

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2015

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



Inhalt

1 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015

Grundlagen der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit	1
Struktur	1
Steuerung	3
Rechtliche Angaben	6
Vergütungsbericht	8
Wirtschaftsbericht	16
Gesamtaussage des Vorstands	16
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	16
Wesentliche Ereignisse	18
Geschäftsverlauf	19
Ertragslage	20
Vermögens- und Finanzlage	23
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	27
Beschäftigte	28
Forschung und Entwicklung	29
Umwelt und Gesellschaft	29
Aktie und Investor Relations	30
Nachtragsbericht	32
Prognosebericht	32
Gesamtaussage des Vorstands	32
Risiko- und Chancenbericht	33
Geschäftsausblick	50

2 Jahresabschluss der Fraport AG

Gewinn- und Verlustrechnung	54
Bilanz	55
Entwicklung des Anlagevermögens	56
Anhang zum Jahresabschluss 2015	58
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	58
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	62
Ergänzende Angaben	82

3 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	96
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	97
Impressum	98

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015

Grundlagen der Fraport AG

Geschäftstätigkeit

Folgender Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell der Fraport AG und die bedeutendsten Beteiligungen.

Ein führender internationaler Flughafen-Betreiber

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Die Fraport AG erbringt dabei sämtliche Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die Gesellschaft erbringt auch Planungs- sowie Beratungsleistungen und ist operativ wie administrativ tätig. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt das Unternehmen auf eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Die Geschäftstätigkeit der Fraport AG kann grundsätzlich in ihre Unternehmensstandorte sowie in die dort erbrachten Leistungen unterschieden werden. Hauptstandort ist dabei der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die Fraport AG den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Neben dem Flughafen Frankfurt war die Gesellschaft zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses mittels Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Gemeinschaftsunternehmen an 13 weiteren Flughäfen aktiv. Zu den ergebnismäßig bedeutendsten Unternehmen zählten dabei die Beteiligungen Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2031 mit Verlängerungsoptionen), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der dortigen Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), AMU Holdings Inc. (Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Boston, Cleveland und Pittsburgh), Ljubljana (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) sowie Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an).

Die Fraport AG ist seit 2001 börsennotiert, hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Unternehmen (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB).

Struktur

Im Folgenden werden die Unternehmensstruktur, die Grundzüge der Leitung und Kontrolle, die Organisation sowie die finanziell bedeutendsten Unternehmensstandorte und deren Wettbewerbspositionen dargestellt.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2015 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Wie im Prognosebericht des Lageberichts 2014 bereits als möglich bezeichnet, hat der Vorstand im vergangenen Geschäftsjahr gemeinsam mit einem griechischen Partner, der Cope-louzos Group, drei Konzern-Unternehmen für den geplanten Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen gegründet. Die Konzessionsverträge zum Betrieb der Flughäfen hat die Fraport AG am 14. Dezember 2015 unterschrieben. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion voraussichtlich Ende 2016 abzuschließen und den Konzessionsbetrieb zu übernehmen.

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat die Fraport AG ihre Anteile an der Beteiligung Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Darüber hinaus hat die Fraport AG am 21. September 2015 ihre 33,33 % Kapitalanteile an der FSG Flughafen-Service GmbH verkauft. Die Fraport AG hat zudem am 2. November 2015 51 % der Kapitalanteile an dem Tochterunternehmen Fraport Cargo Services (FCS) an Worldwide Flight Services (WFS) verkauft. Im Nachgang an die Transaktion haben die Gesellschafter das Konzern-Unternehmen in Frankfurt Cargo Services umbenannt. Weitere signifikante Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse ist im Anhang in Tz. 46 dargestellt.

Bezogen auf die Organisationsstruktur hat der Vorstand zum 1. Juni 2015 einen neuen Servicebereich gegründet. Der Servicebereich „Projekt Ausbau Süd“ bündelt insbesondere die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 sowie der zugehörigen Infrastruktur in Frankfurt. Zudem hat der Vorstand den Servicebereich „Immobilien Facility Management“ zum 1. August 2015 in „Integriertes Facility Management“ umbenannt. Die Umbenennung resultierte aufgrund geänderter Zuständigkeiten.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

Als Aktiengesellschaft nach deutschem Recht unterliegt die Fraport AG einer strengen Trennung der Entscheidungsbefugnisse, die durch den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung als Leitungs- und Kontrollorgane wahrgenommen werden.

