgrund der Anwendung des BilMoG nicht angepasst.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

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

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

Die Fraport AG hat von dem Wahlrecht gemäß § 255 Abs. 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital,

das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstandes verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgesetzt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 1,9 % und 4,5 % verwendet. Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 53,0 Mio € (Vorjahr 38,2 Mio €) aktiviert. Diese betreffen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG nimmt das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht in Anspruch und aktiviert keine selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens.

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear, und soweit möglich degressiv, auf der Grundlage des in 2003 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplan vorgenommen. Die Abschreibungen auf den Anlagenaltbestand erfolgen weiterhin nach dem zum jeweiligen Aktivierungszeitpunkt gültigen Abschreibungsplan. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden gruppeneinheitlichen Nutzungsdauern vorgenommen:

| PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN | |
|---|-------|
| | Jahre |
| Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens | 3–25 |
| Sachanlagen | |
| Gebäude und Platzanlagen | 5–50 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 3–33 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 4–25 |

— GRAFIK 11

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 410 € (Vorjahr bis zu 150 €) werden im Zugangsjahr direkt

als Aufwand erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 410 € bis 3.000 € werden über fünf Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt dagegen nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren auch handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 1,2 Mio € entlastet.

Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

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

Finanzanlagen

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

Zur Insolvenzicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG wurden Wertpapiere des Anlagevermögens erworben. Die Bewertung der Wertpapiere erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Rückstellungen.

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

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Abs. 2 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung sowie angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist.

Falls erforderlich, werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 4 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch

Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vorgenommen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

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

Die in 2006 aktivierten Ansprüche aus Körperschaftsteuerguthaben (siehe Tz. 24) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75 % p. a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. Der Ausweis erfolgt zunächst unter den sonstigen Vermögensgegenständen. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Pensionsrückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Pensionsverpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Abs. 1 und 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,15 % (Vorjahr 5,0 %) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % p. a. (Vorjahr 2,5 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der im Vorjahr für die Bewertung zugrunde gelegten „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt

für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003 / 2004 (BBVAnpG). Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11 % in der Berechnung berücksichtigt.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Abs. 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze (im Geschäftsjahr zwischen 3,75 % und 5,11 %).

Den Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumswendungen liegen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde. Die Ermittlung erfolgt gemäß § 253 Abs. 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 4,36 % (Vorjahr 3,5 %) und für Jubiläumswendungen mit 5,15 % (Vorjahr 5,4 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 2,6 % angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr wie im Vorjahr 250 potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen. Diese resultieren ausschließlich aus der im Vorjahr getroffenen Neuregelung der Altersteilzeit für operativ Beschäftigte bis einschließlich des Geburtsjahrgangs 1958. Den anspruchsberechtigten Beschäftigten werden die bisherigen tariflichen Konditionen der Altersteilzeit bis zum Ende der Laufzeit des Tarifvertrags der Bodenverkehrsdienste weiterhin angeboten.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt im Geschäftsjahr auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 1,16 % und 3,12 %.

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

Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken sowie zur Absicherung von Einkaufspreisen bei Betriebsstoffen eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen bei geschlossenen Positionen werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine geschlossenen Positionen mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

Die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken erfolgt unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode. Für die gebildeten Bewertungseinheiten wird die prospektive Effektivität an Hand der Critical Terms der jeweiligen Geschäfte sichergestellt. Als Critical Terms sind definiert:

- _ Nominalbetrag
- _ Währung
- _ Restlaufzeit
- _ Zinsanpassungstermine
- _ Zins- und gegebenenfalls Kapitalzahlungstermine
- _ Referenzzinssatz für die variablen Cash Flows.

Des Weiteren wird für jede gebildete Bewertungseinheit eine Regressionsanalyse zur Sicherstellung der prospektiven Effektivität durchgeführt.

Die Messung der retrospektiven Effektivität erfolgt nach der Dollar Offset Methode und wird in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Bei Bestehen von Ineffektivitäten werden diese erfolgswirksam erfasst.

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

Aktioptionsprogramme

Aktioptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2010 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgt nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktioptionsen, die zum Stichtag noch im Bestand sind.

Latente Steuern

Aktive sowie passive latente Steuern gemäß § 274 Abs. 1 Satz 3 HGB werden unverrechnet ausgewiesen. Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt unter Verwendung eines kombinierten Ertragsteuersatzes von rund 31 %.

Sonstiges

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

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

ANGABEN UND ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UND BILANZ

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

5_ Umsatzerlöse

| UMSATZERLÖSE | | |
|---------------------------------|----------------|----------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Flughafen-Entgelte | 562,9 | 527,1 |
| davon Passagier-Entgelte | 367,8 | 341,2 |
| davon Lande- und Start-Entgelte | 121,2 | 114,0 |
| davon Abstell-Entgelte | 37,0 | 37,1 |
| davon Sicherheits-Entgelte | 36,9 | 34,8 |
| Bodenverkehrsdienst-Entgelte | 327,6 | 326,5 |
| Infrastruktur-Entgelte | 225,6 | 217,4 |
| Sicherheitsdienstleistungen | 90,1 | 110,3 |
| Umsatzerlöse Real Estate | 181,8 | 162,4 |
| Umsatzerlöse Retail | 150,7 | 136,5 |
| Parkierung | 72,9 | 63,6 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 124,8 | 115,7 |
| Gesamt | 1.736,4 | 1.659,5 |

— GRAFIK 12

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

6_ Andere aktivierte Eigenleistungen

| ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN | | |
|-----------------------------------|------|------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 28,5 | 28,8 |

— GRAFIK 13

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

7_ Sonstige betriebliche Erträge

| SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE | | |
|--|-------------|-------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Auflösungen von Rückstellungen | 25,0 | 17,8 |
| Auflösung Rückstellung Frachtservice | 21,5 | 0,0 |
| Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse | 2,2 | 2,2 |
| Erträge aus Schadenersatzleistungen | 2,0 | 1,4 |
| Gewinne aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen | 0,6 | 0,8 |
| Ertrag aus Verlustausgleichsanspruch Flughafen Hahn | 0,0 | 5,6 |
| Erträge aus der Währungsumrechnung | 2,2 | 0,3 |
| (davon realisiert) | (0,3) | (0,1) |
| Sonstige | 10,2 | 15,0 |
| Gesamt | 63,7 | 43,1 |

— GRAFIK 14

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

Eine weitere wesentliche Rückstellungsauflösung betrifft eine in Vorjahren im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang des Frachtservices in die Fraport Cargo Services GmbH gebildete Drohverlustrückstellung. Die Mitarbeiter/-innen, die nicht in die Fraport Cargo Services GmbH übergegangen sind, sind bei der Fraport AG verblieben und wurden im Wege der Arbeitnehmer-

überlassung bei der Fraport Cargo Services GmbH zur Erfüllung des Frachthandlings eingesetzt. Dafür wurden bisher anteilig Kosten erstattet. Seit dem 1. Januar 2011 erfolgt durch die Fraport AG keine Kostenerstattung mehr, so dass die Rückstellung aufgelöst werden konnte.

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

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 49,0 Mio € (Vorjahr 25,8 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen (46,5 Mio €; Vorjahr 17,8 Mio €).

8_ Materialaufwand

| MATERIALAUFWAND | | |
|---|---------------|---------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | -72,9 | -53,8 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | -419,2 | -402,3 |
| Instandhaltung | -53,6 | -49,2 |
| Versorgungsleistungen | -76,8 | -73,8 |
| Sonstige Fremdleistungen | -288,8 | -279,3 |
| (davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben) | (-17,8) | (-14,1) |
| Gesamt | -492,1 | -456,1 |

— GRAFIK 15

Die Fraport AG errichtete schlüsselfertig eine Logistikimmobilie, die im Geschäftsjahr 2010 nach Fertigstellung veräußert wurde. Die bis zur Veräußerung aufgelaufenen Herstellungskosten wurden aus den Vorräten ausgebucht und in den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren erfasst. Die Verkaufserlöse wurden in den Umsatzerlösen Real Estate erfasst.

