



Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2012

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Lagebericht der Fraport AG

Struktur der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit und Organisation	1
Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht	2
Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat	2
Finanzmanagement	2
Übernahmerechtliche Angaben gemäß § 289 Absatz 4 HGB	4
Abhängigkeitsbericht	5
Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)	5
Geschäftsentwicklung 2012	6
Wesentliche Ereignisse	6
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	7
Globaler Luftverkehr	7
Ertragslage	8
Vermögens- und Finanzlage	9
Beschäftigte	10
Nachtragsbericht	11
Prognosebericht	11
Gesamtaussage zur prognostizierten Entwicklung	11
Chancen- und Risikobericht	11
Geschäftsausblick	23

Lagebericht der Fraport AG

Struktur der Fraport AG

Geschäftstätigkeit und Organisation

Ein führender internationaler Flughafen-Betreiber

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio an Flughafen-Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreiber-gesellschaften. Das Dienstleistungsspektrum umfasst sämtliche Aspekte des Flug- und Terminalbetriebs sowie die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten.

Hauptstandort und wichtigster Umsatz- sowie Ergebnistreiber ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Fraport AG den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin allein und unbefristet. Neben dem Flughafen Frankfurt ist die Gesellschaft mittels Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Management-Verträgen an 12 weiteren internationalen Flughäfen auf 4 Kontinenten aktiv. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt am Main.

Strategische und operative Verantwortung beim Vorstand

Die strategische und operative Verantwortung der Fraport AG trägt der Vorstand. Im Jahr 2012 setzte sich der Vorstand aus den Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai (bis 30. September 2012), Michael Müller (seit 1. Oktober 2012), Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang zusammen. Seit dem 1. Januar 2013 ist der Vorstand um Anke Giesen erweitert. Er besteht somit aus den 5 Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Ground Handling), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen). Die organisatorische Zuordnung der Unternehmensbereiche zu den Vorständen stellt sich seit dem 1. Januar 2013 wie folgt dar:

Der Vorstandsvorsitzende Dr. Stefan Schulte verantwortet die Zentralbereiche „Compliance, Werte- und Risikomanagement“, „Rechtsangelegenheiten und Verträge“, „Revision“, „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeitsmanagement“ sowie „Unternehmenskommunikation“. Dr. Schulte ist darüber hinaus für die Corporate Governance der Fraport AG zuständig. Anke Giesen, Vorstand Ground Handling, unterstehen die Strategischen Geschäftsbereiche „Handels- und Vermietungsmanage-

ment“ und „Bodenverkehrsdienste“ sowie der Zentralbereich „Personal Führungskräfte In-/Ausland“. Michael Müller, Vorstand Arbeitsdirektor, verantwortet den Strategischen Geschäftsbereich „Airport Security Management“ sowie die Zentralbereiche „Personalserviceleistungen“ und „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“. Dem Vorstand Operations, Peter Schmitz, sind der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“, die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“ und „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie der Zentralbereich „Kundenmanagement“ zugeordnet. Dr. Matthias Zieschang, Vorstand Controlling und Finanzen, verantwortet den Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ sowie die Zentralbereiche „Finanzen und Investor Relations“, „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling“ und „Rechnungswesen“ sowie das „Zentrale Investitionscontrolling“.

Wechsel im Aufsichtsrat

Den Aufsichtsrat der Fraport AG betreffend haben sich folgende Änderungen ergeben:

- _ Prof. Dr.-Ing. Katja Windt wurde von der Hauptversammlung 2012 zum neuen Aufsichtsratsmitglied gewählt. Die Professorin für Global Production Logistics aus Bremen folgte auf Dr. Manfred Bischoff, der sein Mandat mit Ablauf der Hauptversammlung 2012 niederlegte.
- _ Das zuständige Registergericht der Stadt Frankfurt am Main hat am 3. September 2012 den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Peter Feldmann, in den Aufsichtsrat bestellt. Peter Feldmann übernimmt das Mandat von Jutta Ebeling, die den Aufsichtsrat zum 31. August 2012 verlassen hat. Die Bestellung von Peter Feldmann gilt zunächst bis zum Ablauf der Hauptversammlung 2013.
- _ Als Vertreterin der leitenden Angestellten hat Petra Rossbrey zum 31. Juli 2012 ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für sie ist Dr. Roland Krieg, Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, zum 1. August 2012 nachgerückt.
- _ Darüber hinaus ist Mario A. Bach, Teamleiter des Konzern-Ideenmanagements, am 5. Oktober 2012 als Ersatzmitglied für den zum 4. Oktober 2012 ausgeschiedenen Peter Wichtel gefolgt.

- _ Auf Prof. Klaus-Dieter Scheurle, der sein Mandat am 30. November 2012 niederlegte, folgte am 11. Dezember 2012 Staatssekretär Michael Odenwald durch gerichtliche Bestellung.
- _ Gabriele Rieken, die am 31. Januar 2013 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, wurde zum 1. Februar 2013 durch Herrn Detlev Draths ersetzt.

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB und Corporate Governance Bericht

Zugleich für den Aufsichtsrat berichtet der Vorstand in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB beziehungsweise Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex über die Corporate Governance im Unternehmen. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Geschäftsbericht 2012 und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern veröffentlicht.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt bei der Fraport AG durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses. Seit dem 1. Januar 2010 setzt sich die Vergütung der Vorstände wie folgt zusammen:

- _ Erfolgsunabhängige Komponente (Fixum und Sachbezüge)
- _ Erfolgsabhängige Komponente mit kurz- und mittelfristiger Anreizwirkung (Tantieme)

- _ Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award und Long-Term Incentive Programm)

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans, die letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben wurden (siehe Anhang Tz. 39). Darüber hinaus erhielten die Vorstandsmitglieder Dotierungen zu den Pensionszusagen.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen.

Der detaillierte Vergütungsbericht von Vorstand sowie Aufsichtsrat ist im Anhang Tz. 43 angegeben und ist gleichzeitig Bestandteil des Lageberichts.

Finanzmanagement

Grundsätze: Liquiditätssicherung oberstes Ziel

Das Finanzmanagement der Fraport AG umfasst die strategischen Ziele Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken, Rentabilität und Flexibilität. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung über den Operativen Cash Flow als auch durch Außenfinanzierungsmaßnahmen mittels Fremdkapital sichergestellt.

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies die Fraport AG zum 31. Dezember 2012 eine Liquidität, beste-

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
	2008	463	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	86	2014	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	300	2020	endfällig	überwiegend fix	6-Monats-EURIBOR + Marge
2022						
Schuldscheindarlehen	2012	60	2020 2022	endfällig	fix	2,74 % p. a. 3,06 % p. a.
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	980	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2012	1.031,2 (überwiegend in € denominated)	2013–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	3/6/12-Monats-EURIBOR + Marge

— Grafik 1

hend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, von 1.431,5 Mio € aus (2011: 1.363,6 Mio €, Wert um abgegrenzte Zinserträge bereinigt). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten inklusive Zinsabgrenzungen in Höhe von 4.209,5 Mio € (2011: 3.824,1 Mio €). Zusätzlich standen der Fraport AG zum Bilanzstichtag weitere Kreditlinien zur Verfügung, die sich auf einen annähernd mittleren dreistelligen Mio-€-Betrag belaufen.

Mittelherkunft: Breites Portfolio an Finanzierungsquellen mit mittel- bis langfristigem Tilgungsprofil

Im Zusammenhang mit den Außenfinanzierungsmaßnahmen aus Fremdkapital legt die Fraport AG hohen Wert auf ein ausgewogenes Tilgungsprofil. Die durchschnittliche Restlaufzeit der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen belief sich zum Bilanzstichtag auf 6,5 Jahre (2011: rund 6,5 Jahre).

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit, Währungs- und Zinsstruktur der Finanzierungsinstrumente der Fraport AG sind folgender Grafik zu entnehmen:

— Grafik 1

Inklusive abgesicherter Zinsen sind bezogen auf die Bruttoverschuldung der Fraport AG rund 40 % der Zinsen variabel und 60 % fix. Sämtliche Finanzierungsquellen der Fraport AG dienen dem Finanzierungsbedarf der Muttergesellschaft. Die finanziellen Bedürfnisse der Beteiligungsgesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % sind vorrangig durch Projektfinanzierungen sichergestellt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe, die sich nominal auf insgesamt 394,4 Mio € belaufen und über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen: Die Bankverbindlichkeiten (273,8 Mio €) lauten jeweils auf € und werden überwiegend während der Darlehenslaufzeit fortlaufend getilgt. Die Kreditlaufzeiten sind in der Regel langfristig vereinbart. Die Basis der Verzinsung ist in den meisten Fällen der entsprechende EURIBOR zuzüglich einer im Rahmen von Finanzierungen angemessenen Marge. Eine Unternehmensanleihe (164,9 Mio US-\$) wurde im Jahr 2007 durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie lautet auf US-\$, wird seit 2012 fortlaufend während der Laufzeit getilgt (Stand 31. Dezember 2012: 159,0 Mio US-\$) und ist mit einem festen Kupon von 6,88 % p. a. verzinst.

Marktübliche Kreditklauseln

Die vertraglichen Vereinbarungen sämtlicher Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) 2 übliche Kreditklauseln. Bei den Fördermittel-Darlehen bestehen des Weiteren allgemein gängige Kreditklauseln unter anderem bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und

der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control-Klausel). Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken sollten, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen. In den eigenständigen Projektfinanzierungen der Beteiligungen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft, diese sind zum Bilanzstichtag eingehalten.

Liquidität: Diversifizierung und Übergewichtung von Unternehmenstiteln in der Geldanlage fortgeführt

Die freie Liquidität des Fraport-Konzerns ist vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Abflüsse breit angelegt. Für die kurzfristig erwarteten Zahlungen, insbesondere im Rahmen der laufenden Abflüsse durch Investitionen am Standort Frankfurt, stehen der Fraport AG Termingeldanlagen, Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit sowie Commercial Paper zur Verfügung. Die etablierte Strategie zur breiteren Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde auch im Berichtszeitraum fortgeführt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der Mittelabflusserwartung gemäß der 5-Jahresplanung.

Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

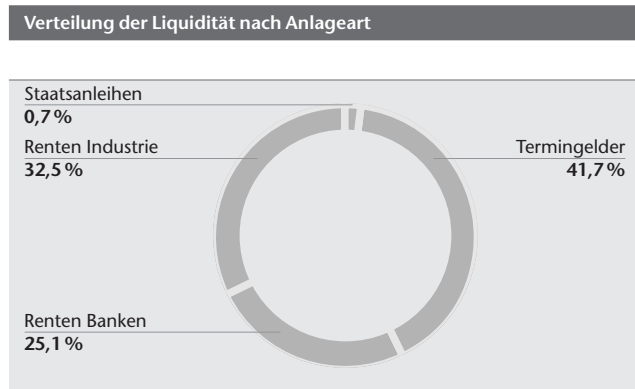
— Grafik 2

Anlagestruktur			
Anlageart	Marktwerte ¹ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	32,5	2,06	variabel
	46,3	1,18	fix
Tagesgeld	39,0	–	variabel
	200,0	–	fix
Termingeld	345,0	0,29	fix
Anleihen	247,6	1,01	variabel
	445,0	2,32	fix
davon Staaten	10,5	4,38	fix
davon Finanztitel	192,4	1,03	variabel
	103,4	2,36	fix
davon Industrie	55,2	0,96	variabel
	331,0	2,26	fix
Commercial Paper	69,8	0,31	fix

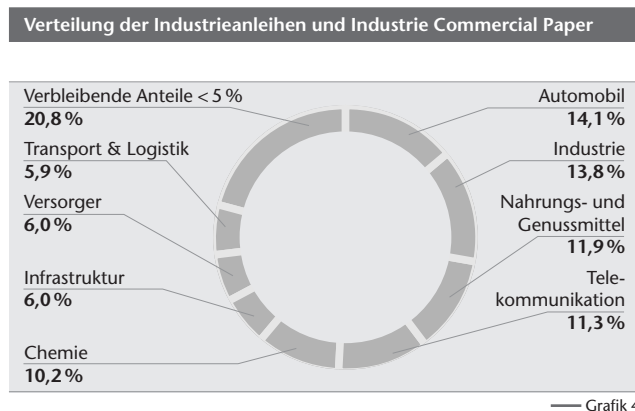
¹ Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

— Grafik 2

Verteilung der Liquidität nach Anlageart: (Nominalwert: 1.399,0 Mio €)

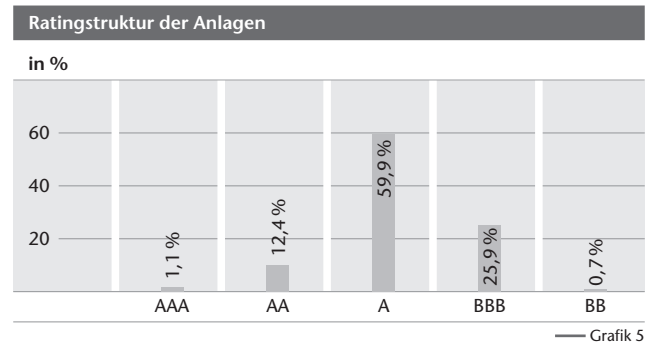


Die Industriefinanzierungen und Industrie Commercial Paper verteilten sich zum 31. Dezember 2012 auf folgende Industriezweige (Nominalwert: 454,6 Mio €):



Im Rahmen der Diversifizierung erfolgt neben der Anlage in Industriefinanzierungen eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzsektor. Dabei werden vor dem Hintergrund der Zusammenarbeit mit Banken in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlimiten vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Anfangsinvestitionen im Rahmen des Asset Managements sind allgemein ausschließlich im Bereich des Investment-Grade möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen. Zudem werden im Vorfeld einer Investitionsentscheidung zusätzlich die intern verabschiedeten Anlagekriterien geprüft und ausgewertet. Das Rating aller Anlagearten ist der Grafik zu entnehmen. Dabei sind die Commercial Paper dem langfristigen Rating-Äquivalent der Emittenten zuge-

ordnet. Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen möglich.



Fraport AG weiterhin ohne externes Rating

Vor dem Hintergrund der stets sehr guten Liquiditätsausstattung in Verbindung mit dem komfortablen Bestand an freien zugesagten Kreditlinien war der Bedarf eines externen Ratings bisher nicht gegeben.

Übernahmerechtliche Angaben gemäß § 289 Absatz 4 HGB

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 922.117.560 € (Stand 31. Dezember 2012). Es ist in 92.211.756 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2012 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 921.343.910 € (92.134.391 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2012 51,45 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,40 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,05 %. 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 2012): Deutsche Lufthansa AG 9,89 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt 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 Absatz 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Absatz 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 Absatz 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von 3 Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2012 wurden aus dem genehmigten Kapital 542.390 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Somit verbleibt zum 31. Dezember 2012 ein genehmigtes Kapital von 3.986.230 €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann. Neben Mitarbeitern der Fraport AG haben Beschäftigte von 7 Konzern-Gesellschaften die Möglichkeit, am Mitarbeiteraktienprogramm teilzunehmen. Für Details siehe Anhang Tz. 29.

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 bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2012 beträgt 3,7 Mio €. In 2012 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 2.016.500 € (201.650 Optionen) ausgeübt.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2010 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3% des zur Hauptversammlung 2010 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 und vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung verwendet werden. In 2012 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den Sachverhalten nach § 289 Absatz 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

Fraport AG ist abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,40% (2011: 31,49%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,05% (2011: 20,11%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen 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“.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz. Das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hatte unter dem Datum vom 19. Juli 2007 bestätigt, dass das Energieversorgungsnetz der Fraport AG die Voraussetzungen für ein Objektnetz nach § 110 Absatz 1 Nr. 1 EnWG a. F. erfüllte. Aufgrund des erteilten Objektnetzbescheids durch die Behörde, war die Fraport AG bislang von weitreichenden Vorschriften des Energiewirtschaftsrechts bei der Erstellung des Jahresabschlusses und der Unternehmensorganisation be-

freit. Mit der Novelle des EnWG traten im August 2011 umfangreiche neue Bestimmungen in Kraft, unter anderem der allgemeine Wegfall des Objektnetzstatus. Die Fraport AG hat daraufhin Mitte 2011 den vollständigen Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, der im Vergleich zum Objektnetzstatus zwar mit eingeschränkten, aber erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Wesentliche Änderung für die Fraport AG durch die neuen Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des EnWG zu erstellen. Diese Regelungen werden nun erstmals für das Geschäftsjahr 2012 angewendet.

Geschäftsentwicklung 2012

Wesentliche Ereignisse

Lärmpaket „Gemeinsam für die Region“ verabschiedet

Am 29. Februar 2012 unterzeichneten die Fraport AG, das Land Hessen sowie Vertreter der Luftverkehrswirtschaft die Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“. Im Rahmen der Erklärung wurden die Einführung sowie die Prüfung zusätzlicher Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie die Erweiterung des Casa-Programms beschlossen. Zur Finanzierung der zusätzlichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes wurde die Gründung eines Regionalfonds mit einem Volumen von 335 Mio € eingerichtet. An diesem Fonds wird sich die Fraport AG finanziell mit einem Betrag zwischen 15 und 20 Mio € beteiligen, wobei die Zahlungen gestaffelt über einen Zeitraum von zirka 2 Jahren erfolgen sollen. Darüber hinaus erfolgt eine Ausweitung des freiwilligen Casa-Programms der Fraport AG zum Ankauf besonders niedrig überflogener Immobilien in Flörsheim. Durch die Ausweitung der Möglichkeit zum Verkauf auf die gesamte Breite des Casa-Gebiets ergibt sich eine Verdoppelung des Programmolumens hinsichtlich der Anzahl betroffener Wohneinheiten. Insgesamt beträgt das Maßnahmenvolumen im Casa-Programm nunmehr über 100 Mio €.

Die Auswirkungen des Lärmpakets auf die Ertragslage der Fraport AG wurden durch entsprechende Rückstellungsbildungen im Jahresabschluss 2012 berücksichtigt. Die Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage ergeben sich durch die tatsächliche Inanspruchnahme der Maßnahmenpakete.

Flugausfälle durch Arbeitsniederlegungen am Frankfurter Flughafen

Infolge von Arbeitsniederlegungen kam es im vergangenen Geschäftsjahr am Frankfurter Flughafen zu rund 3.350 Flugausfällen.