Als Leitungsorgan trägt der **Vorstand** die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand verantwortet das Ergebnis der Gesellschaft und setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

Der **Aufsichtsrat** überwacht und berät den Vorstand als Kontrollorgan bei seinen Entscheidungen und ist auf diese Weise unmittelbar in sämtliche Unternehmensentscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Als zusätzliches Kontroll- und Mitbestimmungsgremium nehmen die Aktionäre der Fraport AG ihr Stimmrecht an der Gesellschaft auf der jährlichen **Hauptversammlung** wahr. Jede der rund 92 Mio ausgegebenen Aktien gewährt dabei ein Stimmrecht. Es existieren keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen der Leitungs- und Kontrollorgane ist in der „Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Die jährlich aktualisierte Erklärung zur Unternehmensführung ist nicht Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer und dem Geschäftsbericht des Fraport-Konzerns im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ zu entnehmen.

Organisation

Zur Steuerung der Fraport AG hat der Vorstand diese in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche gegliedert. Während die Unternehmensbereiche ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind, erwirtschaften die Beteiligungen (Konzern-Unternehmen) der Fraport AG auch maßgebliche Ergebnisse außerhalb von Frankfurt. Die Organisation der Fraport AG zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres stellte sich wie folgt dar:

Organisationsstruktur

Strategische Geschäftsbereiche

Airport Security Management
Bodenverkehrsdienste
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
Handels- und Vermietungsmanagement

Servicebereiche

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
Integriertes Facility Management
Projekt Ausbau Süd
Zentrales Infrastrukturmanagement

Zentralbereiche

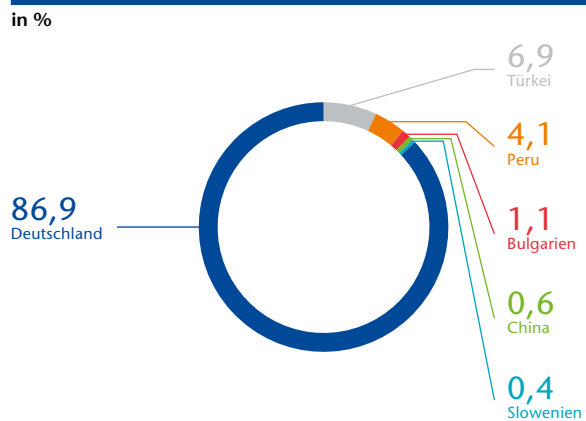
Akquisitionen und Beteiligungen
Compliance, Werte- und Risikomanagement
Controlling
Finanzen und Investor Relations
Personal Führungskräfte In-/Ausland
Personalserviceleistungen
Rechnungswesen
Rechtsangelegenheiten und Verträge
Revision
Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit
Unternehmenskommunikation
Zentraler Einkauf und Bauvergabe

Tabelle 1

Wesentliche Standorte und Wettbewerbsposition

Mit einem Anteil von knapp 87% am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) 2015 war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – erneut der bedeutendste Standort der Fraport AG.

Anteil am EBT nach Standorten



Grafik 1

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 61,0 Mio Passagieren nach London-Heathrow (75,0 Mio), Paris-Charles de Gaulle (65,8 Mio) und Istanbul-Atatürk (61,8 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas, vor dem Flughafen Amsterdam-Schiphol (58,3 Mio). In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2015 41,0 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Cargo- (Luftfracht- und Luftpost-) Umschlag von 2,1 Mio Tonnen war Frankfurt weiterhin der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber, der 1,0 Mio Tonnen Cargo zählte. Im interkontinentalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt.