9_ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

| PERSONALAUFWAND | | |
|---|---------------|---------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Entgelte für Arbeiter und Angestellte | -506,3 | -511,5 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | -133,8 | -132,6 |
| (davon für Altersversorgung) | (-36,5) | (-39,1) |
| Gesamt | -640,1 | -644,1 |

— GRAFIK 16

Der Personalaufwand sank im Vorjahresvergleich um 4,0 Mio € auf 640,1 Mio €.

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

| DURCHSCHNITTLICHE ANZAHL DER MITARBEITER | | |
|--|---------------|---------------|
| | 2010 | 2009 |
| Stammbeschäftigte | 10.465 | 10.619 |
| Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler) | 657 | 687 |
| Gesamt | 11.122 | 11.306 |

— GRAFIK 17

10_ Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

| ABSCHREIBUNGEN | | |
|--|---------------|---------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens | -8,7 | -8,5 |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | | |
| Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen | -119,6 | -112,8 |
| Technische Anlagen und Maschinen | -56,7 | -50,3 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | -26,0 | -24,0 |
| Gesamt | -211,0 | -195,6 |

— GRAFIK 18

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

| SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN | | |
|---|---------------|---------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Mieten und Leasingaufwendungen | -25,6 | -23,9 |
| Versicherungen | -20,5 | -20,0 |
| Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen | -17,1 | -11,9 |
| Aufwand für Betriebsrestaurants | -16,5 | -16,8 |
| Werbekosten | -15,7 | -14,8 |
| Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand | -13,8 | -18,9 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen | -12,8 | -20,8 |
| Aufwendungen aus der Währungsumrechnung | -11,0 | -0,6 |
| (davon realisiert) | (-0,2) | (-0,1) |
| Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm | -9,9 | -3,0 |
| Umweltschutz | -8,8 | -4,0 |
| Sonstige Steuern | -7,0 | -4,4 |
| Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten | -6,2 | -5,0 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen | -2,3 | -0,9 |
| Schadenersatzleistungen | -1,9 | -5,7 |
| Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen | -1,2 | 0,0 |
| Sonstiges | -36,1 | -29,8 |
| Gesamt | -206,4 | -180,5 |

— GRAFIK 19

11_ Sonstige betriebliche Aufwendungen

— GRAFIK 19

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

Für das von der Fraport AG in Vorjahren initiierte Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, die besonders niedrig überflogen werden (Fraport Casa), wurden im Geschäftsjahr Rückstellungen in Höhe von 9,9 Mio € gebildet.

Der Posten Sonstiges beinhaltet insbesondere Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 25,7 Mio € (Vorjahr 11,9 Mio €) und ergibt sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Verlusten aus Anlagenabgängen

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Satz 1 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2010.

12_ Erträge aus Beteiligungen

| ERTRÄGE AUS BETEILIGUNGEN | | |
|---|-------------|-------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Lima Airport Partners S.R.L. | 20,7 | 0,0 |
| Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG | 6,1 | 5,1 |
| Energy Air GmbH | 1,8 | 1,4 |
| NICE Aircraft Services & Support GmbH | 1,3 | 0,9 |
| Fraport Asia Ltd. | 1,0 | 0,0 |
| Media Frankfurt GmbH | 1,0 | 1,2 |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH | 0,0 | 1,9 |
| Übrige | 3,5 | 4,1 |
| Gesamt | 35,4 | 14,6 |
| (davon aus verbundenen Unternehmen) | (32,7) | (10,2) |

— GRAFIK 20

13_ Zinsergebnis

| ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN | | |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 28,2 | 33,5 |
| (davon Erträge aus der Abzinsung) | 1,4 | 0,0 |
| (davon aus verbundenen Unternehmen) | 0,0 | 0,0 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -106,9 | -69,0 |
| (davon an verbundene Unternehmen) | -0,3 | -0,4 |
| Gesamt | -78,7 | -35,5 |

— GRAFIK 21

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

| ZUSAMMENSETZUNG ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN | | |
|---|---------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Langfristige Verbindlichkeiten | -93,3 | -55,1 |
| Aufwendungen aus der Aufzinsung langfristiger Schulden | -7,8 | -3,8 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | -0,4 | -3,3 |
| Übrige | -5,4 | -6,8 |
| Gesamt | -106,9 | -69,0 |

— GRAFIK 22

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

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

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeit-zinsen) in Höhe von 53,0 Mio € (Vorjahr 38,2 Mio €) zu den Herstellungskosten aktiviert (siehe Tz. 4).

14_ Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

| WERTMINDERUNG AUF FINANZANLAGEN | | |
|---|------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| The SQUAIRE GmbH & Co. KG (vormals AIRRAIL Center Frankfurt Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG) | 0,0 | -7,2 |
| FraSec Fraport Security Services GmbH | 0,0 | -5,8 |
| Sonstige | 0,0 | -0,7 |
| Gesamt | 0,0 | -13,7 |

— GRAFIK 23

15_ Sonstiges Finanzergebnis

| SONSTIGES FINANZERGEBNIS | | |
|---|-------------|------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 16,8 | 10,3 |
| Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften | -5,8 | -7,1 |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 0,1 | 0,1 |
| Zuschreibung Beteiligungsbuchwert Antalya Havalimani | 0,0 | 16,9 |
| Aufwendungen im Zusammenhang mit dem The Squire-Projekt | 0,0 | -8,0 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | 0,0 | -5,6 |
| Zahlungseingang auf Manila-Projekt | 0,0 | 0,5 |
| Gesamt | 11,1 | 7,1 |
| (davon aus verbundenen Unternehmen) | (1,3) | (1,3) |

— GRAFIK 24

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

Im Geschäftsjahr 2010 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 6,3 Mio € und Verluste in Höhe von 12,1 Mio € entstanden (im Vorjahr Gewinne in Höhe von 0,5 Mio € sowie Verluste in Höhe von 7,6 Mio €). Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung von Forward-Swaps aufgrund des zum Bilanzstichtag gesunkenen Zinsniveaus ergeben. Die Verluste erhöhten die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 40,3 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Forward-Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abge-

schlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe Tz. 42).

16_ Außerordentliches Ergebnis

| AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS | | |
|-------------------------------|-------------|------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Außerordentliche Erträge | 0,0 | 0,0 |
| Außerordentliche Aufwendungen | -1,1 | 0,0 |
| Gesamt | -1,1 | 0,0 |

— GRAFIK 25

Die außerordentlichen Aufwendungen sind aus der zum 1. Januar 2010 im Rahmen der BilMoG-Einführung vorgenommenen Bewertung von Wertpapieren des Anlagevermögens zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG entstanden.

17_ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

| STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG | | |
|--------------------------------------|-------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Latente Ertragsteuern | -6,6 | 0,0 |
| Laufende Ertragsteuern | -0,6 | -51,9 |
| Gesamt | -7,2 | -51,9 |

— GRAFIK 26

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Aufwendungen aus der Zuführung zu passiven Steuerlatenzen in Höhe von 7,0 Mio € erfasst. Diese betreffen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens. Aus der erstmaligen Erfassung von latenten Ertragsteuern im Rahmen der BilMoG-Umsetzung zum 1. Januar 2010 wurden rund 0,4 Mio € ertragswirksam und 41,6 Mio € rücklagenerhöhend im Eigenkapital erfasst.