Die korrelierende Zahl ausgebliebener Passagiere wird auf rund 370.000 geschätzt, was – gerechnet auf die Gesamtzahl der Passagiere in Frankfurt – einem negativen Effekt von rund einem halben Prozentpunkt entspricht. Während im Rahmen der Tarifverhandlungen zwischen der Fraport AG und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) im Februar 2012 rund 1.700 Flugannullierungen verzeichnet wurden, führten Arbeitsniederlegungen im öffentlichen Dienst im März 2012 zu 450 Ausfällen. Im August und September 2012 lag die Zahl streikbedingter Flugausfälle aufgrund von Arbeitsniederlegungen des Kabinenpersonals der Deutschen Lufthansa bei rund 1.200. Die Flugannullierungen und die damit einhergehenden niedrigeren Passagierzahlen haben sich im vergangenen Geschäftsjahr mit einem mittleren bis hohen einstelligen Mio-€-Betrag negativ auf die Ertragslage ausgewirkt.

Planfeststellungsbeschluss höchstrichterlich bestätigt

Mit seiner Revisionsentscheidung vom 4. April 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht – wie zuvor schon der Hessische Verwaltungsgerichtshof – die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Wesentlichen bestätigt. Damit wurde die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines wesentlichen Risikos für die Fraport AG reduziert. Nähere Informationen zu den Festsetzungen des Bundesverwaltungsgerichts und den Auswirkungen des Urteils können im „Chancen- und Risikobericht“ im Unterpunkt „Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau“ ab Seite 17 dieses Berichts entnommen werden.

Flugsteig A-Plus in Frankfurt eröffnet

Nach rund 4-jähriger Bauzeit hat Fraport am 10. Oktober 2012 den Flugsteig A-Plus am Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen. Der Flugsteig erhöht die jährliche Terminal-Kapazität des Flughafens von rund 58 Mio Passagiere auf etwa 64 Mio. Insgesamt verfügt die Erweiterung des Terminals 1 über 7 Abfertigungspositionen für Langstreckenflugzeuge: 4 davon sind für Maschinen des Typs A380 ausgelegt, 3 weitere Positionen stehen für Flugzeuge bis zu einer Größe des Typs B747-8 und A340 zur Verfügung. Alternativ können für eine größtmögliche Flexibilität auch 11 Kurzstreckenflugzeuge parallel abgefertigt werden. Mittels seiner neu geschaffenen Terminalpositionen vereinfacht und beschleunigt der neue Flugsteig die Umsteigeprozesse in Frankfurt erheblich.

Einen neuen Standard setzt der Flugsteig A-Plus auch mit seinem Retail-Konzept: Eine Retail-Fläche von insgesamt rund 12.000 m² bietet Platz für 60 Läden und gastronomische Einrichtungen, die sich schwerpunktmäßig auf 2 zentrale Marktplätze konzentrieren. Die Inbetriebnahme von A-Plus ist damit eine wesentliche Voraussetzung, um in den kommenden Jahren passagierseitig in Frankfurt weiter wachsen zu können und den Netto-Retail-Erlös pro Passagier am Flughafen Frankfurt von 3,32 € in Richtung 4 € im Geschäftsjahr 2013 zu erhöhen. Zu-

sätzlich wird die Eröffnung neuer Lounge-Flächen innerhalb des Flugsteigs zu einem Anstieg der Erlöse im Bereich Real Estate führen.

Neues Terminal und neue Landebahn in Xi'an

Am 3. Mai 2012 wurde nach einer Bauzeit von rund 3 Jahren das 3. Passagierterminal am Flughafen Xi'an, China, in Betrieb genommen. Zum gleichen Zeitpunkt fand auch die Eröffnung der 2. Start- und Landebahn des Standorts statt. Das 3. Terminal hat eine geplante Kapazität für rund 21 Mio Reisende jährlich und trägt dem starken Verkehrswachstum des Flughafens Rechnung. Insgesamt verfügt der Flughafen nun über eine gesamte Terminal-Kapazität von bis zu 40 Mio Passagieren und eine Start- und Landekapazität von mittelfristig etwa 65 Flugbewegungen je Stunde. Der Flughafen, an dem die Fraport AG seit August 2008 indirekt mit einem Anteil von 24,5 % beteiligt ist, konnte sein Passagieraufkommen seit Einstieg der Fraport AG von 11,9 Mio in 2008 auf 23,4 Mio in 2012 steigern. Die im vergangenen Jahr in Betrieb genommenen Anlagen ermöglichen dem Standort zukünftig weiter an der dynamischen Luftverkehrsentwicklung von China teilzuhaben.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Nachlassende Dynamik der globalen Rahmenbedingungen

Mit einem Wachstum von etwa 3 % hat die Weltwirtschaft im vergangenen Jahr die prognostizierte Entwicklung von rund 3,5 % nicht ganz erfüllen können und verlor im Jahresverlauf an Dynamik. Dabei verlief die Konjunkturentwicklung in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich. Während die Länder der Eurozone in ihrer Gesamtheit einen Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Leistung um etwa 0,4 % hinnehmen mussten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen Japan, China und Indien – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas zwar deutlich stärker, blieben aber ebenfalls hinter den Erwartungen zurück.

Die Wachstumsrate des Welthandels fiel auf zirka 2,8 % zurück. Insbesondere die europäische Schuldenkrise und das anhaltend hohe Preisniveau auf den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, führten in 2012 zu einer Belastung der wirtschaftlichen Wachstumsdynamik (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel 2012 und 2011: rund 107 US-\$).

— Grafik 6

Moderates Wachstum des deutschen BIPs

Mit einem Plus von 0,7 % verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2012 nur ein mäßiges Wachstum, hob sich damit aber noch deutlich von der durchschnittlichen Entwicklung der Eurozone ab. Nach einem gutem Start (+1,7 % im 1. Quartal) verlor die deutsche Wirtschaft im Jahresverlauf allerdings zunehmend an

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %

	2012	2011
Deutschland	0,7	3,0
Eurozone	-0,4	1,4
Großbritannien	-0,1	0,9
USA	2,3	1,8
Japan	2,0	-0,6
Russland	3,8	4,3
China	7,7	9,3
Indien	4,8	7,9
Welt	3,0	3,9
Welthandel	2,8	5,9

Angaben 2012 in Anlehnung an: Internationaler Währungsfonds (IMF, Januar 2013), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, November 2012), Deutsche Bank (Februar 2013), DekaBank (Februar 2013), Statistisches Bundesamt (Januar 2013), www.tecson.de (Ölpreise). Angaben 2011: IMF (Januar 2013) und Statistisches Bundesamt für BIP Deutschland (Januar 2013).

— Grafik 6

Schwung. Das Jahresschlussquartal schloss – auch aufgrund der feiertagsbedingt geringeren Zahl an Arbeitstagen – sogar mit einem leichten Minus. Treiber des leicht positiven Jahresergebnisses waren neben den Exporten die staatliche und private Konsumnachfrage, die mit 1,0 % beziehungsweise 0,8 % leicht überdurchschnittlich zum realen Zuwachs des deutschen BIPs beitrugen.

Globaler Luftverkehr

Abnehmende Konjunkturdynamik beeinflusst auch Luftverkehr

Die nachlassende konjunkturelle Entwicklung spiegelte sich auch in einer abnehmenden Dynamik des weltweiten Passagierverkehrs wider. Während das weltweite Passagieraufkommen nach vorläufigen Werten des ACLs (7. Februar 2013) in 2012 zwar noch spürbar um 3,9 % zulegen konnte, erreichte die Wachstumsrate im wirtschaftlich instabileren europäischen Raum nur 1,8 %. Den Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zufolge, lag der Anstieg des Passagiervolumens an den deutschen Verkehrsflughäfen in 2012 in Höhe von 1,1 % sogar noch unter diesem Wert. Gründe für den stärkeren Rückgang im deutschen Passagierverkehr waren vor allem das auf Konsolidierung ausgerichtete Angebotsmanagement deutscher Fluggesellschaften sowie Negativwirkungen aus der Luftverkehrsteuer. Dies spiegelte sich auch in einer Abnahme der Flugbewegungen von 3,1 % an deutschen Flughäfen wider.

Im weltweiten – wie im Vorjahr – leicht rückläufigen Luftfrachtaufkommen (-0,2 %) war zum Jahresende zwar eine Stabilisierung erkennbar, aber noch keine durchgreifende Trendumkehr. Krisenbedingt sank die Luftfracht im europäischen Luftverkehr um 3,0 %. Mit -2,2 % schnitt der Cargo-Umschlag an deutschen Flughäfen nur geringfügig besser ab.

Passagierrekord am Flughafen Frankfurt

Mit 57,5 Mio **Passagieren** wurden im Geschäftsjahr 2012 so viele Passagiere am Frankfurter Flughafen befördert wie noch nie zuvor. Der Vorjahreswert konnte damit um rund 1,1 Mio Fluggäste übertroffen werden (+1,9 %). Streik- und witterungsbedingte Flugausfälle verhinderten ein höheres Wachstum. Ohne diese Störereignisse hätte das Wachstum – abzüglich des Schaltjahres-Effekts – bei zirka 2,5 % gelegen.

Wachstumsträger war insbesondere der **Interkontinental-Verkehr** (+3,6 %), der vor allem auf den Verbindungen mit Lateinamerika (+10,1 %), Afrika (+7,3 %) und Nahost (+5,1 %) kräftig zulegte. Die volumenstarken Märkte Fernost und Nordamerika wiesen mit +2,4 % beziehungsweise +1,3 % einen vergleichsweise geringeren Zuwachs aus. Streik- und witterungsbedingte Flugausfälle sowie Angebotsreduzierungen sorgten für eine leicht unterdurchschnittliche Entwicklung des **Europaverkehrs** (+1,7 %). Während der Verkehr von und nach Großbritannien (+9,6 %) unter anderem von der Ausrichtung der olympischen Sommerspiele profitierte, wiesen insbesondere vereinzelte Märkte auf dem Balkan hohe Wachstumsraten aus (unter anderem Serbien +16,6 % und Kroatien +12,0 %). Rückläufige Passagierzahlen wurden unter anderem auf Strecken in die Schweiz (-3,6 %), von und nach Belgien (-2,6 %) oder Spanien (-1,9 %) verzeichnet. Von den streik- und witterungsbedingten Annullierungen besonders betroffen, wies der **Inlandverkehr** ein rückläufiges Passagieraufkommen von -4,2 % aus. Zusätzlich negativ wirkten sich deutliche Angebotsreduzierungen im Hamburg-Verkehr aus.

Gemessen an seiner Passagierzahl belegte der Frankfurter Flughafen im europäischen Vergleich weiterhin den 3. Platz hinter London-Heathrow (70,0 Mio, +0,9 %) und Paris-Charles de Gaulle (61,6 Mio, +1,1 %).

Aufgrund der starken Einbindung in die globalen Güterströme konnte sich der Frankfurter Flughafen nicht von der weltweiten Schwäche im Luftfrachtverkehr lösen. Das Nachtflugverbot verstärkte diesen Negativeffekt. Der **Cargo-Umschlag** schloss in Frankfurt mit einem Minus von 6,7 % bei rund 2,1 Mio Tonnen, was im Wesentlichen auf einen Rückgang im Europaverkehr (-17,6 %) sowie im Asien- und Nordamerikaverkehr zurückzuführen war (-8,4 % beziehungsweise -4,9 %). Während der reine Frachtumschlag um 6,9 % auf rund 2 Mio Tonnen zurückfiel, lag das Luftpostaufkommen mit gut 80.000 Tonnen um 2,3 % unter dem Vorjahreswert.

Aufgrund der Flugannullierungen und Angebotsreduzierungen sank die Zahl der **Flugbewegungen** in 2012 um 1,0 % auf rund 482.000. Die **Höchststartgewichte** nahmen infolge stark rückläufiger schwerer Frachterflüge (-9,2 %) leicht überproportional um 1,2 % auf 28.913 Mio Tonnen ab. Der Anteil der **Transferpassagiere** lag bei rund 55 % (2011: rund 54 %).

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Verkehrsentwicklung und Preiseffekte führen zu Umsatzanstieg

Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschaftete die Fraport AG **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.898,5 Mio € (+3,6 %). Das Umsatzwachstum war unter anderem auf die positive Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte zurückzuführen. Das gestiegene Passagiervolumen sowie die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus im Oktober 2012 äußerten sich zudem in einer Zunahme der Retail-Erlöse. Die **übrigen Erträge** erhöhten sich aufgrund hoher einmaliger Veräußerungen im Rahmen des Financial Assets Managements sowie Fremdwährungskurseffekten von 68,1 Mio € auf 125,5 Mio € (+84,3 %). Mit 2.024,0 Mio € lag die **Gesamtleistung** um 6,5 % über dem Vorjahreswert (+123,5 Mio €).

Unterproportionale Entwicklung des operativen Aufwands

Im vergangenen Geschäftsjahr stiegen die operativen Aufwendungen der Fraport AG unterproportional zum Umsatz. Während der **Materialaufwand** insbesondere aufgrund zusätzlicher Fremdleistungen und höherer Aufwendungen für Energie- und Versorgungsleistungen um 30,1 Mio € auf 553,0 Mio € (+5,8 %) zunahm, stieg der **Personalaufwand** im Berichtszeitraum vor allem bedingt durch den Tarifabschluss im öffentlichen Dienst auf 663,9 Mio € (+22,4 Mio €). Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich von 192,2 Mio € auf 183,1 Mio € (-4,7 %) unter anderem aufgrund im Vorjahresvergleich geringerer Rückstellungsbildungen. Der **gesamte operative Aufwand** (Material-, Personal- und sonstiger betrieblicher Aufwand) veränderte sich von 1.356,6 Mio € auf 1.400,0 Mio € (+3,2 %).

Deutlicher Anstieg von EBITDA und EBIT

In Höhe von 624,0 Mio € übertraf das **EBITDA (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen)** das Vorjahresniveau deutlich um 80,1 Mio € (+14,7 %). Gleiches galt für das **betriebliche Ergebnis (EBIT)**, das den Vorjahreswert mit 324,7 Mio € um 19,6 Mio € (+6,4 %) überschritt. Insbesondere die ganzjährige Nutzung der Landebahn Nordwest führte zu höheren **Abschreibungen**, die um 60,5 Mio € auf 299,3 Mio € anstiegen (+25,3 %). Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) verbesserte sich um 3,2 Prozentpunkte auf 32,9 % (2011: 29,7 %).

Rückgang des Finanzergebnisses

Die Verschlechterung des **Finanzergebnisses** von -45,8 Mio € auf -69,2 Mio € (-23,4 Mio €) war insbesondere auf eine negative Entwicklung des Zinsergebnisses zurückzuführen, die vor allem aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen resultierte (Aktivierung 2012: 24,1 Mio € gegenüber 2011: 58,8 Mio €). Deutlich verbesserte Erträge aus Beteiligungen,

unter anderem durch Dividendenzahlungen, hatten einen positiven Einfluss auf das Finanzergebnis 2012.

EBT und Jahresüberschuss leicht unter Vorjahresniveau

Die positive operative Entwicklung und der Rückgang des Finanzergebnisses führten zu einem im Vorjahresvergleich leicht geringeren **EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)** von 255,5 Mio € (2011: 259,3 Mio €). Der **Jahresüberschuss** erreichte einen Wert von 176,0 Mio € und lag damit um 3,5 % unter dem Vorjahreswert (2011: 182,3 Mio €). Die **Steuerquote** 2012 betrug 31,1 % (2011: 29,7 %).

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“ steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb von Frankfurt besitzen.

In der Grafik sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor **Konsolidierung** dargestellt (Werte nach IFRS).

— Grafik 7

Dividendenausschüttung

Für das Geschäftsjahr 2012 wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung 2013 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,25 € je Aktie vorschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs von 2012 ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,8 % (2011: 3,3 %). Im Verhältnis zum Jahresüberschuss der Fraport AG von 176,0 Mio € würde die Ausschüttungsquote damit bei 65,6 % (2011: 63,3 %) liegen.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Rückläufiges Investitionsvolumen am Standort Frankfurt und bei Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2012 führte die Fraport AG Investitionen in Höhe von 986,8 Mio € (2011: 1.367,6 Mio €) durch. Darin enthalten waren Zugänge zu Sachanlagen von 578,4 Mio € (2011: 895,7 Mio €), Finanzanlagen von 405,1 Mio € (2011: 465,3 Mio €) sowie Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände von 3,3 Mio € (2011: 6,6 Mio €). Auf die Aktivierung von Bauzeitinsen entfiel ein Betrag von 24,1 Mio € (2011: 58,8 Mio €).

Schwerpunkte der Investitionen in Sachanlagen bildeten der Kapazitätsausbau des Frankfurter Flughafens, der Flugsteig A-Plus sowie die Modernisierung der Terminals und Rollwege. Im Bereich der Finanzanlagen wurde insbesondere in Wertpapiere sowie in verbundene Unternehmen investiert.

Bilanzstruktur

Anstieg der Bilanzsumme, des Eigenkapitals und der Nettoverschuldung

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG stieg im vergangenen Geschäftsjahr von 7.361,1 Mio € auf 7.774,9 Mio € (+5,6 %). Gründe für den Zuwachs waren vor allem die Investitionen in das Anlagevermögen und die damit korrelierenden Verbindlichkeiten.

Die Erhöhung des **Anlagevermögens** von 6.204,5 Mio € auf 6.467,2 Mio € (+4,2 %) war insbesondere auf den Posten „Sachanlagen“ zurückzuführen, der die anhaltende Bautätigkeit am Standort Frankfurt widerspiegelt. Gleichzeitig nahm der Posten „Finanzanlagen“ aufgrund von Investitionen im Rahmen des Financial Asset Managements von 1.049,5 Mio € auf 1.116,6 Mio € (+6,4 %) zu. Das **Umlaufvermögen** erhöhte sich im Wesentlichen durch eine Zunahme der Posten „Wertpapiere“ sowie „Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände“ von 1.079,3 Mio € auf 1.227,4 Mio € (+13,7 %).

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen vor Konsolidierung

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz ³			EBITDA			EBIT		
		2012	2011	Δ %	2012	2011	Δ %	2012	2011	Δ %
Antalya ¹	51%/50%	301,1	293,9	2,4	259,6	254,2	2,1	161,7	158,0	2,3
Lima ²	70,01%	191,3	159,3	20,1	65,5	53,2	23,1	52,5	42,7	23,0
Twin Star	60%	63,3	62,8	0,8	25,9	23,8	8,8	18,8	17,2	9,3

¹ Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechts- und 50 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100 %-Werten vor Quotenkonsolidierung.