Hinsichtlich seiner Wettbewerbssituation steht der Flughafen Frankfurt einerseits in Konkurrenz um einsteigende Passagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet und andererseits aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Der Standort Frankfurt bedient dabei insbesondere die Umsteigepassagiere der Deutschen Lufthansa, die wie in Vorjahren der Hauptkunde des Standorts war und in 2015 einen Passagieranteil von mehr als 60% in Frankfurt besaß. Die größten internationalen Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die vorgenannten Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk und Amsterdam-Schiphol, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France, Turkish Airlines und KLM dominiert sind. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt vermehrt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Standorten, derzeit insbesondere mit Dubai.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen unverändert die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die Programme, die im Wesentlichen die mittlerweile fertiggestellten Baumaßnahmen Landebahn Nordwest, Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafen-Kapazitäten und -Qualitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Positiv wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus aus. Die laufende Weiterentwicklung der sogenannten CargoCity Nord und CargoCity Süd unterstützt zusätzlich die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment.

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

Anders als am Standort Frankfurt stellen sich die Wettbewerbssituationen an den stark touristisch geprägten Standorten Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, beide Bulgarien, dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind Charterverkehre touristischer Anbieter ohne signifikante Konzentration auf einzelne Gesellschaften. Die Entwicklungen der Standorte hängen im besonderen Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen ab. Mit rund 27,5 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach den beiden Flughäfen in Istanbul, der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und vor Palma de Mallorca der dominierende touristische Flughafen der Mittelmeerregion. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Deutschland und Russland mit Anteilen von rund 24 beziehungsweise gut 20%. Die Schwarzmeer-Flughäfen in Burgas und Varna waren mit knapp 2,4 Mio beziehungsweise etwa 1,4 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Russland (etwa 20%) und Deutschland (gut 17%). Durch die Terminal-Inbetriebnahme im August 2013 in Varna und im Dezember 2013 in Burgas bieten alle drei touristischen Standorte seit Ende des Geschäftsjahres 2013 ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Die Standorte Lima, Peru, und Xi'an, China, profitieren unverändert von den verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten der jeweiligen Länder und von einer wachsenden touristischen Nachfrage. Das Wachstum des Standorts Lima ist darüber hinaus von der guten geografischen Lage des Flughafens begünstigt, die insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Hauptkunde des Standorts ist die zur LATAM Gruppe gehörende Fluggesellschaft LAN Perú, die mehr als die Hälfte der Passagiere des Flughafens befördert. Am Standort Xi'an entwickeln sich gleich mehrere Fluggesellschaften mit Wachstumsraten im zweistelligen Bereich sehr dynamisch. Mit dabei ist auch die China Eastern Airlines, die mit knapp 30% Marktanteil die größte Passagier-Fluggesellschaft stellt. Weiteres Potenzial bietet dem Flughafen der Transfermarkt, der bislang nur gering ausgeprägt ist. Aufgrund des prognostizierten Passagierwachstums werden die Kapazitäten des Standorts Lima in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen. Zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind daher mittelfristig Investitionen in die Flughafen-Infrastruktur notwendig (Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn). Der Standort Xi'an verfügt durch die Inbetriebnahme eines neuen Terminals und einer neuen Start- und

Landebahn im Geschäftsjahr 2012 kurz- bis mittelfristig über ausreichende Kapazitäten. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts sind jedoch auch hier langfristig zusätzliche Kapazitäten unumgänglich.

Der Standort Ljubljana ist der Hauptstadt- und zugleich größte Flughafen Sloweniens. Seine weitere Entwicklung steht daher maßgeblich im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und touristischen Prosperität des Landes sowie der Entwicklung angrenzender Regionen und deren Flughäfen, wie beispielsweise Zagreb in Kroatien oder Triest in Italien. Wesentlicher Kunde in Ljubljana ist die mittlerweile privatisierte Fluggesellschaft Adria Airways, die rund 60% des Passagierverkehrs bedient. Die derzeit vorhandene Kapazität des Flughafens hält der Vorstand für ausreichend, um das kurz- bis mittelfristig erwartete Verkehrswachstum bedienen zu können.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 16 zu entnehmen.

Steuerung

Im Kapitel Steuerung werden die wesentlichen Kenngrößen erläutert durch die der Vorstand die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen messbar macht und bewertet. Dabei unterscheidet der Vorstand in finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2015 keine grundlegenden Änderungen an der Unternehmenssteuerung ergeben. Unverändert steuert der Vorstand die Gesellschaft nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren. Ab dem 1. Januar 2016 wird der Vorstand jedoch im Bereich Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement anstatt der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle die sogenannte 1.000-Mann-Quote berichten. Nähere Informationen zu diesem Thema beinhaltet der entsprechende Abschnitt im folgenden Kapitel.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für die Fraport AG maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg.