Der laufende Steueraufwand für das Geschäftsjahr 2010 beträgt rund 90 Mio €. Der Posten Steuern Vorjahre beläuft sich im Geschäftsjahr auf -9,6 Mio €. Dieser besteht im Wesentlichen aus der Erhöhung des Barwerts des Körperschaftsteuerguthabens.

Die steuerliche Außenprüfung der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002 wurde abgeschlossen und ergab eine Steuernachzahlung in Höhe von rund 20 Mio €. Die verbleibenden Rückstellungsbeträge in Höhe von rund 80 Mio € waren für das Geschäftsjahr 2010 ergebniswirksam aufzulösen. Wesentlicher Gegenstand der Betriebsprüfung war die steuerliche Behandlung des Engagements in Manila.

18_ Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

| JAHRESÜBERSCHUSS UND ERGEBNISVERWENDUNG | | |
|--|--------------|--------------|
| in Mio € | 2010 | 2009 |
| Gewinnvortrag | 0,7 | 0,2 |
| Jahresüberschuss | 238,5 | 175,7 |
| Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen | -119,2 | -69,7 |
| Bilanzgewinn | 120,0 | 106,2 |

— GRAFIK 27

Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2010 wie folgt zu verwenden:

| VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS | |
|--|--------------|
| in Mio € | 2010 |
| Auszahlung einer Dividende in Höhe von 1,25 € je Aktie | 115,6 |
| Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen | 4,4 |
| Gesamt | 120,0 |

— GRAFIK 28

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

19_ Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 5,0 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 2,5 Mio € betreffen insbesondere sonstige Individual- und Standardsoftware zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 8,7 Mio € betreffen planmäßige Abschreibungen (siehe Tz. 10).

Aus Deinstallationen und Verschrottungen sind im laufenden Geschäftsjahr Buchverluste in Höhe von 1,1 Mio € entstanden (siehe Tz. 11).

20_ Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 764,3 Mio €. Diese betreffen mit 503,1 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zum Ausbau des Flughafens sowie Leistungen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminalanlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

In den Zugängen zu den Anlagen im Bau sind aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 53,0 Mio € enthalten (siehe Tz. 4).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Vermögensgegenstands erstmals in 2010 zu Abschreibungen führenden Zugänge betreffen vor allem Maßnahmen für die Erweiterung und Modernisierung in den bestehenden Terminals inklusive deren brandschutztechnischer Ausstattung sowie Straßen und Tunnel im Zusammenhang mit dem Ausbau.

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

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,6 Mio € (siehe Tz. 7) sowie Buchverluste in Höhe von 16,0 Mio € erzielt (siehe Tz. 11).

Im Geschäftsjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 202,3 Mio € vorgenommen (siehe Tz. 10).

21_ Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 30,8 Mio € resultieren aus den Kapitalerhöhungen bei der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 15,0 Mio € sowie bei der AAV – Airport Assekuranz Vermittlungs GmbH (AAV) in Höhe von 15,8 Mio €.

Die getätigten Kapitaleinzahlungen in die Fraport Malta Ltd. dienen grundsätzlich der finanziellen Ausstattung der Fraport Malta Business Services Ltd., die wiederum diese liquiden Mittel zur Vergabe eines Gesellschafterdarlehens an Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd. (3,9 Mio €) sowie zur Hinterlegung von Sicherheiten (11,1 Mio €) für die Projektfinanzierung in Antalya verwendet hat.

Die in die AAV eingezahlten Kapitalbeträge wurden im Rahmen einer Kreditusage in Höhe von insgesamt 158,3 Mio € zwischen AAV und Northern Capital Gateway LLC (NCG) an NCG weitergereicht.

Bei dem Zugang zu den Ausleihungen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 1,9 Mio € handelt es sich um die Vergabe eines Gesellschafterdarlehens an Air-Transport IT Services Inc.

Die Abgänge zu den Ausleihungen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 1,1 Mio € betreffen im Wesentlichen die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an Fraport Real Estate 162 163 GmbH von 0,9 Mio €.

Die Zugänge zu den Beteiligungen in Höhe von 14,2 Mio € betreffen im Wesentlichen Kapitaleinzahlungen in die Thalita Trading Ltd. in Höhe von 13,8 Mio €. Diese Gesellschaft hält die Anteile an Northern Capital Gateway LLC., welche den operativen Betrieb des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg am 29. April 2010 übernommen hat.

Die Abgänge bei den Beteiligungen von 2,6 Mio € betreffen mit 1,2 Mio € die Abtretung der Anteile an ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (siehe Tz. 2) sowie die Anschaffungskosten der Anteile an IC Ictas Uluslararasi Insaat Ve Ticaret A.S. in Höhe von 1,4 Mio € aufgrund einer Anpassung der bedingten Kaufpreiszahlung.

Im Geschäftsjahr wurden Zugänge zu den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, von 8,7 Mio € erfasst. Hierbei handelt es sich um Auszahlungen im Rahmen der bestehenden Darlehensvereinbarung zwischen der Fraport AG und THE SQUAIRE GmbH & Co. KG (ehemals AIRRAIL) von 7,7 Mio € sowie um die Erhöhung der Darlehensforderung in Höhe von 1,0 Mio € gegen die Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH im Zusammenhang mit dem zusätzlichen Anteilserwerbs (siehe Tz. 2). Die Darlehensauszahlungen an THE SQUAIRE GmbH & Co. KG wurden aufgrund der im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellung in gesamter Höhe erfolgsneutral wertberichtigt. Die Abgänge zu den Ausleihungen betreffen im Wesentlichen die Tilgung des im Vorjahr vergebenen Gesellschafterdarlehens an die Multi Park II Mönchhof GmbH von 7,3 Mio €.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Aufgrund der Einführung des BilMoG wurden diese Wertpapiere im Geschäftsjahr erstmalig mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Aus der zum 1. Januar 2010 vorgenommenen Anpassung der Bewertung wurde ein außerordentlicher Aufwand in Höhe von 1,1 Mio € erfasst. Weiterhin wurden zum 1. Januar die Wertpapiere in Höhe von 36,0 Mio € mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe Tz. 4 und 32).

Im Geschäftsjahr erfolgte eine weitere Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 9,8 Mio €, so dass zum Bilanzstichtag insgesamt Anschaffungskosten in Höhe des beizulegenden Zeitwerts der Wertpapiere von insgesamt 47,1 Mio € mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet wurden.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 125,9 Mio € betreffen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Die Abgänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens von 249,2 Mio € betreffen Rückzahlungen getätigter Geldanlagen in Wertpapiere.

Zum Bilanzstichtag sind in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (117,7 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (116,3 Mio €) liegen. Weil diese Marktwertänderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen sind und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfindet, handelt es sich um eine voraussichtlich nicht andauernde Wertminderung.

Bei den Zugängen zu den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 51,0 Mio € handelt es sich ausschließlich um Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Die Abgänge in Höhe von 51,7 Mio € betreffen im Wesentlichen Rückzahlungen von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen in Höhe von 50,0 Mio € sowie Tilgungen von Arbeitgeberdarlehen von 1,0 Mio € (siehe Tz. 21).

22_ Vorräte

| VORRÄTE | | |
|-------------------------------------|------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 8,6 | 7,4 |
| Grundstücke und Gebäude zum Verkauf | 0,0 | 5,8 |
| Gesamt | 8,6 | 13,2 |

— GRAFIK 29

Eine von der Fraport AG schlüsselfertig errichtete Logistikimmobilie wurde im Geschäftsjahr 2010 nach Fertigstellung veräußert. Die bis zur Veräußerung aufgelaufenen Herstellungskosten wurden aus den Vorräten ausgebucht und in den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren erfasst (siehe Tz. 8).

23_ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | | |
|--|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 122,4 | 115,6 |

— GRAFIK 30

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

24_ Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

— GRAFIK 31

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen.