² Werte gemäß IFRS-Rechnungslegung, lokale Rechnungslegungswerte können abweichen.

³ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2012: 301,1 Mio €, 2011: 293,9 Mio €; Lima 2012: 180,0 Mio €, 2011: 146,0 Mio €; Twin Star 2012: 45,9 Mio €, 2011: 43,7 Mio €.

— Grafik 7

Das **Eigenkapital** stieg von 2.495,8 Mio € auf 2.562,6 Mio € (+2,7 %). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm im Vorjahresvergleich um 0,8 Prozentpunkte auf 31,5 % ab (2011: 32,3 %). In Höhe von 4.613,7 Mio € lagen die **Verbindlichkeiten** um 8,1 % über dem Vorjahreswert (2011: 4.268,5 Mio €). Wesentlicher Grund hierfür waren höhere „Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten“ als Folge der Finanzierung der Investitionen.

Die **Netto-Finanzschulden** der Fraport AG lagen mit 2.778,0 Mio € zum Bilanzstichtag um 317,5 Mio € über dem Wert des Vorjahres (Vorjahreswert der Netto-Finanzschulden angepasst, da abgegrenzte Zinserträge bei der Liquidität nicht mehr berücksichtigt werden). Die Berechnung der Netto-Finanzschulden ergibt sich seit Ende des Geschäftsjahres 2012 aus den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten + Anleihen + abgegrenzte Zinsaufwendungen – Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten – kurzfristig liquidierbare Mittel. Die **Gearing Ratio** – das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigenkapital ohne des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags – stieg entsprechend von 103,4 % auf 113,5 % (Vorjahreswert angepasst, entsprechend der neuen Liquidität).

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

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung				
in Mio €	2012	2011	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	591,8	1.525,4	-933,6	-61,2
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	398,5	399,9	-1,4	-0,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen	-561,4	-797,3	235,9	-
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Wertpapieranlagen	-748,9	-1.091,9	343,0	-
Mittelzufluss (-abfluss) aus Finanzierungstätigkeit	266,3	-241,6	507,9	-
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	507,7	591,8	-84,1	-14,2

— Grafik 8

Operativer Cash Flow auf Vorjahresniveau, Cash Flow aus Investitionstätigkeit unter Vorjahr

Trotz des gestiegenen EBITDAs lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** in 2012 mit 398,5 Mio € nahezu unverändert zum Vorjahresniveau von 399,9 Mio € (-0,4 %). Grund für den moderaten Rückgang waren im Wesentlichen stichtagsbedingt höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen waren.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag in Höhe von 561,4 Mio € um 235,9 Mio € unter dem Wert des Vorjahres. Ursächlich für den geringeren Wert waren vor allem hohe Vorjahresinvestitionen, die im Wesentlichen auf die Fertigstellung der Landebahn Nordwest zurückzuführen waren. Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Wertpapieranlagen** verringerte sich im Vorjahresvergleich um 343,0 Mio € auf 748,9 Mio €. Neben rückläufigen Investitionen in Sachanlagen führten unter anderem Zuflüsse aus Verkäufen von Wertpapieren des Umlaufvermögens zu dem geringeren Mittelabfluss im Berichtszeitraum.

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** lag mit 266,3 Mio € um 507,9 Mio € über dem Vorjahreswert (2011: Mittelabfluss von 241,6 Mio €). Wesentlicher Grund für den hohen Zufluss waren zusätzliche Kreditaufnahmen.

Aufgrund der weiterhin intensiven Investitionstätigkeit belief sich der **Finanzmittelbestand** zum Ende des Geschäftsjahres auf 507,7 Mio €, ein Rückgang gegenüber 2011 von 84,1 Mio €. Der Finanzmittelbestand enthält dabei unter anderem auch Termingelder mit Laufzeiten über 3 Monate, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz lässt sich der Finanzmittelbestand durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 95,5 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 603,2 Mio € herleiten.

Beschäftigte

Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten leicht über Vorjahr

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, erhöhte sich um 76 Mitarbeiter auf 11.302 Beschäftigte (+0,7 %). Insgesamt 8.365 Beschäftigte waren in den 4 Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG tätig (2011: 8.493 Beschäftigte). Im August 2012 wechselten 178 Mitarbeiter aus dem Bereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ in 2 neu gegründete Tochtergesellschaften. Der Anstieg in den weiteren Bereichen ist hauptsächlich bei den Bereichen „Immobilien Facilitymana-

gement“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“ mit jeweils 81 Mitarbeitern zu verzeichnen.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten nahm in 2012 auf 19,4 % und somit um 0,4 Prozentpunkte zu. Im Berichtszeitraum überschritt der Anteil der Schwerbehinderten mit 11,3 % erneut die gesetzliche Mindestquote von 5 % (2011: 10,7 %). Die Quote der ausländischen Beschäftigten (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) blieb mit 15,9 % auf dem Vorjahresniveau. Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden veränderte sich von 293 auf 315 Auszubildende.

— Grafik 9

Leistungen über das tarifliche Entgelt hinaus

Die Vergütung der Beschäftigten orientiert sich an den gültigen Tarifverträgen. Darüber hinaus bietet die Fraport AG ihren Mitarbeitern ein breites Spektrum attraktiver Zusatzleistungen, die von betrieblichen Altersvorsorgeleistungen über die Teilnahme am Mitarbeiteraktienprogramm bis hin zu Job-Tickets variieren. Im vergangenen Geschäftsjahr nahmen insgesamt 7.140 Beschäftigte die Möglichkeit zum vergünstigten Erwerb von Unternehmensaktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wahr und zeichneten 54.239 neue Aktien (2011 zeichneten 7.066 Beschäftigte 40.279 neue Aktien). Die Aktien für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage und überträgt diese an die Beschäftigten. Die Quote der am Aktienwerb teilnehmenden Beschäftigten blieb mit rund 60 % auf konstant hohem Niveau.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG ergeben.

Prognosebericht

Gesamtaussage zur prognostizierten Entwicklung

Abgeschwächtes Wachstum aufgrund kurzfristiger Unsicherheiten und Marktkonsolidierung

Die kurzfristig erwartete konjunkturelle Abschwächung der Weltwirtschaft – insbesondere in der Eurozone – wird sich bremsend auf die Passagierentwicklung der Fraport AG auswirken. Hinzu kommen Belastungen aus dem 2011/2012 begonnenen, auf Konsolidierung ausgerichteten, restriktiven Angebotsverhalten der Fluggesellschaften – das am Frankfurter Flughafen insbesondere den Hauptkunden Deutsche Lufthansa im Inland- und Kontinentalverkehr betrifft –, aus der deutschen Luftverkehrsteuer und dem aktuell ausgesetzten Emissionshandel in der EU. Führende Luftverkehrsverbände wie der ACI sowie die großen Flugzeugproduzenten Airbus und Boeing erwarten jedoch langfristig unverändert stabile Wachstumsraten im Weltluftverkehr.

Unabhängig von der Passagierentwicklung werden in den kommenden Jahren insbesondere positive Preiseffekte bei den Flughafen- und Infrastruktur-Entgelten sowie Mehrerlöse im Retail-Bereich Treiber der Ergebnisentwicklung sein. Nach einem Ergebnismrückgang in 2013 rechnet die Fraport AG in den Folgejahren mit einer nachhaltigen Ergebnisverbesserung.

Derzeit sind keine wesentlichen Risiken für den Fortbestand der Fraport AG erkennbar.

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.

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2012	2011	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.243	1.322	-79	-6,0
Airport Security Management	1.147	1.205	-58	-4,8
Bodenverkehrsdienste	5.576	5.589	-13	-0,2
Handels- und Vermietungsmanagement	399	377	22	5,8
Weitere Bereiche	2.937	2.733	204	7,5
Gesamt	11.302	11.226	76	0,7

— Grafik 9

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 die folgenden 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.

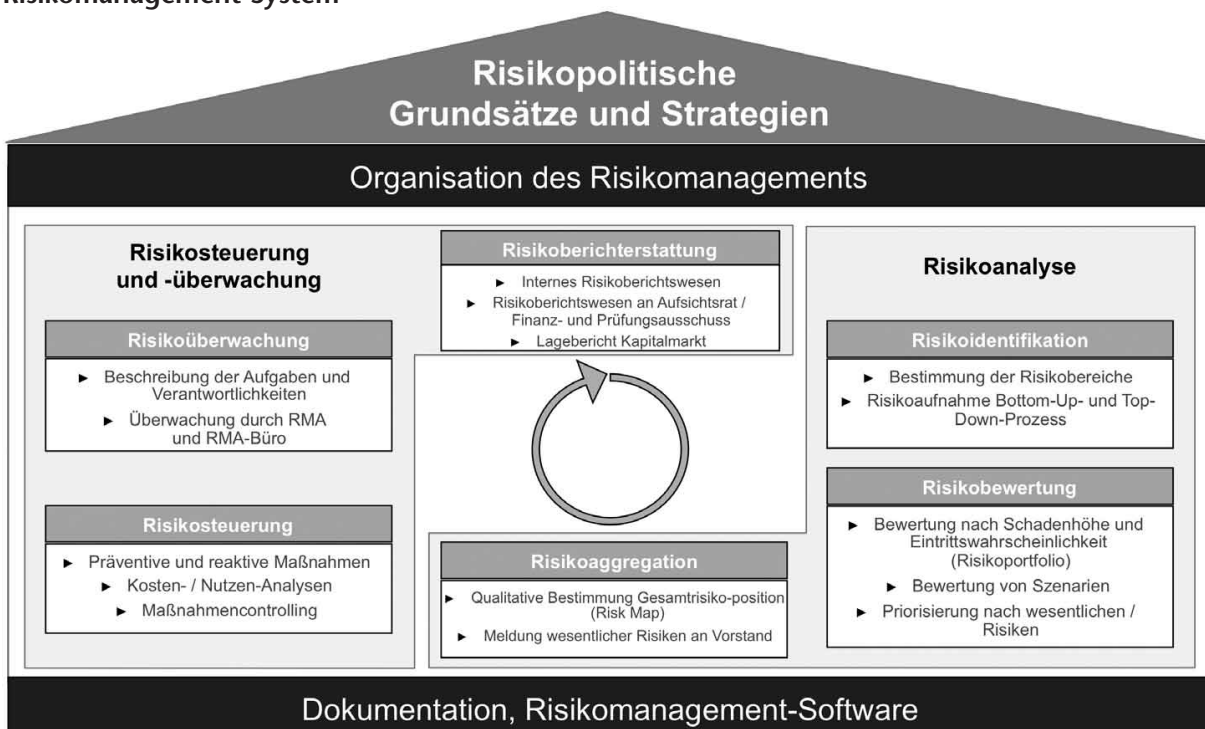
Das Risikomanagement-System der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für den Konzern sind vom Vorstand der Fraport AG verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für 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.

Die Identifizierung, Bewertung und Steuerung der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Strategischen Geschäftsbereiche sowie Service- und Zentralbereiche, die vor Ort operativ tätig sind sowie die Beteiligungsgesellschaften. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs quartalsweise an das RMA-Büro zu berichten.

Neu auftretende wesentliche Risiken sind im Rahmen der ad hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartals-

Das Risikomanagement-System



weisen Berichterstattung dem RMA-Büro umgehend zu melden. Nach Abstimmung mit der Leitung des RMA erfolgt eine Berichterstattung an den Vorstand, wenn die Risikolage des Gesamtunternehmens aufgrund der neu auftretenden wesentlichen Risiken deutlich verändert wird. Die Aggregation der Risiken der einzelnen Organisationseinheiten und Beteiligungsgesellschaften zu einer qualitativen Darstellung der Risikosituation des Gesamtunternehmens, die Überwachung und Sicherstellung eines systemkonformen Risikomanagement-Prozesses sowie die Berichterstattung der wesentlichen Risiken des Gesamtunternehmens an den Vorstand erfolgen quartalsweise durch den RMA.

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 wird. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“) beschrieben. Bei der Fraport AG stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems dar.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen nach § 91 Absatz 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 konservativ, das heißt, es wird die für die Fraport AG ungünstigste Schadenentwicklung eingeschätzt.

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 Schadenpotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung, das heißt nach Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen, unterschieden.

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der wesentlichen Risiken durch den Vorstand im Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Die Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Bewertung der Risiken:

— Grafik 11

Risikomanagement bei Beteiligungen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Beteiligungsgesellschaften der Fraport AG, die in Abhängigkeit von ihrer Bedeu-

Berichtsmatrix				
Eintrittswahrscheinlichkeit ↑	„C“: wahrscheinlich > 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungen	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
	„B“: möglich ≥ 10 % – 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungen	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
	„A“: niedrig bis 10 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungen	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
		„1“: gering ≥ 0,5 Mio €	„2“: moderat ≥ 2,5 Mio €	„3“: wesentlich ≥ 10,0 Mio €
		Risikopotenzial →		

— Grafik 11

tung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Gesellschaften zu kontinuierlicher Berichterstattung über Risiken.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem gemäß § 289 Absatz 5 HGB

Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussenebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt.

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

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 Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung.

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

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigen-

tum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses 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 Vier-Augen-Prinzip als nachgelagerte Kontrolle implementiert.

Um die Vollständigkeit der Abschlüsse zu gewährleisten, ist bei der Fraport AG ein Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung bilanziell relevanter Sachverhalte in der Rechnungslegung sicherzustellen. Darüber hinaus ist der Leiter der Abteilung Konzern-Bilanzierung Mitglied im RMA. Dadurch ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems der Fraport AG zur Bilanzierung grundsätzlich 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, werden in der Rechnungslegung 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 Schritte im Abschlussprozess sind der Abschluss der Nebenbücher, der im debitorischen Rechnungslegungsprozess auch die Bewertung von Forderungen, das heißt die Bildung von Wertberichtigungen, beinhaltet. 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.

Bei der Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Personalarückstellungen, sowie Finanzinstrumente und -anlagen, werden im Rahmen des Jahresabschluss-Prozesses regelmäßig externe Dienstleister eingesetzt.

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

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

Wesentliche Teilprozesse des Rechnungslegungsprozesses 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 (Quellen: siehe „Wirtschaftliche Rahmenbedingungen“) haben sich sowohl die Weltwirtschaft als auch die nationale Wirtschaft (reales BIP) nach der kräftigen Erholung in den Jahren 2010 und 2011 (Welt: 5,2 % und 3,9 %; Deutschland: 3,7 % und 3,0 %) in 2012 erneut spürbar auf zirka 3 % beziehungsweise 0,7 % abgeflacht, zudem noch mit nachlassender Wachstumsdynamik im Jahresverlauf. Als Folge wurden auch die aktuellen Wirtschaftsprognosen für 2013 nach unten korrigiert. Ursächlich hierfür waren und sind die anhaltende Finanz- und Schuldenkrise.

Die Unsicherheiten bezüglich der Staatsfinanzkrise der Europäischen Währungsunion aber auch der finanzpolitischen und konjunkturellen Stabilität der USA halten weiter an und drücken sich bei den unterschiedlichen Wirtschaftsprognosen in größeren Bandbreiten aus. Diese wirtschaftlichen Risiken könnten verstärkt zum Tragen kommen und zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG negativ beeinflussen würden. Neue Handelsbarrieren und politische Unruhen könnten weltweit zunehmen. Daher wird die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng beobachtet, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch die weitere Entwicklung des Ölpreises und damit verbunden des Kerosinpreises haben. Die Ölpreis- und Kerosinpreisteigerungen haben bereits seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen und entsprechend deklarierten Aufschlägen bei der Fracht geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen häufig nicht reduziert werden. In Krisen- und Kriegszeiten ist die Fraport AG unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Dies gilt auch bei Streiks und Naturkatastrophen, die den Luftverkehr betreffen. 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 tendenziell eher in der Fläche zurückführen und insoweit auf die Hubs konzentrierten. Zumindest hat die Fraport AG die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können. Allerdings können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (unter anderem Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft der Fraport AG haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung der Fraport AG darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von der Fraport AG derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen genutzt, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilienmarkts.

In der aktuellen Planung geht die Fraport AG zurzeit von einer anhaltenden Konjunkturschwäche in 2013 aus. Das gemäßigte weltweite Wirtschaftswachstum von zirka 3 % und das erwartete Wachstum der deutschen Volkswirtschaft zwischen 0,3 und 1 % werden in 2013 dem Luftverkehr nur geringe positive Impulse geben können, zumal erwartet wird, dass die Euro-Zone auch weiterhin in einer Rezession bleiben wird. Der Zwang der Luftverkehrsgesellschaften zu weiterer Konsolidierung aufgrund der

Wettbewerbs- und Branchensituation führt selektiv zu Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf 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 Europa- sowie den Inlandverkehr und damit auch das Umsteigersegment in Frankfurt erfolgreich belebt. Eine Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife würde entsprechend zulasten des Passagieraufkommens gehen.

Die Höhe des Umsteigerverkehrs richtet sich ferner nach der Anzahl und der Attraktivität der interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche. Aufgrund neuer EU-Emissionsrichtlinien und Umweltstandards besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig stärker Alternativstandorte und Routen außerhalb des EU-Raums und damit auch Frankfurts nutzen. Risiken sieht die Fraport AG eher mittelfristig auch in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen.

Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten, längerfristig auch in der Türkei, zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. 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.