Als wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren verwendet die Fraport AG vor allem Kennzahlen der Ertragslage sowie der Vermögens- und Finanzlage. Im Einklang mit der langfristig orientierten Unternehmensausrichtung steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategisch ergriffene Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des externen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen, solange langfristig eine positive Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unterstellt wird und die Maßnahmen nicht mit unverhältnismäßig hohen Risiken für das Unternehmen behaftet sind.

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“ sowie „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 20 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 50 enthalten.

Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage – als wesentlicher Bestandteil der Jahresabschlussberichterstattung – umfasst die Darstellung und Erläuterung maßgeblicher Ergebnisbestandteile und -kennzahlen. Während die Ertragslage im Rahmen der turnusgemäßen Berichterstattung vergangenheitsorientiert über die Geschäftsentwicklung berichtet und in der Prognoseberichterstattung kurz- bis mittelfristig prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind für die Fraport AG die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung –, das **EBITDA** (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen), das **EBIT** (betriebliches Ergebnis), das **EBT** und der **Jahresüberschuss**. Die Umsatzerlöse spiegeln die operative Geschäftstätigkeit der Gesellschaft wider. Das EBITDA ergibt sich aus der Gesamtleistung abzüglich der operativen Aufwendungen (Personal-, Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das EBITDA zeigt damit den Erfolg der operativen Geschäftstätigkeit und ist ein übergeordneter Leistungsindikator sowohl in der absoluten Entwicklung wie auch in Relation zu der Entwicklung der Umsatzerlöse und indirekt der Verkehrsentwicklung.

Das EBIT stellt das EBITDA in den Kontext zu den Abschreibungen. Ab-/zuzüglich des Finanzergebnisses, das sich im Wesentlichen aus dem Zinsergebnis zusammensetzt, ergibt sich aus dem EBIT das EBT.

Der Jahresüberschuss ist das Resultat der Geschäftstätigkeit und errechnet sich aus dem EBT abzüglich der Ertragsteuern. Der Jahresüberschuss verändert das Eigenkapital.

Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

Das Ergebnis der strategisch ergriffenen Maßnahmen und der operativen Geschäftstätigkeit der Fraport AG bildet sich neben der Ertragslage auch in der Vermögens- und Finanzlage ab. Für die Fraport AG sind dabei insbesondere die Entwicklungen des **Eigenkapitals**, der **Eigenkapitalquote**, der **Liquidität** beziehungsweise der Netto-Finanzschulden, der **Gearing Ratio**, des **Operativen Cash Flows** und des **Free Cash Flows** von wesentlicher Bedeutung.

Die Höhe des Eigenkapitals beziehungsweise der Eigenkapitalquote stellt für die Fraport AG die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich. In diesem Zusammenhang stand auch der Börsengang des Unternehmens im Geschäftsjahr 2001, der zu einer maßgeblichen Erhöhung des Eigenkapitals um rund 900 Mio € führte und die wesentliche Basis zur Finanzierung des Ausbaus am Standort Frankfurt sowie des externen Geschäfts bildete.