Bei den Zinsforderungen handelt es sich um Zinsabgrenzungen für Termingelder, Darlehen sowie abgeschlossene Zinssicherungsgeschäfte.

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

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2010 rund 42,9 Mio € (Vorjahr 32,2 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Im Geschäftsjahr 2010 ist das Körperschaftsteuerguthaben aufgrund eines positiv beschiedenen Einspruchs unterjährig erhöht worden. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt rund 33,6 Mio € (Vorjahr 27,6 Mio €).

In Vorjahren wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert beträgt zum Abschlusstichtag 15,7 Mio €. Davon wurden 12,5 Mio € mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,2 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe Tz. 4, 29 und 32). Der Zinsertrag in Höhe von 0,6 Mio € aus der Rückdeckungsversicherung wurde mit den Zinsaufwendungen aus der Rückstellung verrechnet.

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrages mit der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in 2009 aufgelaufenen Verluste in Höhe von 5,6 Mio € wurden in den sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Gleichzeitig stellt das Land Rheinland-Pfalz die Fraport AG von dieser Ausgleichspflicht frei. Hierfür wurde im Vorjahr eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt.

ANDERE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| in Mio € | 31.12.2010 | Restlaufzeit | | | 31.12.2009 | Restlaufzeit | | |
|---|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 1,4 | 1,4 | – | – | 4,9 | 4,9 | – | – |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 9,3 | 9,3 | – | – | 1,7 | 1,7 | – | – |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 101,6 | 67,8 | 25,1 | 8,7 | 111,4 | 67,1 | 19,9 | 24,4 |
| davon Zinsforderungen | (28,6) | (28,6) | | | (11,2) | (11,2) | | |
| davon Körperschaftsteuerguthaben | (33,6) | (5,4) | (19,5) | (8,7) | (27,6) | (3,9) | (14,3) | (9,4) |
| davon Rückdeckungsversicherung | (0,0) | | | | (13,8) | | | (13,8) |
| davon sonstige kurzfristige Darlehen | (0,0) | | | | (10,0) | (10,0) | | |
| davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn | (5,6) | | (5,6) | | (5,6) | | (5,6) | |
| Gesamt | 112,3 | 78,5 | 25,1 | 8,7 | 118,0 | 73,7 | 19,9 | 24,4 |

— GRAFIK 31

25_ Wertpapiere

| WERTPAPIERE | | |
|----------------------|------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Sonstige Wertpapiere | 0,0 | 180,8 |
| Eigene Anteile | 0,0 | 1,9 |
| Gesamt | 0,0 | 182,7 |

— GRAFIK 32

Im Vorjahr waren unter den sonstigen Wertpapieren festverzinsliche Unternehmens- und Landesschatzanleihen mit Laufzeiten unter einem Jahr ausgewiesen.

Die eigenen Anteile wurden in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworben. Im Rahmen der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes werden die eigenen Anteile ab dem Geschäftsjahr 2010 offen vom Grundkapital abgesetzt und nicht mehr als Eigene Anteile ausgewiesen (zu eigene Anteile siehe Tz. 30).

26_ Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

| KASSENBESTAND UND GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN | | |
|---|----------------|----------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Kurzfristige Termingelder | 1.601,1 | 1.698,4 |
| Sonstige | 13,1 | 7,2 |
| Gesamt | 1.614,2 | 1.705,6 |

— GRAFIK 33

Die kurzfristigen Termingelder betreffen insbesondere Anlagen in Landeswährung. Die Gelder stammen im Wesentlichen aus der

Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

27_ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

| AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | |
|-----------------------------------|-------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Baukostenzuschüsse | 14,1 | 13,6 |
| Sonstige | 13,7 | 14,0 |
| Gesamt | 27,8 | 27,6 |

— GRAFIK 34

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

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 3,2 Mio € (siehe Tz. 33).

28_ Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern von 42,2 Mio € betreffen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen liegt ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestehen weder Verlust- noch Zinsvorträge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS

| in Mio € | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | | | Bilanzgewinn | Gesamt |
|--|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------------------|------------------------|--------------|----------------|
| | | | Gesetzliche Rücklage | Rücklage für eigene Anteile | Andere Gewinnrücklagen | | |
| Stand 1.1.2010 | 918,6 | 589,3 | 36,5 | 1,9 | 577,7 | 106,2 | 2.230,2 |
| Dividendenzahlung | | | | | | -105,5 | -105,5 |
| Kapitalerhöhung | 0,6 | 1,6 | | | | | 2,2 |
| Veränderung eigener Anteile | -0,8 | 0,1 | | -1,9 | 0,9 | | -1,7 |
| (davon aus Umsetzung BilMoG zum 1.1.2010) | (-0,8) | | | (-1,9) | (0,8) | | (-1,9) |
| Jahresüberschuss | | | | | | 238,5 | 238,5 |
| Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen | | | | | 181,7 | -119,2 | 62,5 |
| (davon aus Jahresüberschuss) | | | | | (119,2) | (-119,2) | (0,0) |
| (davon aus Umsetzung BilMoG zum 1.1.2010) | | | | | (62,5) | | (62,5) |
| Stand 31.12.2010 | 918,4 | 591,0 | 36,5 | 0,0 | 760,3 | 120,0 | 2.426,2 |

— GRAFIK 35

29_ Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung (15,7 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,2 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe Tz. 4, 24 und 32).

30_ Eigenkapital

— GRAFIK 35

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital veränderte sich im Jahr 2010 insgesamt um -0,2 Mio €.

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 Umsetzung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes dürfen seit 1.1.2010 die eigenen Anteile nicht mehr im gezeichneten Kapital ausgewiesen werden. Sie müssen offen von diesem abgesetzt werden. Aus diesem Grund verringert sich das gezeichnete Kapital um 0,8 Mio €.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital aus 91.838.223 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen. — GRAFIK 36

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP 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.

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

| | Gezeichnetes Kapital | Aktien im Umlauf | Aktien in eigenem Bestand | | | | |
|--|----------------------|-------------------|---------------------------|----------------|---------------|------------------------|------------------------|
| | | | Stück | Stück | Stück | Betrag am Grundkapital | Anteil am Grundkapital |
| | | | | | | in € | in % |
| Stand 1.1.2010 | 91.858.729 | 91.774.500 | 84.229 | 842.290 | 0,0917 | | |
| Umsetzung Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz: | -84.229 | | | | | | |
| Stand nach Umsetzung BilMoG | 91.774.500 | 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 | -6.864 | -68.640 | 0,0075 | | |
| Stand 31.12.2010 | 91.838.223 | 91.838.223 | 77.365 | 773.650 | 0,0842 | | |

— GRAFIK 36

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 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

ENTWICKLUNG DES GENEHMIGTEN KAPITALS

| | Anzahl Aktien | Wert je Aktie in € |
|---|----------------|--------------------|
| Genehmigtes Kapital zum 31.12.2009: | 550.000 | 10,00 |
| Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm: | -56.859 | 10,00 |
| Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2010: | 493.141 | 10,00 |

— GRAFIK 37

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 € (ursprünglich 13,9 Mio €). In 2010 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

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

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

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage in Höhe von 1,7 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (27,28 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 56.859 Aktien). Des Weiteren resultiert die Veränderung aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (16,06 € je Aktie) der im Rahmen der Vorstandsvergütung weitergegebenen eigenen Anteile (insgesamt 6.864).