Über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste haben wir kontinuierlich in den letzten Jahren berichtet. Die von der EU-Kommission bereits 2001 angekündigte weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste wurde mit einer erneuten Analyse 2010 wieder aufgegriffen und hat sich im Oktober 2011 konkretisiert. Die EU-Kommission sieht zur geplanten Überarbeitung der aktuellen Bodenverkehrs-Richtlinie eine direkte EU-Verordnung – ohne Spielraum bei der Umsetzung in nationales Recht – zur weiteren Marktöffnung für Bodenverkehrsdienstleistungen an europäischen Flughäfen vor. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf angenommen und dem EU-Parlament und EU-Rat zur weiteren Entscheidung zugeleitet. Die für die Fraport AG möglichen kritischen Neuerungen sind dabei der Zwang zur rechtlichen Trennung des Bereichs Bodenverkehrsdienste vom

Mutterunternehmen, die Zulassung eines dritten unabhängigen Abfertigungsunternehmens auf dem Vorfeld, die unbegrenzte Zulassung der Selbstabfertigung für Fluggesellschaften sowie die Beschränkung der Untervergabe (Subcontracting) für Flughafen-Betreiber und Fluggesellschaften. Die verantwortlichen Ausschüsse des EU-Parlaments (Verkehrs- und Beschäftigungsausschuss) setzten sich im Jahr 2012 mit den Vorschlägen der EU-Kommission inhaltlich auseinander und nahmen zahlreiche Änderungsvorschläge auf. Hierbei lag die Hoheit für beispielsweise arbeitnehmerrechtliche Themen beim Beschäftigungsausschuss, wohingegen die für die Fraport AG wesentlichen kritischen Themen durch den Verkehrsausschuss federführend behandelt wurden. In der Plenarsitzung am 12. Dezember 2012 wurde der Verordnungsentwurf der EU-Kommission vom EU-Parlament abgelehnt und zur weiteren Überarbeitung an den Verkehrsausschuss zurückgewiesen. Daher muss der Kommissionsentwurf erneut im Jahr 2013 behandelt werden. Sollte die EU-Verordnung, wie von der EU-Kommission geplant, verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für die Fraport AG ergeben.

Zum 31. Dezember 2011 haben wir darüber berichtet, dass sich im Zusammenhang mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main per Rechtsverordnung durch die Hessische Landesregierung in den nächsten Jahren Kosten im Zusammenhang mit der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigungen in Höhe von geschätzt rund 150 Mio € für die Fraport AG ergeben. Die Kostenschätzung ist nach wie vor unverändert, wobei die Regelung der Höhe der Außenwohnbereichsentschädigung durch eine Verordnung des Bundes weiterhin aussteht, sodass insbesondere die Höhe der Außenwohnbereichsentschädigung schwer abzuschätzen ist. Die Refinanzierung der Kosten erfolgt gemäß § 19b LuftVG über die Flughafen-Entgelte.

Unabhängig von dem 150 Mio € umfassenden Programm für Schallschutzmaßnahmen bestehen unverändert deutliche Proteste gegen die neue Landebahn. Die Fraport AG prüft daher intensiv weitere Maßnahmen der Lärminderung, die auch mit zusätzlichen Kosten oder Investitionen verbunden sein können.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnsystem wird derzeit untersucht, inwiefern aufgrund notwendiger behördlicher Genehmigungen Investitionen in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich sind. Je nach Ergebnis der Untersuchungen können Investitionen von bis zu 130 Mio € notwendig werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

Mit Bau und Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sowie dem geplanten 3. 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.

Mit seiner Revisionsentscheidung vom 4. April 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht – wie zuvor schon der Hessische Verwaltungsgerichtshof – die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und damit des Flughafen-Ausbaus im Wesentlichen bestätigt. Bestätigt hat das Bundesverwaltungsgericht allerdings auch die Zweifel des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs an der Zulassung der 17 Flüge zwischen 23 und 5 Uhr. Dies hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Planfeststellungsbehörde zum Anlass genommen, mit Beschluss vom 29. Mai 2012 den Planfeststellungsbeschluss dahingehend anzupassen, dass zwischen 23 und 5 Uhr keine planmäßigen Flüge zugelassen sind und in den beiden Nachtstunden 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr das Kontingent auf jahresdurchschnittlich 133 Bewegungen festgesetzt wurde – anstelle der bisherigen 150 Bewegungen, die allerdings auch die durchschnittlich 17 Bewegungen in der sogenannten Mediationsnacht mit einschlossen.

Es besteht das Risiko, dass das bestehende Nachtflugverbot die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig beeinflusst. Es ist möglicherweise damit zu rechnen, dass sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung insbesondere im Frachtbereich abschwächt und Verkehrsrückgänge in der Fracht nicht ausgeschlossen werden können.

Eine weitere Schwächung der Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens würde sich ergeben, wenn die in der politischen Diskussion teilweise geforderten zusätzlichen Einschränkungen des Flugbetriebs tatsächlich juristisch verbindlich umgesetzt würden. Erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt und damit nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG wären die Folge.

Über den Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien hat die Planfeststellungsbehörde eine erneute Entscheidung zu treffen, da das Bundesverwaltungsgericht den Planfeststellungsbeschluss in diesem Punkt beanstandet hat.

Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind angesichts angekündigter Verfassungsbeschwerden und einem etwaigen Gang zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschen-

rechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den ausgesetzten Verfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit zum 31. Dezember 2012 auf zirka 2.365 Mio € gestiegen.

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 HGB

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten 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 vorrangig 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. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG 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.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. 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, sofern erforderlich, durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken für die Fraport AG ergeben sich zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Des Weiteren entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für die Fraport AG vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Seit Anfang 2013 sind jedoch auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen möglich. Sofern es während der Haltdauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings sowie die CDS-Spreads der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert.

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Dies hat zunächst aber keinen Einfluss auf den Cash Flow.

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

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat die Fraport AG in den letzten Jahren, zuletzt im 2. Halbjahr 2012, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko trägt die Fraport AG soweit als möglich durch ein 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 abgeschrieben. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Wie bereits berichtet, hatte am 23. Dezember 2010 ein „ad hoc Committee“ des International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Die Fraport AG hatte daraufhin am 30. März 2011 die Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die Republik der Philippinen beim ICSID beantragt. Grundlage des Schiedsverfahrens ist das zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossene Investitionsschutzabkommen, das bei Streitigkeiten wegen Enteignung sowie unfairer und rechtswidriger Behandlung deutscher Investoren auf den Philippinen den Rechtsweg zu einem ICSID-Schiedsgericht eröffnet. Die Fraport AG fordert von der Republik der Philippinen in dem neuen Schiedsverfahren unverändert eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila. Wie bereits im 1. Schiedsverfahren bestreitet die Republik der Philippinen die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG erhoben. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass die Investitionen rechtmäßig erfolgt und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hatte das Enteignungsgericht am 23. Mai 2011 entschieden, dass die der PIATCO zustehende Gesamtentschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila einen Betrag von knapp 176 Mio US-\$ betrage, auf den der bereits gezahlte „Schätzwert“ des Terminals in Höhe von rund 3 Mrd PHP anzurechnen sei. Inzwischen haben sämtliche Verfahrensbeteiligte gegen diese Entscheidung mit unterschiedlicher Zielrichtung Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist. Ferner hat das Enteignungsgericht am 11. Oktober 2011

angeordnet, dass sich die philippinische Regierung von ihrer Zahlungspflicht gegebenenfalls durch Hinterlegung befreien könne. Auch diese Entscheidung wurde unter anderem durch die PIATCO angefochten. Über diese Rechtsmittel ist noch nicht entschieden.

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 gesellschafterwidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen die Fraport AG, 2 ehemalige Organmitglieder sowie 2 philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG, wie bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Von den Klägern gegen diese Aufhebung eingelegte Rechtsmittel sind erfolglos geblieben. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen rechtskräftig abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte der Fraport AG richtete. Auch gegen die Fraport AG wurden diese Klagen abgewiesen; die Kläger haben gegen die abweisenden Entscheidungen Rechtsmittel eingelegt, über die noch nicht entschieden wurde. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang 3 Verfahren geführt haben. In allen diesen 3 Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in zweien dieser 3 Verfahren bereits in der 2. Instanz. In sämtlichen Fällen schweben Rechtsmittel in unterschiedlichen Instanzen, über die bislang nicht rechtskräftig entschieden wurde. Ein 4. 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 des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-

Dummy Law“ angeordnet, die bisher allerdings noch nicht erfolgt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte die Rechtmäßigkeit der Investition 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 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 Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Die Unternehmensbeteiligungen und Flughafen-Betreiberprojekte unterliegen, wie die Fraport AG, grundsätzlich allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken sowie branchenspezifischen Marktrisiken. Einzelne ausländische Standorte bergen darüber hinaus allgemeine politische Risiken.

In Bulgarien (Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas durch Fraport Twin Star Airport Management AD) zeichnet sich nach der Wirtschaftskrise weiterhin ein anhaltendes Wachstum ab. In 2013 wird mit einem BIP-Wachstum von zirka 1,9 % gerechnet, mittelfristig ist ebenso ein positiver Trend abzusehen. Dies bietet eine gute Voraussetzung dafür, dass das Luftverkehrswachstum weiter anhält. Relevant für das Wachstum des Tourismus sind aber vor allem die wirtschaftliche Situation in den Herkunftsländern der Touristen sowie das Preisgefüge im Vergleich zu anderen Feriendestinationen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der anhaltenden Krise in Europa Destinationen im Niedrigpreissegment weiterhin wachsen werden.

Sollte sich wieder ein Trend weg vom Low-Cost-Tourismus abzeichnen, bestünde ein – wenn auch vergleichsweise geringes – Risiko, dass preiswerte Urlaubsdestinationen wie Varna und Burgas gegenüber teureren Urlaubsregionen in Süds Spanien, Portugal oder Südfrankreich an Tourismusaufkommen verlieren werden.

Die Mehrzahl der Fluggäste in Varna und Burgas kommt aus Russland und Deutschland. Zudem zeichnet sich ein Wachstumstrend aus zentral- und osteuropäischen Destinationen ab. Burgas verzeichnete im Jahr 2012 ein Fluggastaufkommen von knapp 2,4 Mio Passagieren (2011: 2,3 Mio Passagiere) trotz des rückgängigen Passagieraufkommens aus Israel aufgrund des Bombenanschlags im Juli 2012.

Im Zuge der bisherigen Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste in der EU und der Vorschriften des bulgarischen Civil Aviation Acts wurde nach Erreichen der Schwelle von 2 Mio Passagiere der Markt für einen 2. Bodenverkehrsdienst-Anbieter in Burgas geöffnet. Hierdurch musste in 2012 ein Marktanteil von zirka 4 % an den Wettbewerber abgegeben werden. In 2013 wird ein Marktanteilsrückgang von insgesamt zirka 30 % erwartet, was folglich zu einem Ertragsrückgang im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Burgas führt.

In Varna wird das Erreichen der 2-Mio-Schwelle in den nächsten Jahren nicht erwartet.

Zurzeit werden in Varna und in Burgas neue Passagierterminals zu einem Preis von je 65 Mio € gebaut. Die geplante Fertigstellung ist im Sommer 2013. Momentan arbeiten alle beteiligten Parteien intensiv an der herausfordernden Aufgabe, beide Terminals fristgerecht fertigzustellen.

Zum 1. Januar 2013 wurde eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte durchgesetzt.

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.

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ist die steigende Zahl von Inlandpassagieren, die eng verbunden ist mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, ein bedeutender Pfeiler des gesamten Passagierwachstums. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den

peruanischen Markt hat diese Entwicklung noch verstärkt. Primär ärmeren Bevölkerungsschichten ist dadurch die Nutzung von Flugzeugen als Verkehrsmittel möglich geworden.

Das Wirtschaftswachstum in Peru hängt vor allem von den Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten und der Exportentwicklung des Landes ab. Der Einbruch von Rohstoffpreisen oder der Rückgang von Exporten würde sich negativ auf das Konsumverhalten der Bürger und damit auch auf den inländischen Flugverkehr auswirken. Die vom IMF geschätzten BIP-Wachstumszahlen für 2013 in Höhe von 5,8 % sowie mittelfristig für 2017 in Höhe von 6,0 % belegen für Peru jedoch ein weiterhin nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

LAP unterliegt neben den wirtschaftlichen auch den rechtlichen sowie politischen Rahmenbedingungen und ist auf die Verlässlichkeit des staatlichen Konzessionsgebers und der lokalen Behörden angewiesen. Die 2011 gewählte Regierung Humala stellt sich als „wirtschaftsfreundlich“ dar.

Nach einem starken Wirtschaftswachstum von 8,5 % im Jahr 2011 in der Türkei zeichnete sich eine Abkühlung des Wachstums auf zirka 3,0 % im vergangenen Geschäftsjahr ab, was im Wesentlichen auf die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise in Europa zurückzuführen war. In Relation zu dem EU-Wirtschaftsraum stellt dies allerdings nach wie vor ein respektables Wachstum dar. Der nachhaltige Wachstumspfad der Türkei ist damit weiterhin ungebrochen. Neben der starken Binnennachfrage und der aufstrebenden Exportwirtschaft sind die positive demografische Struktur (Durchschnittsalter der Gesamtbevölkerung liegt derzeit unter 29 Jahren) sowie die günstige geografische Lage die Säulen für weiteres Wachstum.

Die Türkei bietet trotz Schwächen im Bildungssektor, teils reformbedürftiger Sozialsysteme und ausbaufähiger Infrastruktur in abgelegenen Regionen nach wie vor ein stabiles politisches Umfeld und eröffnet somit Potenziale für zukünftiges Wirtschaftswachstum.

Risikofaktoren für die weitere wirtschaftliche Entwicklung bilden jedoch die relativ hohen Außenhandels- und Leistungsbilanzdefizite und die hohen Inflationsraten, welche mittel- bis langfristig für die gesamtwirtschaftliche Situation der Türkei problematisch sein könnten.

Insgesamt sind die Staatsfinanzen nach wie vor verhältnismäßig solide und das wirtschaftsfreundliche Steuersystem setzt Investitionsanreize. Im Vergleich zu vielen europäischen Ländern ist das Haushaltsdefizit der Türkei verhältnismäßig gering. Es betrug 2,1 % des BIPs im Jahr 2011. Die Prognose für 2013 liegt bei 2,3 %. Die Türkei als Nicht-EU-Mitglied erfüllt mit den Kennziffern sogar die Maastricht-Kriterien.

Das Leistungsbilanzdefizit und die verhältnismäßig hohe Inflation konnten im Jahr 2012 deutlich reduziert werden. Stiegen die Preise im April 2012 noch über 11,0%, lag die Inflationsrate im Oktober 2012 hingegen nur noch bei 7,8%. Das Leistungsbilanzdefizit von 10,0% in 2011 konnte auf 7,7% im August 2012 reduziert werden. Durch die Reduzierung des Leistungsbilanzdefizits und die Dämpfung der Inflation im letzten Jahr erhielt die Türkei zum 1. Mal seit 18 Jahren wieder das „Investment-Grade-Rating“. Die Bonitätsnote für Papiere mit langer Laufzeit in ausländischer Währung wurde um eine Note auf „BBB–“ angehoben und die für Anleihen in heimischer Währung sogar um 2 Noten auf „BBB“. Weitere Gründe für diese Entscheidung waren die sinkende Schuldenlast (derzeit bei unter 40,0% gemessen am BIP), das stabile Bankensystem und die günstigen Wachstumsaussichten. Dies ist kurz- bis mittelfristig ein weiterer Investitionsanreiz für Türkei-Engagements.

Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismussektor, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies wird insbesondere durch den überproportionalen Anteil neuer und hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis untermauert. Damit stellt die Türkei schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar. Am Flughafen Antalya wurden im Jahr 2012 rund 25,0 Mio Passagiere gezählt. Das Verkehrsaufkommen konnte damit das hohe Vorjahresniveau erreichen, welches von den politischen Unruhen in Nordafrika profitierte.

Bei den Parlamentswahlen im Juni 2011 erhielt die konservative AK-Partei erneut die absolute Mehrheit im Parlament. Die Regierung erwies sich 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 Islams in Politik und Gesellschaft.

Angesichts von terroristischen Anschlägen gegen Militär- und Polizeieinrichtungen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten. Es ist grundsätzlich nicht auszuschließen, dass im Falle einer Eskalation der Tourismussektor beeinflusst werden könnte. Allerdings haben in den

vergangenen Jahren politische Unruhen im arabischen Raum, Nahen Osten und Nordafrika keine merklichen Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung in der Türkei (und im Speziellen im Großraum Antalya) gehabt.

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 können 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 die Fraport AG 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 Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen binden und neue Beschäftigte gewinnen. Diesem Zweck dienen auch flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme 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 in der Regel alle 1 bis 2 Jahre 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 Personalstand 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 (wie 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 Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die Terrorismusrisiken im Bereich der Sach- und Haftpflichtversicherungen. Die Deckungen werden bei den Auslandsbeteiligungen nur in geringem Umfang über die Mitversicherung in Versicherungspolice der Fraport AG bereitgestellt, überwiegend erfolgt die Versicherung über eigene Policen. Für das Risiko von Umweltschäden durch Unfälle besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Mehrheitsbeteiligungen im Inland Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €. Für die ausländischen Beteiligungen besteht Versicherungsschutz hinsichtlich Umweltschäden durch Unfälle in Abhängigkeit der lokalen Erfordernisse.

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 Schadenfälle 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 wie geplant realisierbar sein, 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 der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009, mit teils dramatischen Folgen auch für den globalen Luftverkehr, folgte eine unerwartet gute konjunkturelle Erholungsphase in 2010 und 2011, insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland. Mit den damit einhergehenden kräftigen Zuwächsen im Passagierverkehr – Frankfurt erzielte 2010 und 2011 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3 % – konnte das Vorkrisenniveau deutlich übertroffen werden. Die aktuelle europäische Schuldenkrise führte allerdings bereits seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs erneut nachließ und die Wirtschaft in der Eurozone im Jahr 2012 insgesamt in einer Rezession mündete, die auch in 2013 noch anhalten dürfte.

Nach Expertenmeinung ist gerade die deutsche Wirtschaft im Vergleich zu anderen europäischen Volkswirtschaften robust genug, um eine Rezession zu vermeiden und nach nur moderatem Wachstum in 2013 mittelfristig wieder an Dynamik zuzulegen. Kurzfristig wird für die deutschen Flughäfen erwartet, dass sich der Verkehr an großen Flughäfen und damit auch in Frankfurt stärker entwickelt als an den weiteren Flughäfen. Mittelfristig sind die globalen und nationalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für einen anhaltenden Aufwärtstrend der Verkehrsleistung des Flughafens Frankfurt als positiv zu betrachten.

Weitgehend unabhängig von der aktuell gedämpften 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. 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 der sogenannten „BRIC“-Länder (Brasilien, Russland, Indien und China) –, in denen derzeit neue Märkte mit anhaltend günstigen Wachstumsperspektiven entstehen. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern durch die zurückliegende Finanz- und Wirtschaftskrise und die aktuelle Schuldenkrise weit weniger oder fast überhaupt nicht beeinträchtigt.