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Liquidität beziehungsweise die Netto-Finanzschulden (= Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten + Anleihen + abgegrenzte Zinsaufwendungen – Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten – kurzfristig liquidierbare Mittel) und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. Zur Berechnung der Gearing Ratio setzt das Unternehmen die Netto-Finanzschulden in das Verhältnis zum Eigenkapital. Zur Erzielung eines exakteren Ergebnisses wird das Eigenkapital dabei zusätzlich um die geplante Dividendenausschüttung bereinigt. Die Gearing Ratio gibt damit den Verschuldungsgrad der Fraport AG an und variiert grundsätzlich je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich die Gesellschaft befindet. So steigt gewöhnlich die Gearing Ratio in Zeiten hoher Investitionstätigkeit und sinkt, wenn das Unternehmen weniger investiert. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm am Standort Frankfurt hat der Vorstand definiert, dass die Gearing Ratio einen Wert von zirka 140% nicht übersteigen soll. In Abhängigkeit der Finanzierung der Investitionen in das externe Geschäft kann die Gearing Ratio der Fraport AG jedoch temporär auch einen höheren Wert erreichen.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft der Fraport AG. Während der Operative Cash Flow den Mittelzufluss beziehungsweise -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit darstellt, ist der Free Cash Flow das Ergebnis des Operativen Cash Flows abzüglich des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen. Zur Darstellung einer exakteren Entwicklung der freien finanziellen Mittel (des Free Cash Flows) berücksichtigt die Fraport AG seit dem Jahresabschluss 2014 auch etwaige eingehende Dividenden aus Konzern-Unternehmen/ Beteiligungen. Der Free Cash Flow gibt folglich Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Unternehmen aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können wiederum thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, oder können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zur finanziellen Entwicklung misst sich die Fraport AG an der Entwicklung „nicht finanzieller Leistungsindikatoren“, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind. Zu diesen Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität und die Zufriedenheit der Beschäftigten. Für eine bessere Steuerung hat die Fraport AG die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ und „Attraktivität als Arbeitgeber“ zugeordnet.

Die im Sinne des DRS 20 wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 27 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie eine mittelfristige Zielsetzung sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 50 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, ist auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de zu finden. Die Online-Berichterstattung ist kein Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für die Fraport AG entscheidende Wettbewerbsfaktoren und von großer Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg. Klares Ziel ist, die Steigerung der eigenen Qualität und eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messbarkeit und Steuerung der Qualität und Kundenzufriedenheit nutzt die Fraport AG eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den wichtigsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere, die **Pünktlichkeitsquote**, die **Gepäck-Konnektivität** und die **Anlagenverfügbarkeitsquote**. Über den Standort Frankfurt hinaus steht an den Flughafen-Beteiligungen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Aufgrund der Kontrolle über die jeweiligen Konzern-Unternehmen werden im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung lediglich die Zufriedenheitswerte der Passagiere an den Flughäfen angegeben, an denen die Fraport AG mindestens 50% der Eigenkapital-Anteile hält.

Die Globalzufriedenheit beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Standort Frankfurt. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt das Unternehmen unverändert einen Wert von mindestens 80% an. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 entspricht dies einer Steigerung um zehn Prozentpunkte. Sowohl in Frankfurt als auch an den weiteren Standorten werden die Globalzufriedenheit sowie die Zufriedenheit der Passagiere mit den Beteiligungsflughäfen vor allem durch Befragungen erhoben.

Die Pünktlichkeitsquote gibt an, wie viele Flüge pünktlich in Frankfurt gestartet und gelandet sind, wobei ein Flug gemäß International Air Transport Association (IATA) nach 15 Minuten als verspätet gilt. Eine hohe Pünktlichkeit ist ein Beleg für die Zuverlässigkeit des jeweiligen Flughafens und verbessert die Planbarkeit für die Fluggesellschaften und jegliche Flughafen-Serviceleistungen. Verzerrungen bei der Bewertung der Pünktlichkeitsquote können sich insbesondere durch schlechte Wetterverhältnisse in Frankfurt oder durch bereits vorhandene Verspätungen bei ankommenden Flügen ergeben. Bei einer vergleichbaren Wetterkonstellation strebt die Fraport AG eine weiterhin hohe Pünktlichkeitsquote von rund 80% an.

Die Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Standort Frankfurt ziel- und zeitgerecht verladene Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von einer guten Qualität der Gepäckprozesse. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55% einen hohen Anteil an Transfergepäck besitzt. Ziel ist es, nachhaltig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5% zu erreichen.

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Bewegungskraft wichtig. Die Fraport AG erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der Anlagenverfügbarkeitsquote, die die technische Funktionsfähigkeit von Aufzügen, Fahrtreppen und Fluggastbrücken misst. Das Unternehmen zielt dabei auf eine Verfügbarkeitsquote von weit über 90%.

Attraktivität als Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität als Arbeitgeber für die Fraport AG ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht das Unternehmen die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um ihre Attraktivität als Arbeitgeberin messbar zu machen und steuern zu können, nutzt die Fraport AG verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie Kennzahlen des **Arbeitsschutzes** und **Gesundheitsmanagements**.