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen haben sich unter anderem durch die Umsetzung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes zum 1. Januar 2010 um 62,6 Mio € erhöht. Durch die Verrechnung der eigenen Anteile im Eigenkapital mit dem Bestand auf der Aktivseite – ebenfalls aufgrund des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes – haben sich die Gewinnrücklagen um 1,1 Mio € vermindert.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,25 € je Aktie (Vorjahr 1,15 € je Aktie). Auf Tz. 18 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Abs. 8 HGB insgesamt ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 35,1 Mio € setzt sich wie folgt zusammen:

- _ 34,9 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- _ 0,2 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

31_ Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen (AV)

| SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZUM AV | | |
|---|------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen | 19,0 | 20,8 |

— GRAFIK 38

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

32_ Rückstellungen

| RÜCKSTELLUNGEN | | |
|------------------------------|--------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Rückstellungen für Pensionen | 19,1 | 30,9 |
| Steuerrückstellungen | 82,6 | 142,7 |
| Sonstige Rückstellungen | 357,3 | 475,1 |
| Gesamt | 459,0 | 648,7 |

— GRAFIK 39

Rückstellungen für Pensionen

— GRAFIK 40

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

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

Im Zusammenhang mit den neu anzuwendenden Vorschriften des BilMoG wurden die Rückstellungen für Pensionen zum 1. Januar 2010 neu bewertet. Die Anpassung erfolgte bei den Pensionsverpflichtungen (0,7 Mio €) und bei den sonstigen Pensionszusagen (0,2 Mio €) erfolgsneutral. Weiterhin wurde zum 1. Januar 2010 die zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 11,9 Mio € verrechnet. Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 12,5 Mio € verrechnet (siehe Tz. 4 und 24).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – (ATV-K)) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 6,2% 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%-Punkte auf 2,3%. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 430,9 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Abs. 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

| PENSIONSVERPFLICHTUNGEN | | | | | | |
|--------------------------|-------------|-------------------------------|-------------|------------|---|-------------|
| in Mio € | 1.1.2010 | BilMoG-Anpassung zum 1.1.2010 | Verbrauch | Zuführung | davon: Aufzinsung (+) Abzinsung (-) | 31.12.2010 |
| Pensionsverpflichtungen | 25,1 | -12,6 | -1,5 | 1,3 | (1,5) | 12,3 |
| Sonstige Pensionszusagen | 5,8 | -0,2 | 0,0 | 1,2 | (0,4) | 6,8 |
| Gesamt | 30,9 | -12,8 | -1,5 | 2,5 | (1,9) | 19,1 |

— GRAFIK 40

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

| in Mio € | 1.1.2010 | BilMoG- Anpas- sung zum 1.1.2010 | Verbrauch | Auflösung | Zuführung | davon: Aufzinsung (+) Abzinsung (-) | 31.12.2010 |
|------------------------------|--------------|---|---------------|--------------|--------------|---|--------------|
| Personal | 178,6 | -49,1 | -46,4 | -1,8 | 45,1 | (0,3) | 126,4 |
| Ökologischer Ausgleich | 58,7 | 0,0 | -2,3 | -11,1 | 2,4 | (2,4) | 47,7 |
| Derivative Finanzinstrumente | 36,1 | 0,0 | 0,0 | -1,5 | 5,8 | 0,0 | 40,4 |
| Umwelt | 36,6 | -6,2 | -5,8 | 0,0 | 9,7 | (0,9) | 34,3 |
| Übrige | 165,1 | -0,8 | -72,8 | -43,2 | 60,2 | (0,1) | 108,5 |
| Gesamt | 475,1 | -56,1 | -127,3 | -57,6 | 123,2 | (3,7) | 357,3 |

— GRAFIK 41

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 82,6 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Die steuerliche Außenprüfung der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002 wurde abgeschlossen. Sie ergab eine Steuernachzahlung in Höhe von rund 20 Mio €. Die verbleibenden Rückstellungsbeträge in Höhe von rund 80 Mio € waren für das Geschäftsjahr 2010 ergebniswirksam aufzulösen. Wesentlicher Gegenstand der Außenprüfung war die steuerliche Behandlung des Engagements in Manila.

Sonstige Rückstellungen

— GRAFIK 41

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

Im Vorjahr wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden barwertig Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen in den Anlagen im Bau aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinnt.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente beinhaltet Rückstellungen in Höhe von 40,3 Mio € (Vorjahr 34,5 Mio €) für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit der Absicherung künftiger Preissteigerungen für den Bezug von Dieselmotoren in Höhe von 0,1 Mio € (Vorjahr 1,6 Mio €) (siehe Tz. 42).

Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des

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

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

Weiterhin sind in dem Posten Rückstellungen für das von der Fraport AG in Vorjahren initiierte Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, die besonders niedrig überflogen werden (Fraport Casa), in Höhe von 12,9 Mio € sowie die noch erwarteten, von der Fraport AG durchzuführen den passiven Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 3,4 Mio € enthalten.

Eine in Vorjahren im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang des Frachtservices in die Fraport Cargo Services GmbH gebildete Drohverlustrückstellung wurde im laufenden Geschäftsjahr in Höhe von 21,5 Mio € aufgelöst (siehe Tz. 7).

Im Zusammenhang mit den neu anzuwendenden Vorschriften des BilMoG wurden zum 1. Januar 2010 die Buchwerte der langfristigen sonstigen Rückstellungen angepasst. Die Anpassung in Höhe von 20,1 Mio € erfolgte dabei erfolgsneutral. Weiterhin wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitansprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen in Vorjahren erworbenen Wertpapieren in Höhe von 36,0 Mio € verrechnet. Der hierfür im Geschäftsjahr gesamt verrechnete Wert beträgt 47,1 Mio € (siehe Tz. 4 und 21).

In Höhe von 0,9 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet.

| ANLEIHEN | | | | | | | | |
|----------|------------|--------------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|
| in Mio € | 31.12.2010 | Restlaufzeit | | | 31.12.2009 | Restlaufzeit | | |
| | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre |
| Anleihen | 950,0 | – | – | 950,0 | 950,0 | – | – | 950,0 |

— GRAFIK 42

| VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN | | | | | | | | |
|--|------------|--------------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|
| in Mio € | 31.12.2010 | Restlaufzeit | | | 31.12.2009 | Restlaufzeit | | |
| | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2.978,0 | 118,1 | 1.487,8 | 1.372,1 | 2.897,6 | 93,9 | 348,0 | 2.455,7 |

— GRAFIK 43

| VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | | | | | | | | |
|--|------------|--------------|-----------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|
| in Mio € | 31.12.2010 | Restlaufzeit | | | 31.12.2009 | Restlaufzeit | | |
| | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 271,8 | 211,7 | 43,3 | 16,8 | 278,8 | 164,1 | 94,3 | 20,4 |

— GRAFIK 44

33_ Anleihen

— GRAFIK 42

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

Weiterhin wurde im Geschäftsjahr 2009 eine weitere Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,875 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von zwanzig Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566%.

34_ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

— GRAFIK 43

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in 2010 um 80,4 Mio €, insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs der Fraport AG, aufgestockt.

35_ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— GRAFIK 44

36_ Andere Verbindlichkeiten

— GRAFIK 45

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten mit 28,6 Mio € (Vorjahr 18,5 Mio €) Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer im laufenden Jahr neu gefassten Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen.

Weiterhin sind in dem Posten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 21,6 Mio € im Zusammenhang mit einer im laufenden Jahr neu gefassten Vereinbarung zwischen der Fraport AG, Energy Air GmbH und der Mainova AG enthalten. Die Vereinbarung regelt die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Kälte einschließlich der Bereitstellung und Unterhaltung der für die Kälteerzeugung erforderlichen Anlagen. Diese Verbindlichkeiten wurden bis zum Vorjahr (7,2 Mio €) in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Ab dem Geschäftsjahr 2010 erfolgt der Ausweis in den Sonstigen Verbindlichkeiten.