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise, bislang aber nicht nachhaltig. Eine gewisse zeitliche Streckung der Aufkommenserwartungen ist dabei nicht auszuschließen.

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus konnte die Fraport AG die luft- wie landseitigen Kapazitäten am Standort Frankfurt in den vergangenen 2 Jahren deutlich steigern und so die Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen. Darüber hinaus sieht die Fraport AG in Zukunft 3 wesentliche Wachstumsmotoren:

Airport-Retail

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Mit der Inbetriebnahme der 12.000 m² Retail-Flächen im Flugsteig A-Plus hat die Fraport AG im vergangenen Jahr eine wesentliche Grundlage für weiteres Retail-Wachstum am Frankfurter Flughafen geschaffen. Ferner liegt der Fokus auf der Entwicklung und Umsetzung verkaufsfördernder Maßnahmen für die Passagiere, die eine außerordentlich hohe Kaufkraft aufweisen.

Externes Geschäft

Das Know-how der Fraport AG ist mittlerweile auf 4 Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden 4 weitere Flughäfen durch Beteiligungsgesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50 % hat. Daneben komplettieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder unter Management-Verträgen das Portfolio. 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 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 sie sich an der Immobilienentwicklung beteiligt.

Geschäftsausblick

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

Zunehmende Unsicherheit der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds

Banken sowie führende Wirtschaftsinstitute prognostizieren für die Weltwirtschaft 2013 ein Wachstum von 2,4 bis 3,5 %. Risiken werden weiterhin in der europäischen Staatsfinanzkrise gesehen, die die Refinanzierungsmöglichkeiten der Banken stark beeinflusst und sich auf die Realwirtschaft auswirkt. Für die asiatischen Schwellenländer, Nahost, Afrika sowie Teile Lateinamerikas wird unverändert ein überproportionales Wachstum erwartet, wenn auch im Vergleich zu den Vorjahren mit teilweise abgeschwächter Dynamik. Für die Länder der Eurozone wird eine Stagnation bis hin zu einem weiteren Schrumpfen der Wirtschaft (zirka 0,3 bis -0,9 %) angenommen. Das deutsche BIP sollte sich dabei mit einem Wachstum zwischen 0,3 und 1 % besser entwickeln, wobei im Jahresverlauf mit einer leichten Wachstumsbeschleunigung gerechnet wird. Für die USA wird allgemein ein Anstieg der Wirtschaftsleistung um die 2 % erwartet. Beim Welthandel wird in 2013 von einem Wachstum von rund 4 % ausgegangen. Der durchschnittliche Weltmarktpreis je Barrel Rohöl lag in 2012 ebenso wie in 2011 bei rund 107 US-\$. Für 2013 wird aufgrund der anhaltend schwa-

chen Wirtschaftsdynamik und damit zurückhaltender Rohölnachfrage von einer nahezu konstanten Entwicklung des Ölpreises ausgegangen.

Quellen: Tecson (Januar 2013), IMF (Januar 2013), OECD (November 2012), DekaBank (Februar 2013).

Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Seit Anfang 2012 sind alle Flüge, die von einem EU-Flughafen starten oder dort landen, in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen worden. Allerdings wurde im November 2012 von der EU-Kommission vorgeschlagen, die Verpflichtung der Fluggesellschaften zum Kauf entsprechender Zertifikate für Drittstaatenflüge bis Herbst 2013 auszusetzen. Als Grund hierfür wurden die Beschlüsse der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO genannt, nach denen bis zur nächsten ICAO-Vollversammlung im September 2013 ein globales Abkommen zur Senkung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr ausgearbeitet werden soll. Generell betrifft die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgas-Emissionshandel in erster Linie Luftverkehrsgesellschaften. Indirekt sind jedoch auch Flughäfen betroffen, da zusätzliche Belastungen des Luftverkehrs eine geringere Wachstumsdynamik zur Folge haben können. Soweit einzelne Länder oder Fluggesellschaften nicht am Emissionshandel teilnehmen sollten, könnte auch die relative Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und indirekt in der Folge europäischer Flughäfen beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich der 2011 eingeführten Luftverkehrsteuer auf Passagierflüge, die von deutschen Flughäfen starten, hat der Deutsche Bundesrat am 23. November 2012 einen Entschließungsantrag mit deutlicher Mehrheit angenommen, wonach die deutsche Bundesregierung noch in der aktuellen Legislaturperiode ein Gesetz zur Abschaffung der Luftverkehrsteuer vorlegen soll. Derzeit sind jedoch keine entsprechenden Aktivitäten der Bundesregierung bekannt. Sollte die Bundesregierung an der national erhobenen Steuer festhalten, führt diese im internationalen Vergleich – aufgrund ihres wettbewerbsverzerrenden Charakters – weiterhin zu einer Belastung des deutschen Luftverkehrsmarkts.

Im Rahmen des sogenannten „Flughafenpakets“ hat die EU-Kommission Anfang Dezember 2011 einen Entwurf veröffentlicht, der verschiedene Liberalisierungselemente, darunter auch Regelungen über den Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen, eine Revision der bestehenden Slot-Verordnung sowie einen Entwurf für eine Verordnung zu den lärmbedingten Betriebsbeschränkungen enthält. Am 12. Dezember 2012 fand die Abstimmung über das Flughafen-

paket im Plenum des EU-Parlaments in erster Lesung statt. Die Gesetzesvorlagen zur Revision der Slot-Verordnung und zur Revision der Richtlinie zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen wurden von der Parlamentsmehrheit mit einigen Änderungen angenommen. Die Gesetzesvorlage zur Revision der Richtlinie zu den Bodenverkehrsdiensten wurde zurück in den Fachausschuss verwiesen und wird im laufenden Jahr erneut behandelt werden müssen. Sollte die EU-Verordnung, wie von der EU-Kommission geplant, verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für die Fraport AG ergeben.

Aufgrund einer Gesetzesinitiative der EU-Kommission zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte ist im März 2009 die Richtlinie 2009/12/EG in Kraft getreten. Mit Aufhebung des § 43a LuftVZO und Inkrafttreten des § 19b LuftVG wurde die Richtlinie am 12. Mai 2012 in nationales Recht umgesetzt. Die hieraus resultierten geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen hat Fraport bereits für die Konsultationen der Flughafen-Entgelte bis 2015 zugrunde gelegt. Für zukünftige Verhandlungen der Flughafen-Entgelte erwartet Fraport aufgrund der neuen Gesetzeslage keine signifikanten Auswirkungen auf die Ertragslage.

Im September 2009 hat die EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen/Flugsicherung beschlossen. Basierend auf diesem Beschluss übernahm die Europäische Agentur für Flugsicherheit im vergangenen Jahr als oberste europäische Luftfahrtbehörde die Sicherheitsaufsicht für alle europäischen Flughäfen. Um in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten und somit einen Teilaspekt des Single European Sky (SES) Programms zu realisieren, sollen nationale Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement sowie die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-Gesetzgebung abgelöst werden. Damit die rechtlichen Rahmenbedingungen aufeinander aufbauen und ein funktionierendes europäisches Luftverkehrssystem geschaffen werden kann, will die EU-Kommission mit dem Programm SES II+ neue Grundlagen für eine Harmonisierung und bessere Verzahnung der Legislativvorhaben schaffen. Da der Gesetzgebungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, können konkrete Auswirkungen auf Flughäfen 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.

Trotz kurzfristiger Unsicherheit weiterhin positive Entwicklung des Luftverkehrs prognostiziert

Das bereits 2011/2012 begonnene, auf Konsolidierung ausgerichtete, restriktive Angebotsverhalten der Fluggesellschaften – das am Frankfurter Flughafen insbesondere den Hauptkunden Deutsche Lufthansa im Inland- und Kontinentalverkehr betrifft – wird sich auch in 2013 fortsetzen und sich negativ auf die Passagierentwicklung sowie die Prognosegenauigkeit auswirken. Darüber hinaus werden sich die europäische Schuldenkrise, die deutsche Luftverkehrsteuer und der aktuell ausgesetzte Emissionshandel in der EU belastend für den europäischen Luftverkehr auswirken. Die positiven Angebotseffekte aus der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus werden in Frankfurt dadurch zunächst kompensiert. Trotz dieser kurzfristigen Unsicherheiten erwarten führende Luftverkehrsverbände wie der ACI sowie die großen Flugzeugproduzenten Airbus und Boeing unverändert langfristig stabile Wachstumsraten im Weltluftverkehr.

Ausgehend von den kurzfristig negativen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand für den **Frankfurter Flughafen** im Gesamtjahr 2013 ein Passagieraufkommen, das in etwa auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Für die Folgejahre wird unverändert von einer positiven Passagierentwicklung ausgegangen.

Basierend auf der erwarteten konjunkturellen Entwicklung wird ebenso für das Cargo-Aufkommen in 2013 mit einer Stagnation bis hin zu einem leichten Anstieg gerechnet. Sollte die Wirtschaftsleistung schlechter als erwartet verlaufen, kann der Wert 2013 auch unter dem Niveau von 2012 liegen. Mittelfristig werden für das Cargo-Aufkommen wieder deutliche Zuwachsraten in Höhe des Marktniveaus erwartet.

Umsatz- und Ergebnisprognose der Fraport AG 2013

Umsatzanstieg, EBITDA und Jahresüberschuss rückläufig

Trotz der unsicheren Verkehrseinschätzung erwartet die Fraport AG mindestens einen leichten Anstieg des **Umsatzes** im Geschäftsjahr 2013. Gründe hierfür werden insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse in den Bereichen Retail und Real Estate durch die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus sein.

Die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus wird sich ebenfalls aufwandsseitig in Form eines Anstiegs der Sachaufwendungen auswirken. In Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung wird in 2013 vor allem aufgrund der einmalig hohen sonstigen Erträge des Vorjahres mit einem **EBITDA** auf oder unter dem Niveau von 2012 gerechnet. Die **Abschreibungen** werden in 2013 aufgrund des ganzjährigen Betriebs des Flugsteigs A-Plus deutlich ansteigen. Für das **EBIT** wird entsprechend ein spürbarer Rückgang erwartet.

Das **Finanzergebnis** wird vor allem durch rückläufige Zinserträge und höhere Zinsaufwendungen beeinflusst. Letztere werden im Wesentlichen aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen resultieren. Durch die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus wird die Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalzinsen während der Bauphase des Vermögenswerts entfallen, was den ausgewiesenen Zinsaufwand 2013 erhöhen wird.

Basierend auf der aktuellen Planung werden das **EBT** und der **Jahresüberschuss** 2013 der Fraport AG deutlich unter dem Niveau von 2012 erwartet. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2013 stabil zu halten.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2013

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** der Fraport AG sieht im Geschäftsjahr 2013 weitere **Investitionen** in den Standort Frankfurt vor, die aber aufgrund der Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus in 2012 rückläufig sein werden. Investitionsschwerpunkte werden dabei Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen bilden. Die geringere Investitionstätigkeit wird sich positiv auf die **Finanzlage** der Fraport AG auswirken. Die **Bilanzsumme** wird im Wesentlichen infolge der geplanten Investitionstätigkeit in 2013 zunehmen. Während sich das **Eigenkapital** im Geschäftsjahr 2013 aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen leicht erhöhen wird, wird die **Eigenkapitalquote** durch den Anstieg der Bilanzsumme unter dem Vorjahresniveau erwartet. Im Zusammenhang mit einer überproportional zum Eigenkapital ansteigenden Netto-Verschuldung wird die **Gearing Ratio** über dem Wert von 2012 liegen.

Vorschau auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung 2014

Positive Entwicklung erwartet

Für 2014 erwartet die Fraport AG einen weiteren **Umsatzanstieg**. Gründe hierfür werden insbesondere die weitere Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse im Retail-Bereich sein.

Ein im Verhältnis zum Umsatz niedrigerer Anstieg der Sach- und Personalaufwendungen wird zu einer Erhöhung des **EBITDA**s im Geschäftsjahr 2014 führen. Zunehmende **Abschreibungen** werden die **EBIT**-Entwicklung in 2014 belasten.

Das **Finanzergebnis** wird sich aufgrund höherer Erträge aus Beteiligungen positiv entwickeln. In Summe wird mit einer Verbesserung des **EBTs** und **Jahresüberschusses** in 2014 im Vergleich zu 2013 gerechnet. Für das Geschäftsjahr 2014 beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie mindestens auf dem Niveau von 2013 zu halten.

Vorschau auf die Vermögens- und Finanzlage 2014

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** der Fraport AG wird im Geschäftsjahr 2014 von anhaltenden **Investitionen** in die Modernisierung und Instandhaltung des Frankfurter Flughafens geprägt sein. Im Zusammenhang mit geplanten Rückführungen langfristiger Schulden wird die **Bilanzsumme** 2014 unter dem Niveau von 2013 erwartet. Das **Eigenkapital** und die **Eigenkapitalquote** werden in 2014 aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen ansteigen. Die fortschreitende Bautätigkeit wird sich im Geschäftsjahr 2014 belastend auf die **Finanzlage** auswirken. Die zunehmende Netto-Verschuldung sowie der Zuwachs des Eigenkapitals werden in 2014 zu einer in etwa stabilen **Gearing Ratio** führen.

Frankfurt am Main, den 5. März 2013

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulze



Giesen



Müller



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 2012

Jahresabschluss der Fraport AG

Gewinn- und Verlustrechnung	28
Bilanz	29
Entwicklung des Anlagevermögens	30
Anhang zum Jahresabschluss 2012	32
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	32
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	35
Ergänzende Angaben	47
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	68
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	69

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(5)	1.898,5	1.832,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	35,1	33,5
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	90,4	34,6
Gesamtleistung		2.024,0	1.900,5
Materialaufwand	(8)	-553,0	-522,9
Personalaufwand	(9)	-663,9	-641,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-299,3	-238,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-183,1	-192,2
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		324,7	305,1
Erträge aus Beteiligungen	(12)	45,2	29,5
Zinsergebnis	(13)	-125,0	-86,4
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-1,7	-0,2
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	12,3	11,3
Finanzergebnis		-69,2	-45,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		255,5	259,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-79,5	-77,0
Jahresüberschuss	(17)	176,0	182,3
EBITDA		624,0	543,9

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

— Grafik 12

Bilanz

Aktiva			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011
A. Anlagevermögen		6.467,2	6.204,5
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	34,5	35,3
II. Sachanlagen	(19)	5.316,1	5.119,7
III. Finanzanlagen	(20)	1.116,6	1.049,5
B. Umlaufvermögen		1.227,4	1.079,3
I. Vorräte	(21)	14,4	14,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	137,7	115,5
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	208,6	101,0
IV. Wertpapiere	(24)	263,5	137,9
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(25)	603,2	710,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(26)	34,5	32,1
D. Aktive latente Steuern	(27)	41,2	41,7
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(28)	4,6	3,5
		7.774,9	7.361,1

— Grafik 13

Passiva			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011
A. Eigenkapital	(29)	2.562,6	2.495,8
I. Gezeichnetes Kapital		922,1	919,6
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 3,7 Mio € (Vorjahr 5,7 Mio €)		-0,8 921,3	-0,8 918,8
II. Kapitalrücklage		595,8	592,7
III. Gewinnrücklagen		930,0	868,9
IV. Bilanzgewinn		115,5	115,4
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	15,3	17,2
C. Rückstellungen	(31)	522,6	515,8
D. Verbindlichkeiten		4.613,7	4.268,5
I. Anleihen	(32)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	3.243,8	2.858,4
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	194,8	218,9
IV. Andere Verbindlichkeiten	(35)	225,1	241,2
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	48,7	49,9
F. Passive latente Steuern	(37)	12,0	13,9
		7.774,9	7.361,1

— Grafik 14

Entwicklung des Anlagevermögens

Bruttowerte					
Anschaffungs- oder Herstellungskosten					
in Mio €	Stand am 1.1.2012	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2012
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	114,7	3,3	-5,2	4,0	116,8
	114,7	3,3	-5,2	4,0	116,8
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.224,7	232,5	-5,1	182,6	5.634,7
Technische Anlagen und Maschinen	2.459,3	81,9	-42,6	333,0	2.831,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	343,4	43,0	-23,8	11,7	374,3
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.011,5	221,0	-11,3	-597,9	623,3
	9.038,9	578,4	-82,8	-70,6	9.463,9
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	536,1	38,1	0,0	0,0	574,2
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	22,5	0,0	-2,7	0,0	19,8
Beteiligungen	198,4	0,0	-7,3	0,0	191,1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	89,1	10,6	-3,5	0,0	96,2
Wertpapiere des Anlagevermögens	419,0	318,1	-100,9	-149,2	487,0
Sonstige Ausleihungen	102,1	38,3	-35,8	-48,2	56,4
Geleistete Anzahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.367,2	405,1	-150,2	-197,4	1.424,7
Gesamt	10.520,8	986,8	-238,2	-264,0	11.005,4

Bruttowerte					Nettowerte		
Abschreibungen							
Stand am 1.1.2012	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2012	Stand am 31.12.2012	Stand am 31.12.2011
79,4	8,1	- 5,2	0,0	0,0	82,3	34,5	35,3
79,4	8,1	- 5,2	0,0	0,0	82,3	34,5	35,3
2.273,4	167,0	- 2,5	- 0,9	- 0,4	2.436,6	3.198,1	2.951,3
1.398,6	97,6	- 36,3	0,9	0,0	1.460,8	1.370,8	1.060,7
246,1	26,6	- 23,4	0,0	0,0	249,3	125,0	97,3
1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	622,2	1.010,4
3.919,2	291,2	- 62,2	0,0	- 0,4	4.147,8	5.316,1	5.119,7
139,6	0,0	0,0	0,0	0,0	139,6	434,6	396,5
2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	17,8	20,5
95,8	0,0	- 6,9	0,0	0,0	88,9	102,2	102,6
76,7	0,0	- 2,6	0,0	0,0	74,1	22,1	12,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	487,0	419,0
3,6	0,0	0,0	0,0	- 0,1	3,5	52,9	98,5
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
317,7	0,0	- 9,5	0,0	- 0,1	308,1	1.116,6	1.049,5
4.316,3	299,3	- 76,9	0,0	- 0,5	4.538,2	6.467,2	6.204,5

— Grafik 15

Anhang zum Jahresabschluss 2012

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

1 _ Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 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 2012.

Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Mit Wirkung vom 27. Februar 2012 hat die Fraport AG ihre Geschäftsanteile an der Pantares Tradeport Asia Ltd. an die Fraport Asia Ltd. übertragen.