Die Mitarbeiterzufriedenheit, die jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG erhoben wird, ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Die Fraport AG ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl der Mitarbeiterzufriedenheit errechnet sich dabei aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt mögliche Verbesserungspotenziale auf. Trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen strebt der Vorstand eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Nachdem im vergangenen Geschäftsjahr der bisherige Zielwert von besser als 3,0 erreicht wurde, soll nun diese Entwicklung stabilisiert werden (Indexwert analog Schulnotensystem).

Zentrales Element zur Erhöhung der Attraktivität ist zudem der Gesundheits- und Arbeitsschutz. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, braucht die Fraport AG leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiter. Dabei misst das Unternehmen die Arbeits- und Gesundheitssituation der Beschäftigten unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken. Da die Zahl der Arbeitsunfälle stets auch in Relation zu der Entwicklung der Personalzahl zu sehen ist, setzt der Vorstand die Statistik der Arbeitsunfälle in der Finanzberichterstattung seit dem 1. Januar 2016 in Verbindung mit der Beschäftigtenzahl. Dabei berichtet er fortan die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten (die sogenannte „1.000-Mann-Quote“). Verglichen mit der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle werden dabei nur die meldepflichtigen Unfälle berücksichtigt, unter anderem die bislang berichteten Wege- und Sportunfälle entfallen in dieser Ansicht. Für eine bessere Vergleichbarkeit der zukünftigen Entwicklung enthält der vorliegende Bericht für das vergangene Geschäftsjahr sowohl die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle als auch den Wert der 1.000-Mann-Quote. Ziel ist eine 1.000-Mann-Quote, die auf dem niedrigen Niveau des Geschäftsjahres 2015 von rund 21 oder darunter liegt.

Finanzmanagement

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 die Außenfinanzierung – mittels Fremdkapital – sichergestellt.

Zur Risikostreuung sowie aufgrund zeitlich unterschiedlicher Mittelabflüsse wird die Liquidität der Fraport AG breit diversifiziert angelegt. Zur Verbesserung der Rentabilität werden dabei auch Anlagen in Unternehmensanleihen mit und ohne Rating durchgeführt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen hält die Fraport AG darüber hinaus Termingeldanlagen sowie Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Im Zusammenhang mit dem Ziel der Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken verzeichnete das Asset Management der Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr weder Ausfälle noch Belastungen aus negativen Zinsen. Ein Großteil der Anlagen bezog sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Commercial Paper, Termingeldeinlagen bei Banken sowie Schuldscheindarlehen. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können liquidiert werden.

Hinsichtlich des Fremdkapitals verfolgt das Finanzmanagement der Fraport AG das Ziel eines ausgewogenen Finanzierungsmixes bestehend aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Bilanz zum 31. Dezember 2015 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 23 lediglich auf die Fraport AG. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der Konzern-Unternehmen, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 33 dargestellt.

Rechtliche Angaben

Als börsennotierte Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl gesetzlich vorgeschriebener Angabepflichten. Wichtige Berichtspflichten, die sich hieraus für den vorliegenden Lagebericht ergeben, sind im Folgenden aufgeführt.

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 923.850.760 €. Es ist in 92.385.076 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2015 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.077.110 € (92.307.711 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2015 51,35 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,34 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,01 %. 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 Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2015): Deutsche Lufthansa AG 8,45 %, BlackRock, Inc. 3,003 % und Legg Mason, Inc. 3,001 %. 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 drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch Anhang Tz. 29). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2015 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.440 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Auf 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 diente 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, bestand teilweise eine Sperrfrist von zwölf beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des Fraport-Management-Stock-Options-Plans 2005 endete zum 10. April 2014. Ein neuer Plan wurde nicht aufgelegt.

Zum 31. Dezember 2014 betrug das bedingte Kapital 3,4 Mio €. In 2014 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 37.500 € (3.750 Optionen) ausgeübt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 16. März 2015 das bedingte Kapital aufgehoben und die ersatzlose Streichung des diesbezüglichen Passus in § 4 Absatz 4 der Satzung beschlossen.