Bei beiden Vereinbarungen handelt es sich um Spezialleasing. Das wirtschaftliche Eigentum der Anlagen wurden der Fraport AG zugeordnet, die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten wurden bilanziert.

| ANDERE VERBINDLICHKEITEN | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | Restlaufzeit | | | 31.12.2009 | Restlaufzeit | | |
| | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre | | bis 1 Jahr | 1–5 Jahre | > 5 Jahre |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 0,5 | 0,5 | – | – | 0,4 | 0,4 | – | – |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 78,3 | 78,3 | – | – | 40,1 | 40,1 | – | – |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 6,4 | 6,4 | – | – | 14,8 | 14,8 | – | – |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 95,1 | 44,4 | 40,7 | 10,0 | 62,6 | 39,0 | 21,7 | 1,9 |
| davon aus Steuern | (6,6) | (6,6) | – | – | (5,2) | (5,2) | – | – |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | (0,2) | (0,2) | – | – | (0,1) | (0,1) | – | – |
| Gesamt | 180,3 | 129,6 | 40,7 | 10,0 | 117,9 | 94,3 | 21,7 | 1,9 |

— GRAFIK 45

Weiterhin beinhaltet der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die im Vorjahr platzierten Anleihen (siehe Tz. 33).

37_ Passive Rechnungsabgrenzungsposten

| PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN | | |
|---|-------------|-------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Mietvorauszahlungen | 9,5 | 12,5 |
| Vorausbezahlte Erbbauzinsen / Mietabgaben | 5,2 | 6,5 |
| Infrastrukturbeiträge | 22,4 | 23,0 |
| Sonstige | 16,1 | 16,5 |
| Gesamt | 53,2 | 58,5 |

— GRAFIK 46

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

38_ Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 7,3 Mio € auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betreffen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede des Sachanlagevermögens. Aus den erstmalig anzuwendenden Vorschriften des BilMoG ergab sich zum 1. Januar 2010 ein Betrag von 0,3 Mio €.

ERGÄNZENDE ANGABEN

39_ Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2010 bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

| HAFTUNGSVERHÄLTNISSE | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Bürgschaften | 4,7 | 4,4 |
| Gewährleistungsverträge | 248,8 | 249,1 |
| davon Vertragserfüllungs-garantien | 160,3 | 145,9 |
| Sonstige | 41,7 | 38,6 |
| Gesamt | 295,2 | 292,1 |

— GRAFIK 47

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

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 29,9 Mio € (40,0 Mio US-\$) enthalten, für die eine Rückgriffsforderung auf die übrigen Garantiegeber in Höhe von 14,2 Mio € (19,0 Mio US-\$) 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 Neu Delhi, Indien, in Höhe von 50,2 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung der Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

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

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 8,8 Mio € (11,7 Mio US-\$), welche im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen unserer Tochtergesellschaft in Lima.

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

Im Rahmen der bestehenden Managementverträge mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 8,2 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 55,2 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

| SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN | | |
|--|----------------|----------------|
| in Mio € | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen | 158,8 | 162,0 |
| fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres | 19,3 | 16,9 |
| fällig innerhalb der darauf folgenden 4 Jahre | 37,9 | 37,4 |
| fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre | 101,6 | 107,7 |
| Bestellobligo | 835,2 | 797,1 |
| davon für Baumaßnahmen | 580,9 | 597,8 |
| davon Sonstiges | 254,3 | 199,3 |
| Sonstiges | 192,6 | 51,6 |
| Gesamt | 1.186,6 | 1.010,7 |
| (davon gegenüber verbundenen Unternehmen) | (184,7) | (136,9) |

— GRAFIK 48

Der Anstieg der sonstigen finanziellen Verpflichtungen resultiert im Wesentlichen aus einer Kreditzusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg. Dieses Gesellschafterdarlehen wird über die AAV an NCG vergeben, wobei Fraport sich zur Bereitstellung der finanziellen Mittel verpflichtet hat. Zum Bilanzstichtag bestehen dadurch finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 142,5 Mio €.

40_ Aktienoptionsprogramme

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm (MSOP 2005) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt 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.

Anders als der vorherige Plan (MSOP 2001) enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte

relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

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

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

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, sind in 2010 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben worden.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt: — GRAFIK 49

Entwicklung des Bestandes an ausgegebenen Bezugsrechten:

— GRAFIK 50

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 von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

41_ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2010 hat sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderung ergeben:

Am 25. Juni 2010 hat uns die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 21 Abs. 1 Wertpapierhandelsgesetz (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. Namens und in Vollmacht der nachfolgenden Gesellschaften hat uns die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 21 Abs. 1 WpHG das Folgende mitgeteilt:

Der Stimmrechtsanteil des Lufthansa Security Trust e.V., Köln, Deutschland an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide hat am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und betrug zu diesem Tag 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte). Davon sind dem Lufthansa Security Trust e.V. 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Unter diese Zurechnung fallen 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte), welche dem Lufthansa Security Trust e.V. über nachfolgende Unternehmen zugerechnet werden: Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., Malta Pension Investments.

Der Stimmrechtsanteil der Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide hat am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und betrug zu diesem Tag 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Unter diese Zurechnung fallen 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte), welche der Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH über nachfolgende Unternehmen zugerechnet werden: Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., Malta Pension Investments.

Der Stimmrechtsanteil der Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide hat am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und betrug zu diesem Tag 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Unter diese Zurechnung fallen 5,66 % (5.203.861 Stimm-

RAHMENBEDINGUNGEN DER MSOP-TRANCHEN

| | Ausgabezeitpunkt | Ende Sperrfrist | Ende Ausübungszeitraum | Ausübungshürde | Ausübungspreis | Beizul. Zeitwert ² |
|-------------------|------------------|-----------------|------------------------|----------------|--------------------|-------------------------------|
| | | | | in € | in € | in € |
| MSOP 2005: | | | | | | |
| Tranche 2005 | 6. Juni 2005 | 6. Juni 2008 | 25. März 2010 | 39,49 | 32,91 ¹ | 10,96 |
| Tranche 2006 | 18. April 2006 | 18. April 2009 | 26. März 2011 | 75,60 | 63,00 ¹ | 19,27 |
| Tranche 2007 | 17. April 2007 | 17. April 2010 | 24. März 2012 | 66,12 | 55,10 ¹ | 18,42 |
| Tranche 2008 | 3. Juni 2008 | 3. Juni 2011 | 3. Juni 2013 | 54,30 | 45,25 ¹ | 13,40 |
| Tranche 2009 | 10. April 2009 | 10. April 2012 | 28. März 2014 | 30,20 | 25,17 ¹ | 8,55 |

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

² zum Ausgabezeitpunkt

ENTWICKLUNG DER AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTE

| | Gesamt | durchschn. Ausübungspreis | Vorstand | Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen | Führungskräfte der Fraport AG |
|--|----------|------------------------------|----------|--|----------------------------------|
| | | in € | | | |
| Ausgegebene Bezugsrechte Stand 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 ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2010 | 775.600 | 45,90 | 178.000 | 111.650 | 485.950 |

— GRAFIK 50

MARKTWERTE DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

| in Mio € | Nominalvolumen | | Marktwerte | | Drohverlustrückstellung | |
|-----------------------|----------------|------------|------------|------------|-------------------------|------------|
| | 31.12.2010 | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2009 |
| Zinsswaps | 1.260,0 | 1.260,0 | -122,4 | -90,8 | -40,3 | -34,5 |
| Zins-/Währungsswap | 15,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Preissicherung Diesel | 12.000 mt* | 19.690 mt* | 0,7 | -1,4 | -0,1 | -1,6 |

¹ metrische Tonnen

— GRAFIK 51

rechte), welche der Lufthansa Pension GmbH & Co. KG über nachfolgende Unternehmen zugerechnet werden: Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., Malta Pension Investments.

Der Stimmrechtsanteil der Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide hat am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und betrug zu diesem Tag 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte). Davon sind ihr 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Unter diese Zurechnung fallen 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte), welche der Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., über nachfolgendes Unternehmen zugerechnet werden: Malta Pension Investments.