3 _ Währungsumrechnung

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

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in fremder Währung mit einer Restlaufzeit von 1 Jahr oder weniger werden gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet und damit 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.

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 Absatz 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Absatz 2 und 3 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung, angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, sowie Zinsen für Fremdkapital.

Die Fraport AG hat von dem Wahlrecht gemäß § 255 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstands verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgelegt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 1,94 % und 4,83 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 24,1 Mio € (Vorjahr 58,8 Mio €) aktiviert. Diese betreffen abschreibungspflichtige Anlagen sowie geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

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

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 Abschreibungsplans vorgenommen. 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 – 80
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 80
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25

— Grafik 16

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 410 € werden im Zugangsjahr direkt als Aufwand erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 410 € bis 3.000 € werden über 5 Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt nach 5 Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren auch handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 2,8 Mio € entlastet.

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

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

Finanzanlagen

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

Zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen 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 Anschaffungskostenminderung beziehungsweise als zusätzliche Anschaffungskosten 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 Absatz 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 Absatz 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 auch Tz. 23) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75 % p. a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. 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 Absatz 1 und 2 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,05 % (Vorjahr 5,14 %) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % p. a. (Vorjahr 2,5 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11 % 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 1 Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze im Geschäftsjahr zwischen 3,69 % und 5,10 % (Vorjahr zwischen 3,82 % und 5,05 %).

Die Ermittlung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 4,24 % (Vorjahr 4,37 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 5,05 % (Vorjahr 5,14 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,6 % angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr ausschließlich geregelte und laufende Anspruchsberechtigte einbezogen.

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 2,44 % und 3,92 % (Vorjahr 2,06 % und 3,92 %).

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. Soweit 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 anhand 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 Sensitivitätsanalyse 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 anhand aktueller Börsenkurse ermittelt.

Aktioptionsprogramme

Aktioptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2012 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgt nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktioptions, die zum Stichtag noch im Bestand sind.

Latente Steuern

Aktive sowie passive latente Steuern gemäß § 274 Absatz 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 hatte unter dem Datum vom 19. Juli 2007 bestätigt, dass das Energieversorgungsnetz der Fraport AG die Voraussetzungen für ein Objektnetz nach § 110 Absatz 1 Nr. 1 EnWG a. F. erfüllte. Aufgrund des erteilten Objektnetzbescheids durch die Behörde war die Fraport AG von weitreichenden Vorschriften des Energiewirtschaftsrechts bei der Erstellung des Jahresabschlusses und der Unternehmensorganisation befreit.

Mit der Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) traten im August 2011 umfangreiche neue Bestimmungen in Kraft, unter anderem der allgemeine Wegfall des Objektnetzstatus. Die Fraport AG hat daraufhin Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, der im Vergleich zum Objektnetzstatus zwar mit eingeschränkten, aber erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist.

Wesentliche Änderung für die Fraport AG durch die neuen Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate

Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG zu erstellen.

Die Regelungen werden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur erstmals im Jahresabschluss 2012 angewendet.

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

5 _ Umsatzerlöse

Umsatzerlöse		
in Mio €	2012	2011
Flughafen-Entgelte	673,6	634,7
davon Passagier-Entgelte	443,9	413,3
davon Start- und Lande-Entgelte	148,0	142,7
davon Abstell-Entgelte	42,9	40,0
davon Sicherheits-Entgelte	38,8	38,7
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	326,1	328,7
Infrastruktur-Entgelte	256,9	246,7
Sicherheitsdienstleistungen	87,2	83,9
Umsatzerlöse Real Estate	183,7	175,9
Umsatzerlöse Retail	181,3	167,7
Parkierung	75,9	77,0
Sonstige Umsatzerlöse	113,8	117,8
Gesamt	1.898,5	1.832,4

— Grafik 17

Die Umsatzerlöse wurden wie im Vorjahr im Wesentlichen im Inland erzielt.

6 _ Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen		
in Mio €	2012	2011
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,1	33,5

— Grafik 18

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 €	2012	2011
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	26,3	3,6
Auflösungen von Rückstellungen	21,8	15,8
Erträge aus der Währungsumrechnung	15,1	0,7
(davon realisiert)	(14,5)	(0,1)
Passiver Schallschutz	6,9	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	2,2
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,8	1,8
Sonstige	16,3	10,5
Gesamt	90,4	34,6

— Grafik 19

Aus der Veräußerung von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements sind Gewinne in Höhe von 38,3 Mio € entstanden. Davon sind 24,3 Mio € in den Erträgen aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie 14,0 Mio € in den Erträgen aus der Währungsumrechnung enthalten.

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

Hinsichtlich der Erträge Passiver Schallschutz verweisen wir auf Tz. 31.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 35,9 Mio € (Vorjahr 20,2 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

8 _ Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio €	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-66,6	-63,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-486,4	-459,2
Instandhaltung	-59,1	-53,6
Versorgungsleistungen	-91,8	-83,7
Sonstige Fremdleistungen	-335,5	-321,9
(davon Fremdpersonal)	(-171,4)	(-164,2)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-26,8)	(-32,7)
Gesamt	-553,0	-522,9

— Grafik 20

9 _ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand		
in Mio €	2012	2011
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-527,2	-509,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-136,7	-131,8
(davon für Altersversorgung)	(-40,2)	(-37,7)
Gesamt	-663,9	-641,5

— Grafik 21

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

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter		
	2012	2011
Stammbeschäftigte	10.747	10.627
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	555	599
Gesamt	11.302	11.226

— Grafik 21

10 _ Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen		
in Mio €	2012	2011
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-8,1	-7,9
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-167,0	-140,7
Technische Anlagen und Maschinen	-97,6	-67,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-26,6	-23,1
Gesamt	-299,3	-238,8

— Grafik 22

Im Geschäftsjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen. Im Vorjahr wurden neben planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 227,5 Mio € außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 11,3 Mio € vorgenommen.

11 _ Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio €	2012	2011
Mieten und Leasingaufwendungen	-27,9	-27,6
Versicherungen	-21,0	-20,8
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-19,2	-20,8
Werbekosten	-16,8	-19,3
Aufwand für Betriebsrestaurants	-16,4	-16,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-15,0	-12,6
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-14,5	-18,2
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-6,9	-7,4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-5,4	-5,6
Sonstige Steuern	-3,7	-3,5
Schadenersatzleistungen	-3,3	-5,2
Wertberichtigungen auf Forderungen	-2,0	-3,1
Aufwendungen aus der Währungs-umrechnung	-1,9	-4,9
(davon realisiert)	(-0,9)	(-0,1)
Übrige	-29,1	-26,3
Gesamt	-183,1	-192,2

— Grafik 23

Die Umwelt- und Umlandverpflichtungen beinhalten im Geschäftsjahr insbesondere Rückstellungsbildungen für die finanzielle Beteiligung der Fraport AG an dem im Rahmen der Allianz für Lärmschutz 2012 aufgelegten Regionalfonds sowie Rückstellungsbildungen für die Förderung von Umweltprojekten.

Der Posten Übrige beinhaltet insbesondere Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 7,5 Mio € (Vorjahr 8,0 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 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2012.

12 _ Erträge aus Beteiligungen

Erträge aus Beteiligungen		
in Mio €	2012	2011
Lima Airport Partners S.R.L.	15,0	5,9
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	8,8	0,0
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	6,1	11,5
Fraport Asia Ltd.	4,5	0,0
Energy Air GmbH	2,6	2,6
Fraport Cargo Services GmbH	2,5	5,1
APS Airport Personal Service GmbH	2,3	0,9
Airmail Center Frankfurt GmbH	0,8	0,3
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	0,6	1,0
Übrige	2,0	2,2
Gesamt	45,2	29,5
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(42,8)	(26,8)

— Grafik 24

13 _ Zinsergebnis

Zinserträge und Zinsaufwendungen		
in Mio €	2012	2011
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	24,3	24,1
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	3,6	2,2
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-149,3	-110,5
davon an verbundene Unternehmen	-0,3	-1,1
Gesamt	-125,0	-86,4

— Grafik 25

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

Zusammensetzung Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
in Mio €	2012	2011
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-127,5	-96,1
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-13,9	-6,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-1,2	-1,8
Übrige	-6,7	-6,6
Gesamt	-149,3	-110,5

— Grafik 26

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.

Ferner enthalten die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge mit 5,2 Mio € Erträge im Zusammenhang mit der zum Barwert aktivierte aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (siehe auch Tz. 31).

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 24,1 Mio € (Vorjahr 58,8 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

14 _ Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		
in Mio €	2012	2011
Wertpapiere des Umlaufvermögens	-1,7	-0,2

— Grafik 27

15 _ Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis		
in Mio €	2012	2011
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14,7	14,8
davon aus verbundenen Unternehmen	1,1	1,1
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	-2,5	-3,6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Gesamt	12,3	11,3

— Grafik 28

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

Im Geschäftsjahr 2012 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 3,6 Mio € und Verluste in Höhe von 6,1 Mio € entstanden (im Vorjahr Gewinne in Höhe von 4,5 Mio € sowie Verluste in Höhe von 8,1 Mio €). Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung aufgrund des zum Bilanzstichtag gesunkenen Zinsniveaus ergeben. Die Verluste erhöhten die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 46,4 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten

des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 41).

16 _ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		
in Mio €	2012	2011
Latente Ertragsteuern	1,4	-7,1
Laufende Ertragsteuern	-80,9	-69,9
Gesamt	-79,5	-77,0

— Grafik 29

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Aufwendungen aus dem Abbau aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 0,5 Mio € sowie Erträge aus dem Abbau passiver Steuerlatenzen in Höhe von 1,9 Mio € erfasst. Diese betreffen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens.

Der laufende Steueraufwand für das Geschäftsjahr 2012 beträgt 80,9 Mio €. Davon entfallen 6,8 Mio € auf Steuern Vorjahre.

17 _ Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung		
in Mio €	2012	2011
Jahresüberschuss	176,0	182,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-60,5	-66,9
Bilanzgewinn	115,5	115,4

— Grafik 30

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 115,5 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,25 € je Aktie.

Erläuterungen zur Bilanz

Eine von den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten ausgehende Entwicklung des Anlagevermögens ergibt sich aus dem als Anlage zum Anhang beigefügten Anlagespiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2012).

18 _ Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 3,3 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 4,0 Mio € betreffen insbeson-

dere sonstige Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 8,1 Mio € betreffen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

19 _ Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 578,4 Mio €. Diese betreffen mit 221,0 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminal-Anlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung sowie Leistungen zum Ausbau des Flughafens.

In den Zugängen zu den Anlagen im Bau sind aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 24,1 Mio € enthalten (siehe auch Tz. 4).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Vermögensgegenstands erstmals in 2012 zu Abschreibungen führenden Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau betreffen vor allem Maßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Flugsteigs A-Plus.

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

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,9 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 5,4 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 11).

Die Umbuchungen betreffen insbesondere eine Umgliederung von den Sachanlagen in die Anderen Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände in Höhe von 66,6 Mio € (siehe auch Tz. 31).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 291,2 Mio € betreffen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

20 _ Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 38,1 Mio € resultieren im Wesentlichen aus den Kapitalerhöhungen bei der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH

(AAV) in Höhe von 29,5 Mio €, einer Kapitalerhöhung bei der Fraport Malta Ltd. von 6,0 Mio € sowie bei der Fraport Asia Ltd. in Höhe von 2,3 Mio €.

Die Kapitalerhöhung bei der Fraport Asia Ltd. ist auf die Übertragung der Anteile an der Pantares Tradeport Asia Ltd. auf die Fraport Asia Ltd. zurückzuführen.

Die Abgänge an Beteiligungen in Höhe von 0,4 Mio € betreffen die Pantares Tradeport Asia Ltd. Die Anteile wurden an die Fraport Asia Ltd. übertragen.

Die Abgänge bei den Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 2,7 Mio € betreffen die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an die Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG von 0,9 Mio € sowie die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an die Air-Transport IT Services, Inc. von 1,8 Mio €.

Bei dem Zugang zu den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 10,6 Mio € handelt es sich um die Vergabe von Gesellschafterdarlehen an die N*ICE Aircraft Services & Support GmbH.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertgut haben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitan sprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2012 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 5,8 Mio €, sowie ein Abgang von 1,0 Mio € durch den Übergang der Mitarbeiter an die FRA – Vorfeldkontrolle GmbH. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 62,9 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (64,8 Mio €) und mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 64,0 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 4, 28 und 31).

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 318,1 Mio € betreffen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Wertpapiere in Höhe von 149,2 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 24).

Die Abgänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 100,9 Mio € betreffen Rückzahlungen getätigter Geldanlagen in Wertpapiere.

Zum Bilanzstichtag sind in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (59,6 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (59,5 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.

Die Zugänge in Höhe von 38,3 Mio € und die Abgänge in Höhe von 35,8 Mio € bei den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen Zukäufe beziehungsweise Rückzahlungen von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Schuldscheindarlehen in Höhe von 48,2 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr in das Umlaufvermögen umgegliedert.

21 _ Vorräte

Vorräte		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,4	14,1

— Grafik 31

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe beinhalten im Wesentlichen Ersatzteile für Technische Anlagen und Maschinen, Ersatzteile für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Enteismittel für die Enteistung des Start- und Landbahnsystems.

22 _ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	137,7	115,5

— Grafik 32

Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr.

23 _ Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

— Grafik 33

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Gewinnansprüchen.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand Passiver Schallschutz handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergibt sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutz-Entgelten resultierenden Refinanzierung von Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Für die Verpflichtung zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen wurde bereits im Vorjahr eine entsprechende Rückstellung gebildet (siehe auch Tz. 31).

Bei den sonstigen Ausleihungen handelt es sich um erworbene Schuldscheindarlehen, die aufgrund einer Laufzeit von weniger als 1 Jahr vom Finanzanlagevermögen in das Umlaufvermögen umgegliedert wurden (siehe auch Tz. 20).

Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände								
in Mio €	Restlaufzeit				Restlaufzeit			
	31.12.12	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.11	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5,8	5,8	–	–	13,7	13,7	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,7	0,7	–	–	1,4	1,4	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	202,1	115,7	59,6	26,8	85,9	56,4	25,1	4,4
davon Passiver Schallschutz	(72,9)	(11,6)	(34,5)	(26,8)	–	–	–	–
davon sonstige Ausleihungen	(28,1)	(28,1)	–	–	–	–	–	–
davon Körperschaftsteuerguthaben	(24,9)	(5,4)	(19,5)	–	(29,3)	(5,4)	(19,5)	(4,4)
davon Zinsforderungen	(12,4)	(12,4)	–	–	(10,9)	(10,9)	–	–
davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn	(5,6)	–	(5,6)	–	(5,6)	–	(5,6)	–
Gesamt	208,6	122,2	59,6	26,8	101,0	71,5	25,1	4,4

— Grafik 33

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

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2012 rund 30,5 Mio € (Vorjahr 36,6 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag rund 24,9 Mio € (Vorjahr 29,3 Mio €).

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

In Vorjahren wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2012 17,6 Mio €. Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert beträgt zum Abschlussstichtag 18,3 Mio €. Davon wurden 14,5 Mio € mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,8 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 28 und 31). Der Zinsertrag in Höhe von 0,7 Mio € aus der Rückdeckungsversicherung wurde mit den Zinsaufwendungen aus der Rückstellung verrechnet.

Weiterhin wurde eine Rückdeckungsversicherung zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG abgeschlossen. Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert in Höhe von 0,7 Mio € wurde mit den korrespondierenden Rückstellungen dieser Verpflichtungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 20 und 31).

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrags 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 in 2009 eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt.

24 _ Wertpapiere

Wertpapiere		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Sonstige Wertpapiere	263,5	137,9

— Grafik 34

Im Geschäftsjahr wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 206,1 Mio € erworben. Weiterhin wurden Wertpapiere mit einer Restlaufzeit von unter 1 Jahr in Höhe von 149,2 Mio € von den Wertpapieren des Anlagevermögens in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 20).

25 _ Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Kurzfristige Tages- und Termingelder	584,0	680,0
Sonstige	19,2	30,8
Gesamt	603,2	710,8

— Grafik 35

Die kurzfristigen Tages- und Termingelder betreffen insbesondere Anlagen in €. 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.

26 _ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Baukostenzuschüsse	18,0	18,6
Sonstige	16,5	13,5
Gesamt	34,5	32,1

— Grafik 36

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 2,7 Mio € (siehe auch Tz. 32).

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2012	918,8	592,7	36,5	832,4	115,4	2.495,8
Dividendenzahlung					- 114,8	- 114,8
Kapitalerhöhung	2,5	3,1				5,6
Jahresüberschuss					176,0	176,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				61,1	- 61,1	0,0
Stand 31.12.2012	921,3	595,8	36,5	893,5	115,5	2.562,6

— Grafik 37

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG

	Ausgegebene Aktien	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
	Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital	Anteil am Grundkapital
				in €	in %
Stand 1.1.2012	91.955.867	91.878.502	77.365	773.650	0,0841
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen 2012	201.650	201.650			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (28.6.2012)	54.239	54.239			
Stand 31.12.2012	92.211.756	92.134.391	77.365	773.650	0,0839

— Grafik 38

27 _ Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 41,2 Mio € (Vorjahr 41,7 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.

28 _ Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung (18,3 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,8 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 23 und 31).

Weiterhin werden Wertpapiere des Anlagevermögens, welche ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbei-

ter der Fraport AG erworben wurden, mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 0,8 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 20 und 31).

29 _ Eigenkapital

— Grafik 37

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital steigt im Jahr 2012 um rund 2,5 Mio €.

Davon betreffen 0,5 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 2,0 Mio € geschaffen.

Durch die Umsetzung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes müssen seit 1. Januar 2010 die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbe-

nen eigenen Anteile offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt werden.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.134.391 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG:

— Grafik 38

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden am 28. Juni 2012 zu einem Preis von 42,53 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Genehmigtes Kapital

Durch die 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 2012 542.390 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

Entwicklung des genehmigten Kapitals

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2011	452.862	10,00
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm	-54.239	10,00
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2012	398.623	10,00

— Grafik 39

Zum 31. Dezember 2012 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 4,0 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde 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 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 bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2012 beträgt 3,7 Mio €. In 2012 wurden von den gewährten Optionen der 5. Tranche des MSOP 2005 2,0 Mio € (201.650 Optionen) ausgeübt.