Der Vorstand ist zudem 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 2015 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den vorgenannten 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

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,34 % (im Vorjahr: 31,35 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,01 % (im Vorjahr: 20,02 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

Der Vorstand der Fraport AG erstellt daher gemäß § 312 AktG einen Abhängigkeitsbericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen. Am Ende des Berichts hat der Vorstand folgende Erklärung abgegeben: „Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Erklärung zur Unternehmensführung 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 (DCGK) über die Corporate Governance im Unternehmen. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Geschäftsbericht 2015 und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern veröffentlicht.

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 289 Absatz 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hat 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 Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des EnWG zu erstellen. Diese Regelungen wurden erstmals im Geschäftsjahr 2012 angewendet.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 5. Mai 2015 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 2015

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)

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 5. Mai 2015 zu entsprechen, wurde mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 mit jedem Vorstandsmitglied eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe der vorgenannten jeweiligen Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Diese Höchstgrenze gilt auch für Vergütungsbestandteile für die früheren Geschäftsjahre 2010 bis 2013, die noch nicht vollständig zur Auszahlung gelangt sind.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind im Anhang unter Tz. 31 zu entnehmen.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird 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).

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge (Nebenleistungen). Als Sachbezüge werden insbesondere die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der privaten 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.

Für die Beiträge zur freiwillig gesetzlichen beziehungsweise privaten Kranken- und Pflegeversicherung erhält jedes Vorstandsmitglied im Rahmen der gesetzlichen Regelung einen steuerfreien Arbeitgeber-Zuschuss.

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 hochgerechneten – 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 eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das erste Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im zweiten Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzuzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

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

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

Mit dem LSA wird ein zusätzlicher langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessengruppen (Stakeholder) der Fraport AG, nämlich der Arbeitnehmer, Kunden und Aktionäre, angemessen und dauerhaft zu berücksichtigen.

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für den Performancezeitraum 2015 bis 2017 mit Auszahlung 2018 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere. Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten ausgedrückte Zahl) zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle zwei Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an die Mitarbeiterzufriedenheit als auch an die Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter den Mitarbeitern der Fraport AG durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns.

Für das Erfolgsziel Aktienperformance wird im relevanten Drei-Jahres-Zeitraum die Kursentwicklung der Fraport-Aktie mit der gemittelten Entwicklung des MDAX und eines Aktienkorbs verglichen, der die Aktien der Betreibergesellschaften der Flughäfen Paris, Zürich und Wien umfasst. Auch beim Erfolgsziel Aktienperformance ergibt sich der auszuzahlende Geldbetrag, indem der zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelte Vergleichswert der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt wird und positive beziehungsweise negative Abweichungen den in Aussicht gestellten Geldbetrag erhöhen oder vermindern.

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

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 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 vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150% der Ziel-Tranche begrenzt.

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 2015 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und an die übrigen Vorstandsmitglieder 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem tatsächlichen erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40%, für das zweite Geschäftsjahr mit 30%, für das dritte Geschäftsjahr mit 20% und für das vierte Geschäftsjahr mit 10% berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100% über den Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50% der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150% der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert.

Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

Der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im XETRA-Handel oder einem XETRA ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen. Für die in 2013 und in früheren Geschäftsjahren ausgegebenen Performance Shares ist der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung auf 60€ je Performance Share begrenzt. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2014 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150% des Produkts aus den Performance Shares der Ist-Tranche multipliziert mit dem „Relevanten Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ begrenzt. Der „Relevante Börsenkurs zum Ausgabezeitpunkt“ entspricht hierbei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im XETRA-Handel oder einem XETRA ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt.

Darüber hinaus wurden für alle bereits ausgelobten und alle künftig auszulobenden LTIP Performance Share-Tranchen Höchstbeträge der Auszahlung festgelegt, die bei Dr. Schulte maximal 810,0 Tsd € und bei den anderen Mitgliedern des Vorstands maximal 616,5 Tsd € je Performance Share-Tranche betragen.