Der Stimmrechtsanteil der Malta Pension Investments, St. Julians, Malta, an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, hat am 23. Juni 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und betrug zu diesem Tag 5,66 % (5.203.861 Stimmrechte).

Die verbliebenen 2,83 % der Stimmrechte bleiben unverändert der Muttergesellschaft zugeordnet.

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

Der gemäß § 22 Abs. 2 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 %, Taube Hodson Stonex Partners Limited 3,58 %. Für die verbleibenden 24,55 % liegen keine Meldungen vor.

42_ Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen: — GRAFIK 51

Zum Abschlussstichtag bestehen 48 Zinsswaps, die in Vorjahren und im laufenden Jahr abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu einem Zinsswap wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren wurde im Berichtsjahr ein Zins-/Währungsswap abgeschlossen, um die Zahlungsströme eines variablen aktiven US-Dollar-Wertpapiers abzusichern.

43 der bestehenden Zinsswaps wurden für bereits bestehende variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Für 14 dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 29,1 Mio €. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe Tz. 15). Bei drei Zinsswaps handelt es sich um Forward-Starting-Swaps, für die bereits ein fest kontrahiertes Grundgeschäft besteht. Aufgrund des Bestehens von Bewertungseinheiten werden diese Swaps nicht bewertet. Bei

den gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Micro-hedges.

Bei zwei Zinsswaps handelt es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwertes von 11,2 Mio €.

Der Zins-/Währungsswap wurde zum Abschlussdatum bereits in eine Bewertungseinheit designiert, so dass eine Bewertung gemäß handelsrechtlichen Vorschriften unterbleibt.

Die Marktwerte der abgeschlossenen Absicherungsgeschäfte für den zukünftigen Einkauf von Dieseldieselkraftstoffen haben sich im Geschäftsjahr aufgrund der angestiegenen Dieselpreise erhöht. Die im Vorjahr gebildete Drohverlustrückstellung konnte um 1,5 Mio € vermindert werden und beträgt zum 31. Dezember 2010 noch 0,1 Mio € (siehe Tz. 32).

Im Folgenden wird dargestellt, in welchem Zeitraum sich die Zahlungsströme der gebildeten Bewertungseinheiten voraussichtlich ausgleichen werden und in welchem Umfang Zins- und Währungsrisiken abgesichert wurden.

| ZINSSWAPS | | | |
|---------------|------|----------------|---------------|
| Beginn | Ende | Nominalvolumen | Marktwert |
| 2005 | 2014 | 60,0 | -3,5 |
| 2006 | 2016 | 70,0 | -6,0 |
| 2007 | 2017 | 60,0 | -6,1 |
| 2008 | 2015 | 30,0 | -1,5 |
| 2008 | 2016 | 30,0 | -2,8 |
| 2008 | 2017 | 20,0 | -1,9 |
| 2008 | 2018 | 130,0 | -11,5 |
| 2009 | 2015 | 45,0 | -4,3 |
| 2009 | 2016 | 100,0 | -8,5 |
| 2009 | 2017 | 25,0 | -2,7 |
| 2009 | 2019 | 220,0 | -23,3 |
| 2010 | 2013 | 15,0 | -0,1 |
| 2010 | 2015 | 85,0 | -8,7 |
| 2010 | 2017 | 100,0 | -11,3 |
| 2010 | 2020 | 85,0 | -10,4 |
| 2010 | 2025 | 30,0 | -3,9 |
| 2011 | 2015 | 70,0 | -4,9 |
| Gesamt | | 1.175,0 | -111,4 |

— GRAFIK 52

Für weitere Angaben zur Bildung von Bewertungseinheiten und Absicherung von finanzwirtschaftlichen Risiken verweisen wir auf den Lagebericht.

43_ 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.

44_ Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

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 (vgl. Tz. 40). 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.

Erfolgsunabhängige Komponente

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 die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH 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 der Fraport AG 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 Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das erste Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im zweiten Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzuzahlende Anteil der Tantieme 20 %. 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 Interessengruppen (Stakeholder) der Fraport AG, nämlich der Arbeitnehmer, Kunden und Aktionäre, angemessen und dauerhaft zu berücksichtigen.

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – 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 ausbezahlte 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 Long-Term Incentive Programm (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 zuteilenden 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 zugeteilten 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 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 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 Vertrages aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vor-

standsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen eine 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 Besteldauer 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 Basis-Konten-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.

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 53

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2009

| in Tsd € | Erfolgsunabhängige Komponenten | | Erfolgsabhängige Komponenten | | | | Summe |
|--|--------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------|---|----------------|
| | Fixum | Sach- und sonstige Bezüge | ohne langfristige Anreizwirkung | | | Fair Value der für 2009 ausgegebenen Optionen | |
| | | | Tantieme 2009 | Tantieme Rückstellungsveränderung | Gesamtvergütung | | |
| 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 54

KOMponenten mit Langfristiger Anreizwirkung

| | MSOP 2005 1. Tranche (2005) Stück | MSOP 2005 2. Tranche (2006) Stück | MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück | MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück | MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück | Bestand Gesamt Stück |
|--|--|--|--|--|--|----------------------------|
| Dr. Stefan Schulte Vorsitzender ab 1.9.2009 | 15.000 | 15.000 | 17.000 | 17.000 | 17.000 | 81.000 |
| Herbert Mai | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 75.000 |
| Peter Schmitz ab 1.9.2009 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7.000 | 7.000 |
| Dr. Matthias Zieschang | 0 | 0 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 45.000 |
| Insgesamt | 30.000 | 30.000 | 47.000 | 47.000 | 54.000 | 208.000 |

— GRAFIK 55

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 ge-

schuldetes 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.

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

| in Tsd € | Verpflichtung 31.12.2009 | Anpassungen BilMoG | Verpflichtung 01.01.2010 nach Anpass. BilMoG | Veränderung 2010 | Verpflichtung 31.12.2010 |
|------------------------|-----------------------------|-----------------------|---|---------------------|-----------------------------|
| Dr. Stefan Schulte | 1.673 | -96 | 1.577 | 350 | 1.927 |
| Herbert Mai | 1.763 | -60 | 1.703 | 73 | 1.776 |
| Peter Schmitz | 987 | -41 | 946 | 135 | 1.081 |
| Dr. Matthias Zieschang | 462 | -26 | 436 | 177 | 613 |
| Insgesamt | 4.885 | -223 | 4.662 | 735 | 5.397 |

— GRAFIK 56

Vergütung des Vorstands 2010

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 53

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 54

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 55

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2010 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind. Im Konzern-Abschluss nach IFRS werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswertes: Dr. Stefan Schulte 169,3 Tsd € (Vorjahr 229,6 Tsd €), Herbert Mai 149,3 Tsd € (Vorjahr 205,4 Tsd €), Peter Schmitz 20,6 Tsd € (Vorjahr 14,6 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 149,3 Tsd € (Vorjahr 181,2 Tsd €).

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 24.815 Tsd €. Davon entfallen 19.418 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: — GRAFIK 56

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 Büobetrieb 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 Andert-halb-fache 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 Tz. 46).

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 €).