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 Erhöhung der Kapitalrücklage um 3,1 Mio € resultiert in Höhe von 1,8 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (32,53 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 54.239 Aktien) sowie in Höhe von 1,3 Mio € aus dem durchschnittlich übersteigenden Ausgabebetrag (6,58 €) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (201.650 Aktien).

Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2011 werden 0,6 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2012 60,5 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,25 € je Aktie (Vorjahr 1,25 € je Aktie). Auf Tz. 17 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt ausschüttungssperre Betrag in Höhe von 31,8 Mio € (Vorjahr 28,5 Mio €) setzt sich wie folgt zusammen:

- _ 29,2 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- _ 2,6 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

Die Ausschüttungssperre greift allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden sind.

30 _ Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	15,3	17,2

— Grafik 40

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

31 _ Rückstellungen

Rückstellungen		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellungen für Pensionen	20,5	19,5
Steuerrückstellungen	85,7	72,6
Sonstige Rückstellungen	416,4	423,7
Gesamt	522,6	515,8

— Grafik 41

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

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

Die zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung wurde im Geschäftsjahr mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 14,5 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 23).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2 % des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom Zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. 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 460,6 Mio €. Bei den über die

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2012	Verbrauch	Zuführung	davon		31.12.2012
				Aufzinsung (+)	Abzinsung (-)	
Pensionsverpflichtungen	12,0	-1,7	1,6	(1,5)		11,9
Sonstige Pensionszusagen	7,5	0,0	1,1	(0,5)		8,6
Gesamt	19,5	-1,7	2,7	(2,0)		20,5

— Grafik 42

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2012	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon		31.12.2012
					Aufzinsung (+)	Abzinsung (-)	
Personal	102,7	-54,1	-13,3	48,3	(0,0)		83,6
Passiver Schallschutz	73,5	-0,9	0,0	5,8	(5,7)		78,4
Ökologischer Ausgleich	50,3	-0,7	-4,3	3,1	(3,1)		48,4
Derivative Finanzinstrumente	43,9	0,0	-3,6	6,1	(0,0)		46,4
Umwelt	28,6	-3,8	-0,1	5,2	(-2,3)		29,9
Übrige	124,7	-44,6	-8,4	58,0	(1,2)		129,7
Gesamt	423,7	-104,1	-29,7	126,5	(7,7)		416,4

— Grafik 43

ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 85,7 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

— Grafik 43

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.

Aufgrund der Verpflichtung zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen wurde in 2011 eine Rückstellung in Höhe von 73,5 Mio € gebildet. Davon wurden die im Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Aufwendungen in Höhe von 66,6 Mio € als Herstellungskosten der Landebahn Nordwest aktiviert. Der restliche, unabhängig vom Ausbau entstandene Betrag in Höhe von 6,9 Mio € wurde aufwandswirksam erfasst.

Im Geschäftsjahr erging nach Konsultation mit den Luftverkehrsgesellschaften und Prüfung durch das HMWVL die Genehmigung zur Erhebung von Schallschutzzentgelten zur Refinanzierung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen, sodass die Aufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften erstattet werden.

Da es sich bei den durchzuführenden Maßnahmen und Entschädigungszahlungen um durchlaufende Posten handelt, wurde in den sonstigen Vermögensgegenständen eine aufschiebend bedingte Forderung gegen die Luftverkehrsgesellschaften zur Refinanzierung aktiviert, da das Entstehen der Forderung hinreichend sicher ist. Die Forderung beträgt zum Bilanzstichtag 72,9 Mio € und entspricht dem Barwert der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse. Dieser Barwert enthält die im Vorjahr im Anlagevermögen bilanzierten 66,6 Mio €, die in die sonstigen Vermögensgegenstände umgegliedert wurden, sowie die im Vorjahr aufwandswirksam erfassten 6,9 Mio €, da auch hinsichtlich dieses Betrags eine aufschiebend bedingte Forderung auf Refinanzierung gegen die Luftverkehrsgesellschaften besteht.

Durch die Aktivierung dieses Teilbetrags ist ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 6,9 Mio € entstanden.

In 2009 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 Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinnt.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 46,4 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (Vorjahr 43,9 Mio €) (siehe auch Tz. 41).

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 Schadenfälle 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 18,2 Mio € (Vorjahr 26,4 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzversicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 65,5 Mio € (Vorjahr 58,3 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4, 20 und 23).

In Höhe von 0,9 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (Vorjahr 1,0 Mio €).

32 _ Anleihen — Grafik 44

in Mio €	31.12.12	Restlaufzeit			31.12.11	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	–	–	950,0	950,0	–	–	950,0

— Grafik 44

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 10 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,832 %.

Ferner 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 20 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566 %.

33 _ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

— Grafik 45

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs der Fraport AG aufgenommen.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 360 Mio € emittiert.

34 _ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— Grafik 46

35 _ Andere Verbindlichkeiten

— Grafik 47

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten mit 44,2 Mio € (Vorjahr 45,9 Mio €) Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer im Vorjahr 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 18,2 Mio € (Vorjahr 20,0 Mio €) im Zusammenhang mit

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten								
in Mio €	31.12.12	Restlaufzeit			31.12.11	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.243,8	144,8	1.541,9	1.557,1	2.858,4	172,7	1.743,6	942,1

— Grafik 45

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen								
in Mio €	31.12.12	Restlaufzeit			31.12.11	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	194,8	130,4	46,9	17,5	218,9	154,0	48,6	16,3

— Grafik 46

Andere Verbindlichkeiten								
in Mio €	31.12.12	Restlaufzeit			31.12.11	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,6	0,6	–	–	1,4	1,4	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	108,3	108,3	–	–	117,3	117,3	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7,4	7,4	–	–	15,8	15,8	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	108,8	48,1	48,5	12,2	106,7	41,1	58,0	7,6
davon aus Steuern	(0,0)	–	–	–	(2,8)	(2,8)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
Gesamt	225,1	164,4	48,5	12,2	241,2	175,6	58,0	7,6

— Grafik 47

einer im Vorjahr 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 Kältelieferung erforderlichen Anlagen.

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

Weiterhin beinhaltet der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 32).

36 _ Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Passive Rechnungsabgrenzungsposten		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Mietvorauszahlungen	8,6	9,0
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/ Mietabgaben	2,7	3,9
Erschließungskostenbeiträge	21,0	21,7
Sonstige	16,4	15,3
Gesamt	48,7	49,9

— Grafik 48

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

37 _ Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 12,0 Mio € (Vorjahr 13,9 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betreffen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede des Sachanlagevermögens.

Ergänzende Angaben

38 _ Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2012 bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

Haftungsverhältnisse		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Bürgschaften	4,7	4,6
Gewährleistungsverträge	233,5	246,6
davon Vertragserfüllungs- garantien	127,3	128,5
Sonstige	12,8	13,5
Gesamt	251,0	264,7

— Grafik 49

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Gewährleistungsverträge resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit den 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 3,9 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

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 41,4 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung der Fraport AG ausschließt. Sollte 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 Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, 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 8,7 Mio € (11,4 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 der 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, Bulgarien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

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

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 52,0 Mio €.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26 Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 12,8 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen		
in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	133,5	149,8
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	15,1	19,6
fällig innerhalb der darauf folgenden 4 Jahre	35,9	37,2
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	82,5	93,0
Bestellobligo	393,3	741,6
davon Baumaßnahmen	281,5	336,7
davon Sonstiges	111,8	404,9
Sonstige	77,1	104,6
Gesamt	603,9	996,0
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	(138,9)	(216,0)

— Grafik 50

Der Posten Sonstiges beinhaltet im Wesentlichen eine im Zusammenhang mit der Kreditzusage der AAV an die Northern Capital Gateway LLC (NCG) bestehende sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 45,5 Mio €. Des Weiteren beinhaltet dieser Posten Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen für den indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport in Höhe von 20,7 Mio € (1,5 Mrd INR).

39 _ Aktienoptionsprogramme

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 5 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 Sperrfrist von 3 Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren 2 Jahren ausgeübt werden.

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

Die Ausgabe von Bezugsrechten des MSOP 2005 konnte letztmalig in 2009 erfolgen.

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

— Grafik 51

Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen

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

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

2 Zum Ausgabezeitpunkt.

— Grafik 51

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten

	Gesamtanzahl	davon an Vorstand	davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	davon an Führungskräfte der Fraport AG	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis €
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2012	627.300	148.000	93.800	385.500	29,00
Ausgeübt in 2012	-201.650	-47.000	-35.350	-119.300	16,58
Verfallen in 2012	-205.450	-47.000	-29.100	-129.350	47,70
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2012	220.200	54.000	29.350	136.850	30,87

— Grafik 52

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten:

— Grafik 52

Da der Ausübungszeitraum der 3. Tranche 2005 in 2012 endete, sind 187.150 noch nicht ausgeübte Bezugsrechte verfallen. Davon betreffen 47.000 Stück den Vorstand, 117.550 Stück Führungskräfte und 22.600 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen. Aufgrund der Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen sind weitere 18.300 Optionen verfallen.

40 _ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2012 haben sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderungen ergeben:

Die Artio Global Holdings LLC, New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 29. Februar 2012 die Schwelle von 5 % unterschritten hat und zu diesem Tag 4,90 % betrug (entspricht 4.509.210 Stimmrechten). Davon sind ihr 4,90 % (entspricht 4.509.210 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Investors Inc. (ehemals Julius Baer Americas, Inc.), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 29. Februar 2012 die Schwelle von 5 % unterschritten hat und zu diesem Tag 4,90 % betrug (entspricht 4.509.210 Stimmrechten). Davon sind ihr 4,90 % (entspricht 4.509.210 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Management LLC (ehemals Julius Baer Investment Management LLC), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 29. Februar 2012 die Schwelle von 5 % unterschritten hat und zu diesem Tag 4,90 % betrug (entspricht 4.509.210 Stimmrechten). Davon sind ihr 4,90 % (entspricht 4.509.210 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Die Lazard Asset Management LLC, New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide am 30. Mai 2012 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Tag 3,17 % (2.917.330 Stimmrechte) betrug. Davon sind ihr 3,17 % (entspricht 2.917.330 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Derivative Finanzinstrumente						
in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte ²		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Zinsswaps	1.260,0	1.260,0	-211,8	-174,7	-46,4	-43,9
Zins-/Währungsswap	15,5	15,5	-0,3	-0,4	0,0	0,0
Preissicherung Diesel	0 mt ¹	3.600 mt ¹	0,0	0,8	0,0	0,0

1 Metrische Tonnen.

2 Ohne Stückzinsen.

— Grafik 53

Die Artio Global Holdings LLC, New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 2. Juli 2012 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 2,94 % betrug (entspricht 2.709.809 Stimmrechten). Davon sind ihr 2,94 % (entspricht 2.709.809 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Investors Inc. (ehemals Julius Baer Americas, Inc.), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 2. Juli 2012 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 2,94 % betrug (entspricht 2.709.809 Stimmrechten). Davon sind ihr 2,94 % (entspricht 2.709.809 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Management LLC (ehemals Julius Baer Investment Management LLC), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 2. Juli 2012 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 2,94 % betrug (entspricht 2.709.809 Stimmrechten). Davon sind ihr 2,94 % (entspricht 2.709.809 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australien hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide am 28. November 2012 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Tag 3,062 % (2.822.978 Stimmrechte) betrug. Davon sind ihr 3,062 % (entspricht 2.822.978 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellt sich zum 31. Dezember 2012 wie folgt dar:

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2012 51,45 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,40 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,05 %.

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 2012): Deutsche Lufthansa AG 9,89 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. 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.

Für die verbleibenden 32,44 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

41 _ Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen:

— Grafik 53

Zum Abschlussstichtag bestehen 48 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu 5 Zinsswaps wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren wurde in Vorjahren ein Zins-/Währungsswap abgeschlossen, um die Zahlungsströme eines variablen aktiven US-\$-Wertpapiers abzusichern.

46 der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Microhedges. Für 14 dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 21,9 Mio €. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 15).

Bei 2 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 Marktwerts von 24,5 Mio €.

Der Zins-/Währungsswap wurde in Vorjahren in eine Bewertungseinheit designiert, sodass eine Bewertung gemäß handelsrechtlichen Vorschriften unterbleibt.

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.

Details zu Zins- und Währungsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert ¹ in Mio €
2005	2014	60,0	-2,2
2006	2016	70,0	-8,9
2007	2017	60,0	-10,2
2008	2015	30,0	-2,0
2008	2016	30,0	-3,8
2008	2017	20,0	-2,9
2008	2018	130,0	-25,6
2009	2015	45,0	-4,6
2009	2016	100,0	-12,7
2009	2017	25,0	-4,3
2009	2019	220,0	-47,7
2010	2013	15,0	-0,3
2010	2015	85,0	-8,9
2010	2017	100,0	-17,5
2010	2020	85,0	-21,5
2010	2025	30,0	-8,6
2011	2015	70,0	-6,6
Gesamt		1.175,0	-188,3

¹ Ohne Stückzinsen.

— Grafik 54

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

42 _ Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG gemäß § 161 AktG

Am 14. Dezember 2012 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 Konzern im Bereich Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

43 _ Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts und stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 (DCGK) die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2012

Vergütungssystem

Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses und wird regelmäßig überprüft. Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Fraport AG soll in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft stehen und auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein.

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 39). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

Während der Laufzeit des geschlossenen Dienstvertrags (in der Regel 5 Jahre) wird den Vorstandsmitgliedern über die vereinbarte Laufzeit grundsätzlich ein gleichbleibendes festes Jahresgehalt (Fixum) gezahlt.

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig, in der Regel jährlich, auf ihre Angemessenheit geprüft.

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate). Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2012 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 vorgenannten Ergebnisgrößen 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 hochge-

rechnet – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb 1 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 1. 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 2. Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

Ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine Verschlechterung der relevanten Geschäftszahlen auf Ursachen außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorstands beruht, kann er unter Berücksichtigung der Leistungen des Vorstandsmitglieds nach billigem Ermessen eine Tantieme gewähren beziehungsweise von einer Rückzahlung ganz oder teilweise absehen. Ist ein Vorstandsmitglied nicht für 1 volles Geschäftsjahr im Amt, wird die Tantieme zeitanteilig gekürzt.

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

Mit dem LSA wird ein zusätzlicher langfristige 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 1 Geschäftsjahr – erstmals in 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von 3 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 3 Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2015 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in

Aussicht gestellt. Herr Michael Müller und Frau Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

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 3-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle 2 Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (in der Regel alle 1 bis 2 Jahre 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 3-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 3-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.

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen 3-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des 3-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 3-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 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von 4 Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150% der Ziel-Tranche begrenzt. Die zuteilenden 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 2012 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Herrn Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herrn Peter Schmitz und Herrn Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Frau Anke Giesen und Herr Michael Müller wurden an der Ziel-Tranche für 2011 und 2012 pro rata temporis beteiligt. Somit wurden Frau Giesen bei einer Ziel-Tranche von insgesamt 6.850 Performance-Shares 3.425 Performance Shares (24/48) für das Geschäftsjahr 2011 und 5.138 Performance Shares (36/48) für das Geschäftsjahr 2012 zugeteilt. Herrn Müller wurden bei einer Ziel-Tranche von insgesamt 3.550 Performance-Shares 1.997 Performance-Shares (27/48) für das Geschäftsjahr 2011 und 2.884 Performance-Shares (39/48) für das Geschäftsjahr 2012 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 Perfor-

mance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das 1. Geschäftsjahr mit 40 %, für das 2. Geschäftsjahr mit 30 %, für das 3. Geschäftsjahr mit 20 % und für das 4. 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 4 relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

Der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im XETRA-Handel oder einem XETRA ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat.

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 12 Monate angedauert hat. Herr Herbert Mai hat somit nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses zum

30. September 2012 keinen Anspruch auf die Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2012.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 370,5 Tsd € (Vorjahr 181,9 Tsd €), Michael Müller 50,2 Tsd €, Peter Schmitz 256,3 Tsd € (Vorjahr 138,5 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 256,3 Tsd € (Vorjahr 138,5 Tsd €), Herbert Mai 112,8 Tsd € (Vorjahr 138,5 Tsd €).

Pensionszusagen

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

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

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

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2012 einen prozentualen Anspruch von 56,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2012 36,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage (Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport

über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über 8 Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2012 einen prozentualen Anspruch von 40,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Herr Mai ist mit Ablauf des Monats September 2012 aus dem aktiven Dienst der Fraport AG ausgeschieden. Sein Ruhegehalt beträgt 57,0 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatzes gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1,0 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten 5 Jahre ihrer Vorstandstätigkeit ist vorgesehen, dass die Vorstandsmitglieder eine monatliche Rente von 2,5 Tsd € bis zum Ablauf dieser 5 Jahre erhalten. Ferner soll das bis zum Eintritt der dauernden Dienstunfähigkeit erreichte Versorgungskapital in monatlichen Beträgen zu je 10 Tsd € auf den Betrag von 600 Tsd € aufgestockt werden. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung soll durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt werden. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital, für Halbweisen 10 % und für Vollweisen 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Für den Fall des Ablebens innerhalb der ersten 5 Jahre ihrer Vorstandstätigkeit ist vorgesehen, dass das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital in einer Summe auf den Betrag von 600 Tsd € aufgestockt wird. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung soll durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt werden. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von 2 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 grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

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

Die nachfolgenden Übersichten enthalten detaillierte Angaben über die Vergütungsbestandteile und die Vergütungshöhe der Vorstände der Fraport AG im Jahr 2012:

Vergütung des Vorstands 2012

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

— Grafik 55/56

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2012 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2012.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2012 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2013.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2011 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

— Grafik 57/58

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

— Grafik 59

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2012 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 Optionswerts: Dr. Stefan Schulte 13,3 Tsd € (Vorjahr 81,0 Tsd €), Peter Schmitz 5,5 Tsd € (Vorjahr 19,8 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 11,7 Tsd € (Vorjahr 71,4 Tsd €), Herbert Mai 11,7 Tsd € (Vorjahr 71,4 Tsd €).

Pensionsverpflichtungen

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 26.406 Tsd € entfallen 21.235 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Auf Herrn Mai entfallen hiervon 2.305 Tsd €. Die laufenden Pensionen betragen in 2012 1.590 Tsd €.