45_ Vorstand

Mitglieder des Vorstands

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

46_ Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

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

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

Arno Prangenberg

WIRTSCHAFTSPRÜFER, STEUERBERATER

(Bezüge 2010: 26.350 €

2009: 25.150 €)

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 ScheurleSTAATSRAT 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 HESSEN**VORSITZENDER**KOMBA GEWERKSCHAFT KREISVERBAND
FLUGHAFEN FRANKFURT / MAIN**BETRIEBSRATSMITGLIED**

(Bezüge 2010: 25.550 €

2008: 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)

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

| Name, Sitz der Gesellschaft | Höhe des Anteils am Kapital ¹ | Eigenkapital ² | Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ³ |
|--|---|---------------------------|---|
| | % | Tsd € | Tsd € |
| Afriport S. A., Luxemburg /Luxemburg | 10,0 | 600 | -67 ⁸ |
| AirITSystems GmbH, Hannover | 50,0 | 3.177 | 983 |
| AirIT Services AG, Lautzenhausen | 100,0 | 1.457 | 278 |
| Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main | 40,0 | 3.342 | 1.291 |
| Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main | 100,0 | 17.371 | 1.477 |
| Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main | 100,0 | 26 | 90 ⁶ |
| Air-Transport IT Services, Inc., Orlando /U.S.A. | 100,0 | 4.349 | 1.655 ⁴ |
| Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul /Türkei | 100,0 | 53.740 | -44 |
| APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main | (100,0) | 1.461 | 911 |
| ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main | 49,0 | 1.319 | 1.021 |
| Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito /Ecuador | (35,0) | - | - ^{5, 7} |
| Daport S.A., Dakar /Senegal | (10,0) | 25 | -14 ^{8, 15} |
| Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi /Indien | 10,0 | 423.774 | 3.283 ¹² |
| Energy Air GmbH, Frankfurt am Main | 100,0 | 2.086 | 2.034 |
| Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen /Griechenland | 100,0 | 83 | -6 ⁵ |
| Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover | 30,0 | 94.862 | -6.672 |
| Flughafen-Partner Holding GmbH, Berlin | 28,6 | 1.145 | -6 ^{5, 7, 7} |
| FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main | 51,0 | 1.288 | 114 |
| Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore /Indien | 100,0 | 2 | - ^{5, 7} |
| Fraport Asia Ltd., Hongkong /China | 100,0 | 54.142 | 1.057 |
| Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,0 | 18.766 | 5.147 |
| Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat /Österreich | 100,0 | 100 | -284 ⁴ |
| Fraport IC Ictas Havalimani İletme Anonim Şirketi, Antalya /Türkei | 34,0 (16,0) | 19.860 | -36 |
| Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya /Türkei | 34,0 (16,0) | -45.769 | 87.332 |
| Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya /Türkei | (50,0) | 385 | 29 ⁵ |
| Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main | 100,0 | 12.738 | 5.797 |
| Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians /Malta | (100,0) | 66.565 | 988 |
| Fraport Malta Ltd., St. Julians /Malta | 100 | 68.703 | 1.426 |
| Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main | (100,0) | 22 | 1 |
| Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila /Philippinen | 99,99 | -3.242 | - ⁵ |
| Fraport Peru S.A.C., Lima /Peru | 99,99 | 290 | 118 |
| FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main | 51,0 | 233 | 138 |
| Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main | (100,0) | 22 | 1 |
| Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main | (100,0) | 6.095 | 3.364 ⁸ |
| Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main | 100,0 | 22 | 3 |
| Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main | (100,0) | 6.825 | 1.971 ⁸ |
| Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh /Saudi Arabien | 90,0 (10,0) | 10.297 | 6.026 ⁴ |
| FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 5.237 | -2.909 ⁴ |
| Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna /Bulgarien | 60,00 | 30.865 | 8.344 ⁴ |
| FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main | 33,33 | 154 | 79 |
| Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main | (16,66) | 199 | 0 ^{8, 13} |
| Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore /Indien | 13,51 | 2 | - ⁵ |
| GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main | 40,0 | 2.776 | 1.684 |

| Name, Sitz der Gesellschaft | Höhe des Anteils am Kapital ¹ | Eigenkapital ² | Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ³ |
|---|---|---------------------------|---|
| | % | Tsd € | Tsd € |
| Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main | 33,3 | 4.000 | 28 ⁴ |
| IC Ictas Uluslararası İnşaat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Ankara / Türkei | 14,5 (35,5) | 6.806 | -1 |
| Ineuropa Handling Alicante, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | -575 | -786 ^{5, 7, 14} |
| Ineuropa Handling Ibiza, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | 347 | 47 ^{5, 7, 14} |
| Ineuropa Handling Madrid, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | -1.282 | -2.604 ^{5, 7, 14} |
| Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | 871 | 270 ^{5, 7, 14} |
| Ineuropa Handling Menorca, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | 281 | 101 ^{5, 7, 14} |
| Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E. ¹¹ , Madrid / Spanien | 20,0 | 1.642 | -762 ^{5, 7, 14} |
| International Aviation Security (UK) Ltd., London / Großbritannien | (100,0) | - | - ^{5, 7} |
| International Aviation Security, Lda., Lissabon / Portugal | (100,0) | - | - ^{5, 7} |
| Lima Airport Partners S.R.L., Lima / Peru | 70,01 | 58.696 | 16.762 |
| Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main | 51,0 | 2.800 | 2.289 ⁴ |
| Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach | 50,0 | 4.067 | 1.077 |
| Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden) | (50,0) | 116 | 1.783 |
| NICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main | 52,0 | 17.433 | 6.210 |
| Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg / Russland | (35,5) | 29.665 | -8.019 |
| operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main | 50,0 | 3.127 | -1.151 |
| Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong / China | 50,0 | 3.674 | 146 |
| Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main | 0,0 | 2.217 | 1.402 ^{8, 11, 17} |
| Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main | 10,0 | 251 | -489 ⁸ |
| Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main | 4,0 | 227 | -815 ⁸ |
| Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc. (PTH), Pasay City / Philippinen | 40,0 | -1.590 | 833 ^{5, 10} |
| Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc. (PTI), Manila / Philippinen | 40,0 | -2.937 | 1.390 ^{5, 10} |
| Philippine Airport and Ground Services, Inc. (PAGS), Manila / Philippinen | 40,0 | 4.533 | 9 ^{5, 10} |
| Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), Pasay City / Philippinen | 30,0 | 98.747 | 4.761 ^{5, 10} |
| Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai / China | 50,0 | 260 | 4 |
| Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main | (50,0) | 724 | 133 |
| Thalita Trading Ltd., Lakatamia / Zypern | 35,5 | 39.645 | -326 |
| THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main | 3,7 | -250.730 | -156.799 ⁸ |
| Tradeport Hong Kong Ltd., Hongkong / China | (18,75) | 9.795 | 386 |
| VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main | 100,0 | 36 | 1 ⁴ |
| Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City / China | (24,5) | 257.491 | 18.386 |

¹ in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Abs. 4 AktG

² Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

³ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

⁴ Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

⁵ Gesellschaft inaktiv

⁶ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme

⁷ Gesellschaft befindet sich in Liquidation

⁸ Jahresabschluss 2009

⁹ Ergebnis vor Verwendungsvertrag

¹⁰ Untestierter Jahresabschluss 2005

¹¹ Unbeschränkte persönliche Haftung

¹² Geschäftsjahr endete am 31. März 2010

¹³ Beteiligung der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH

¹⁴ Jahresabschluss 2007

¹⁵ Tochterunternehmen der Aflriport S.A.

¹⁶ Jahresabschluss 2008

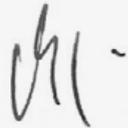
¹⁷ Gesellschafter ohne Bareinlage

— GRAFIK 57

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

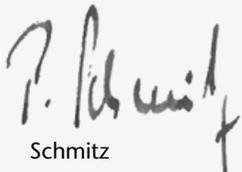
Frankfurt am Main, den 7. März 2011
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG Frankfurt Airport Services

Worldwide. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 7. März 2011
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|-------------------|-------------------|
| Kunz | Kast |
| Wirtschaftsprüfer | Wirtschaftsprüfer |

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Kontakt Investor Relations

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

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.

Konzept und Design

Heisters & Partner,
Büro für Kommunikationsdesign
Mainz

Veröffentlichungstermin

24. März 2011

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