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

— Grafik 60

Vergütung des Vorstands 2012

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,3	662,4	1.099,7
Michael Müller ab 1.10.2012	75,0	10,3	72,7	158,0
Peter Schmitz	300,0	37,5	467,5	805,0
Dr. Matthias Zieschang	320,0	40,1	514,3	874,4
Herbert Mai bis 30.9.2012	225,0	30,2	350,6	605,8
Insgesamt	1.335,0	140,4	2.067,5	3.542,9

— Grafik 55

Vergütung des Vorstands 2012

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung
	LTIP
Dr. Stefan Schulte	291,8
Michael Müller ab 1.10.2012	201,8
Peter Schmitz	222,1
Dr. Matthias Zieschang	222,1
Herbert Mai bis 30.9.2012	0,0
Insgesamt	937,8

— Grafik 56

Vergütung des Vorstands 2011

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme		
	Dr. Stefan Schulte	415,0	24,4	682,9	
Peter Schmitz	300,0	37,5	482,0		819,5
Dr. Matthias Zieschang	320,0	38,7	530,2		888,9
Herbert Mai	300,0	33,7	482,0		815,7
Insgesamt	1.335,0	134,3	2.177,1		3.646,4

— Grafik 57

Vergütung des Vorstands 2011

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente		Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Insgesamt
	LTIP			
	Dr. Stefan Schulte			381,1
Peter Schmitz			290,0	
Dr. Matthias Zieschang			290,0	
Herbert Mai			290,0	
Insgesamt			1.251,1	

— Grafik 58

In Vorjahren gewährte Komponenten mit langfristigen Anreizwirkungen

	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück
Dr. Stefan Schulte	17.000	17.000	34.000
Peter Schmitz	0	7.000	7.000
Dr. Matthias Zieschang	15.000	15.000	30.000
Herbert Mai bis 30.9.2012	15.000	15.000	30.000
Insgesamt	47.000	54.000	101.000

— Grafik 59

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2011	Veränderung 2012	Verpflichtung 31.12.2012
Dr. Stefan Schulte	2.267	414	2.681
Michael Müller ab 1.10.2012	0	30	30
Peter Schmitz	1.207	149	1.356
Dr. Matthias Zieschang	872	232	1.104
Insgesamt	4.346	825	5.171

— Grafik 60

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 5 Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Der Dienstvertrag von Herrn Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB beträgt für das Jahr 2012 37,5 Tsd €. Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 33,5 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende Herr Prof. Dr. Wilhelm Bender unterstützt die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der im Vorjahr endende Beratervertrag ist um 2 weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden. Für diese und weitere Aufgaben stellt die Fraport AG Herrn Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 neben Büroräumen und für den Bürobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materialien eine Assistentin zur Verfügung. Herr Prof. Dr. Bender erhält für seine Tätigkeit keine Vergütung von der Fraport AG. Bis zum 31. August 2011 wurden Reisekosten nach Genehmigung der Reise entsprechend den jeweils gültigen internen Richtlinien erstattet. Nach diesem Zeitpunkt wurden keine Reisekosten mehr erstattet.

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 247,3 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der 2 Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere 2 Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten lassen. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtet Herr Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung des dienstlichen Mobiltelefons, eine D & O-Versicherung mit einem Selbstbehalt nach § 93 Absatz 2 Satz 3 AktG, eine Unfallversicherung sowie das lebenslange Recht, den VIP-Service der Fraport AG in An-

spruch 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 erstattet.

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten 1. Grades im Jahr 2012 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2012

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Sie ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 22,5 Tsd € pro vollem Geschäftsjahr, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 5 Tsd € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsentgelt in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Tz. 45).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2012 insgesamt mit 853,4 Tsd € vergütet (Vorjahr 534,7 Tsd €).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2012 folgende Vergütung:

— Grafik 61

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2012

Für die Mitgliedschaft im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 2.500,00 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft und von 2.000,00 € pro Sitzungsteilnahme gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Reisekosten werden davon unabhängig erstattet.

Im Geschäftsjahr 2012 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 93,0 Tsd € (Vorjahr 92,5 Tsd €).

Bezüge Aufsichtsrat 2012

in €	Festvergütung	Ausschuss- vergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Ismail Aydin	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Dr. Manfred Bischoff	8.165,28	3.629,02	2.400,00	14.194,30
Mario A. Bach	5.383,06	241,94	1.600,00	7.225,00
Jutta Ebeling	15.000,00	6.666,67	3.200,00	24.866,67
Peter Feldmann	7.500,00	0,00	2.400,00	9.900,00
Dr. Margarete Haase	22.500,00	8.198,91	12.000,00	42.698,91
Jörg-Uwe Hahn	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Erdal Kina	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Lothar Klemm	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Dr. Roland Krieg	9.375,00	1.583,35	4.800,00	15.758,35
Stefan H. Lauer	22.500,00	0,00	3.200,00	25.700,00
Michael Odenwald	1.270,16	241,94	800,00	2.312,10
Arno Prangenberg	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Gabriele Rieken	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
Petra Rossbrey	13.125,00	2.916,67	4.000,00	20.041,67
Dr. h. c. Petra Roth	22.500,00	10.000,00	10.400,00	42.900,00
Gerold Schaub	33.750,00	10.000,00	11.200,00	54.950,00
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	20.625,00	0,00	3.200,00	23.825,00
Hans-Jürgen Schmidt	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Werner Schmidt	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Edgar Stejskal	22.500,00	10.000,00	16.000,00	48.500,00
Christian Strenger	45.000,00	10.000,00	12.800,00	67.800,00
Karlheinz Weimar	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Peter Wichtel	25.312,50	7.500,00	8.000,00	40.812,50
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	14.395,08	241,94	3.200,00	17.837,02

— Grafik 61

44 _ Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorstandsvorsitzender

Dr. Stefan Schulte

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

Vorstand Ground Handling

Anke Giesen

(ab 1. Januar 2013)

Vorstand Arbeitsdirektor

Michael Müller

(ab 1. Oktober 2012)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ APS Airport Personal Services GmbH
- _ FraSec Fraport Security Services GmbH
- _ Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2012)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

- _ Airport Cater Service GmbH
- _ Medical Airport Service GmbH
- _ N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (bis 31.12.2012)

Vorstand Operations

Peter Schmitz

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

_ Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2011)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2011)

Vorstand Controlling & Finanzen

Dr. Matthias Zieschang

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ab 1.3.2012)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal
- _ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 29.2.2012)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse

Vorstand Arbeitsdirektor

Herbert Mai

(bis 30. September 2012)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH (bis 30.9.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30.9.2012)

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:

_ Airport Cater Service GmbH (bis 30.9.2012)

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG
(bis 30.9.2012)

45 _ Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender

Karlheinz Weimar

Hessischer Minister der Finanzen a. D.

(Bezüge 2012: 64.600 €;
2011: 38.550 €)

Mitglied im Leitungsausschuss:

_ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung

Mitglied im Beirat:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold Schaub

Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen

(Bezüge 2012: 54.950 €;
2011: 33.450 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ LSG Lufthansa Service Holding AG
_ APS Airport Personal Services GmbH (ab 29.3.2012)
_ LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH (ab 26.11.2012)

Ismail Aydin

Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2012: 35.500 €;
2011: 22.750 €)

Mario A. Bach

Teamleiter Konzern-Ideenmanagement Fraport AG

(ab 5. Oktober 2012)
(Bezüge 2012: 7.225 €)

Mitglied der Betriebskommission

_ Kommunale Wohnungsgesellschaft Ginsheim-Gustavsburg

Dr. Manfred Bischoff

Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler AG

(bis 11. Mai 2012)
(Bezüge 2012: 14.194,30 €;
2011: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Daimler AG
_ SMS GmbH
_ Voith GmbH

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

_ Royal KPN N. V.
_ Unicredit S.p.A.

Detlev Draths

Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(ab 1. Februar 2013)

Jutta Ebeling

Bürgermeisterin a. D. der Stadt Frankfurt am Main

(bis 31. August 2012)
(Bezüge 2012: 24.866,67 €;
2011: 13.825 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
_ Gas-Union GmbH
_ Mainova AG
_ Messe Frankfurt GmbH (bis 30.4.2012)
_ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt
Economic Development – GmbH (bis 22.7.2012)

Vorsitzende der Betriebskommission:

_ Kita Frankfurt (bis 14.3.2012)
_ Volkshochschule Frankfurt am Main (bis 14.3.2012)

Mitglied der Betriebskommission:

_ Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe
Frankfurt am Main (bis 14.3.2012)

Peter Feldmann**Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main**

(ab 3. September 2012)

(Bezüge 2012: 9.900 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (ab 23.7.2012)
- _ Messe Frankfurt GmbH (ab 23.7.2012)
- _ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (ab 23.7.2012)

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (ab 1.7.2012)
- _ FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (ab 15.8.2012)
- _ Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (ab 23.7.2012)
- _ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development GmbH (ab 16.11.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (ab 23.7.2012)

Mitglied im Vorstand:

- _ Sparkassenzweckverband Nassau

Mitglied im Beirat:

- _ Thüga AG (ab 13.9.2012)

Dr. Margarete Haase**Mitglied des Vorstands DEUTZ AG**

(Bezüge 2012: 42.698,91;

2011: 26.750 €)

Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:

- _ DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.
- _ Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz) (ab 16.2.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ ElringKlinger AG
- _ ZF Friedrichshafen AG

Jörg-Uwe Hahn**Hessischer Minister der Justiz,****für Integration und Europa****Mitglied des Hessischen Landtags**

(Bezüge 2012: 54.150 €;

2011: 32.250 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ALEA Hoch- und Industriebau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ HA Hessen Agentur GmbH
- _ hr-Senderservice GmbH
- _ WV Energie AG (ab 7.6.2012)

Mitglied im Beirat:

- _ ÖD-Beirat DBV-Winterthur

Erdal Kina**Betriebsratsmitglied**

(Bezüge 2012: 35.500 €;

2011: 22.750 €)

Lothar Klemm**Hessischer Staatsminister a. D.**

(Bezüge 2012: 49.300 €;

2011: 30.350 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ Dietz AG
- _ Variolog AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ IQB Career Services AG

Dr. Roland Krieg

Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

(ab 1. August 2012)

(Bezüge 2012: 15.758,35 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ AirIT Services AG

_ operational services GmbH & Co. KG

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ AirITSystems GmbH

_ operational services GmbH & Co. KG

Chairman of the Board (BoD):

_ Air-Transport IT Services, Inc. (USA)

Stefan H. Lauer

Mitglied des Vorstands Deutsche Lufthansa AG

(Bezüge 2012: 25.700 €;

2011: 16.600 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Austrian Airlines AG

_ Lufthansa Flight Training GmbH

_ Germanwings GmbH

(bis 31.12.2012)

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:

_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Stellvertretender Verwaltungsratsvorsitzender:

_ Swiss International Air Lines AG

Member of the Board of Directors:

_ Aircraft Maintenance and Engineering Corp.
(Stellvertretender Vorsitzender)

_ SN Airholding SA/NV

_ Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express)
(Stellvertretender Vorsitzender)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

(ab 11. Dezember 2012)

(Bezüge 2012: 2.312,10 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (ab 9.10.2012)

_ Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
(bis 31.10.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Flughafen Köln/Bonn GmbH (bis 15.11.2012)

_ Flughafen München GmbH (bis 30.11.2012)

_ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (27.9.2012 – 8.10.2012)

_ Deutsche Bahn AG (ab 11.10.2012)

_ DB Mobility Logistics AG (ab 11.10.2012)

Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

(Bezüge 2012: 37.900 €;

2011: 25.550 €)

Gabriele Rieken

Betriebsratsmitglied

(bis 31. Januar 2013)

(Bezüge 2012: 43.700 €;

2011: 24.350 €)

Petra Rossbrey

Geschäftsführerin der GCS

Gesellschaft für Cleaning Services mbH & Co.

Airport Frankfurt/Main KG

(bis 31. Juli 2012)

(Bezüge 2012: 20.041,67 €;

2011: 26.750 €)

Mitglied im Beirat:

_ Energy Air GmbH (bis 31.7.2012)

Dr. h.c. Petra Roth

Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main a. D.

(Bezüge 2012: 42.900 €;

2011: 25.950 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

- _ Frankfurter Aufbau AG (Konzernmandat) (bis 22.7.2012)
- _ Mainova AG (Konzernmandat)
- _ ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau und Beteiligungsgesellschaft mbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012)
- _ Messe Frankfurt GmbH (Konzernmandat) (bis 22.7.2012)
- _ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012)
- _ Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012)
- _ Thüga Holding GmbH & Co. KGaA

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (bis 30.6.2012)
- _ Dom Römer GmbH (bis 30.6.2012)
- _ Gas-Union GmbH
- _ House of Logistics & Mobility GmbH (bis 30.6.2012)
- _ Grontmij A & T GmbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (bis 30.6.2012)
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH (bis 30.6.2012)
- _ FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH (bis 30.6.2012)
- _ Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (bis 22.7.2012)
- _ The Forsythe Company gGmbH (bis 31.5.2012)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (bis 30.6.2012)

Mitglied in der Trägerkommission:

- _ Sparkassenzweckverband Nassau (bis 30.6.2012)

Mitglied im Vorstand:

- _ Deutscher Sparkassen- und Giroverband (bis 30.6.2012)

Mitglied im Beirat:

- _ Deutsche Vermögensberatung AG
- _ Thüga AG

Mitglied im Fernsehrat:

- _ Zweites Deutsches Fernsehen (bis 30.6.2012)

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär a. D. im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

(bis 30. November 2012)

(Bezüge 2012: 23.825 €;

2011: 16.600 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 8.10.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Deutsche Bahn AG
- _ DB Mobility Logistics AG

Hans-Jürgen Schmidt

1. Stellvertretender Landesvorsitzender
komba gewerkschaft Hessen

Vorsitzender

komba gewerkschaft

Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

(Bezüge 2012: 37.900 €;

2011: 26.750 €)

Werner Schmidt

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2012: 35.500 €;

2011: 24.750 €)

Vorsitzender des Vorstands:

- _ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger
Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- _ komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ FraSec Fraport Security Services GmbH

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2012: 48.500 €;

2011: 29.550 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

(Bezüge 2012: 67.800 €;

2011: 44.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ DWS Investment GmbH

_ Evonik Industries AG

_ TUI AG

Peter Wichtel

Mitglied des Deutschen Bundestags

(bis 4. Oktober 2012)

(Bezüge 2012: 40.812,50 €;

2011: 31.050 €)

Mitglied im Vorstand:

_ Unfallkasse Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ operational services GmbH & Co. KG

Prof. Dr.-Ing. Katja Windt

Professor of Global Production Logistics

Jacobs University Bremen gGmbH

(ab 11. Mai 2012)

(Bezüge 2012: 17.837,02 €)

Mitglied im Vorstand:

_ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

Mitglied im Beirat:

_ BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (ab 1.5.2012)

Mitglied im wissenschaftlichen Beirat:

_ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

46 _ Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital ⁰	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	3,24	1.476	-39 ³
AirITSystems GmbH, Hannover	50,0	3.214	999
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,0	1.976	317
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	4.274	1.683
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,0	130.603	4.473
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 ⁴
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/U.S.A.	100,0	6.379	744
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,0	47.324	-227
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.276	726
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	2.160	1.073
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- ⁵
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,0	144.130	-156.948 ⁶
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	3.439	3.387
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	66	-12 ⁷
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	95.117	-2.513
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.343	116
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,0	89.017	4.394
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	30.752	3.451
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,0	20.824	-155
Fraport IC İctas Havalimani İletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0 (16,0)	17.249	-31
Fraport IC İctas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0 (16,0)	84.712	104.535
Fraport IC İctas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(50,0)	275	-89 ⁷
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	11.888	5.807 ⁹
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,0)	77.243	1.745
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	100,0	80.450	3.489
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	24	1
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-3.494	- ⁷
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	424	165
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	51,0	443	210
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	24	1
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	5.245	4.173 ⁹
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	27	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	1.328 ⁹
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	8.419	4.148 ⁸
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,0	54.623	12.424 ⁸
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	6.584	1.203
FRA – Positionsaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,0	28	0 ⁷
FRA – Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg	100,0	28	0 ⁷
FRA – Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,0	57	29
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Neu-Isenburg	100,0	79	52
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	155	80
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	(16,66)	211	-19
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	2	- ⁷
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	3.231	2.083
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,3	6.804	653

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital ⁰	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%	Tsd €	Tsd €
IC Ictas Uluslararası Insaat Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara/Türkei	14,5 (35,5)	5.998	6
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	–	– 5,10
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	–	– 5,10
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	–	– 5,10
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	–	– 5,10
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	72.529	27.456
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	6.616	1.553
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	5.373	1.051
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,0)	745	– 50
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	16.999	1.423
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	(35,5)	57.400	20.195
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	8.784	3.759 ⁹
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	(50,0)	5.713	964
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	0,0	2.265	1.441 ^{11,12}
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	972	254 ¹¹
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.204	1.243 ¹¹
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	– 1.590	833 ^{7,13}
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	– 2.937	1.390 ^{7,13}
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	4.533	97 ¹³
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	30,0	98.747	4.761 ^{7,13}
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,0	299	13
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	(50,0)	1.460	322
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	35,5	39.521	– 52
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2,4	– 497.319	– 176.890 ¹¹
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	(18,75)	– 12.781	2.606
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	38	0
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,5)	427.634	11.417

— Grafik 62

- 0 in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Absatz 4 AktG
1 Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs
2 Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs
3 Untestierter Jahresabschluss 2012
4 Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme
5 Gesellschaft befindet sich in Liquidation
6 Geschäftsjahr endet am 31. März 2012
7 Gesellschaft inaktiv
8 Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)
9 Ergebnis vor Verteilung auf Gesellschafterkonten
10 Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt
11 Jahresabschluss 2011
12 Unbeschränkte persönliche Haftung Gesellschafter ohne Bareinlage
13 Untestierter Jahresabschluss 2005

Frankfurt am Main, den 5. März 2013

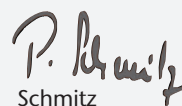
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand


Dr. Schulte


Giesen


Müller


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 5. März 2013

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Schmitz



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung 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 2012 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG 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 sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG 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 und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. 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 sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts 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.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Frankfurt am Main, den 5. März 2013

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kunz
Wirtschaftsprüfer

Kast
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

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

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon +49 69 960-74840
Telefax: +49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Redaktionsschluss

5. März 2013

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den Texten des Berichts vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Form ein.

Layout

Layout Service Darmstadt GmbH

Veröffentlichungstermin

27. März 2013