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 579,4 Tsd € (im Vorjahr: 304,2 Tsd €), Anke Giesen 384,0 Tsd € (im Vorjahr: 183,8 Tsd €), Michael Müller 227,0 Tsd € (im Vorjahr: 96,5 Tsd €), Peter Schmitz 133,9 Tsd € (im Vorjahr: 113,2 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 380,4 Tsd € (im Vorjahr: 217,6 Tsd €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 39 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2015

In den nachstehenden Tabellen sind die jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des DCGK individuell dargestellt:

Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)
	Festvergütung	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen ¹⁾	30,8	25,2	25,2	25,2
Summe ¹⁾	445,8	440,2	440,2	440,2
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	711,7	766,7	–	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	120,0	–	–	–
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2017)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2017) ³⁾	440,0	–	–	–
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2018) ³⁾	–	370,2	0,0	810,0
Summe ⁴⁾	1.717,5	1.697,1	440,2	2.270,3
Versorgungsaufwand ⁵⁾	390,9	502,5	502,5	502,5
Gesamtvergütung	2.108,4	2.199,6	942,7	2.772,8

¹⁾ Die Nebenleistungen variieren je nach den persönlichen Verhältnissen, es gibt kein festgelegtes Min. beziehungsweise Max.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2015 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2015.

³⁾ Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

⁴⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2014	2015
	Festvergütung	415,0
Nebenleistungen	30,8	25,2
Summe	445,8	440,2
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	666,1	724,1
Mehrfährige variable Vergütung		
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2011 (1.1.2011 bis 31.12.2013)	60,0	–
Tranche 2012 (1.1.2012 bis 31.12.2014)	–	40,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2010 (1.1.2010 bis 31.12.2013)	664,2	–
Tranche 2011 (1.1.2011 bis 31.12.2014)	–	489,0
Summe ³⁾	1.836,1	1.693,3
Versorgungsaufwand ⁴⁾	390,9	502,5
Gesamtvergütung	2.227,0	2.195,8

¹⁾ Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2015 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die TantiemEZahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 4.760,00 € für das Geschäftsjahr 2014 und in Höhe von 2.975,00 € für das Geschäftsjahr 2015.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2015 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2014.

³⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap, wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

⁴⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Gewährte Zuwendungen																
	Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)				Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)				Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)			
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)
	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0	200,0	–	–	–
	29,3	33,3	33,3	33,3	51,8	30,3	30,3	30,3	44,4	41,0	41,0	41,0	48,6	–	–	–
	329,3	333,3	333,3	333,3	351,8	330,3	330,3	330,3	364,4	361,0	361,0	361,0	248,6	–	–	–
	502,4	541,2	–	674,8	312,6	490,1	–	674,8	541,4	541,4	–	541,4	328,1	–	–	–
	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	20,0	–	–	–
	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	–	–	–
	334,9	–	–	–	173,6	–	–	–	334,9	–	–	–	0,0	–	–	–
	–	281,7	0,0	616,5	–	281,7	0,0	616,5	–	281,7	0,0	616,5	–	–	–	–
	1.256,6	1.246,2	333,3	1.737,1	928,0	1.192,1	330,3	1.734,1	1.330,7	1.274,1	361,0	1.631,4	596,7	–	–	–
	133,7	146,8	146,8	146,8	124,1	127,8	127,8	127,8	268,9	345,5	345,5	345,5	136,8	–	–	–
	1.390,3	1.393,0	480,1	1.883,9	1.052,1	1.319,9	458,1	1.861,9	1.599,6	1.619,6	706,5	1.976,9	733,5	–	–	–

Tabelle 2

Zufluss									
	Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)		Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)		
	2014	2015	2014	2015	2014 ¹⁾	2015 ¹⁾	2014	2015	2015
	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	200,0	–	–
	29,3	33,3	51,8	30,3	44,4	41,0	48,6	–	–
	329,3	333,3	351,8	330,3	364,4	361,0	248,6	–	–
	470,2	511,1	292,6	387,0	517,2	551,0	392,0	171,8	–
	15,0	–	18,8	–	45,0	–	45,0	–	–
	–	20,0	–	22,5	–	30,0	–	26,7	–
	–	–	–	–	505,6	–	505,6	–	–
	–	186,1	–	140,5	–	372,2	–	341,2	–
	814,5	1.050,5	663,2	880,3	1.432,2	1.314,2	1.191,2	539,7	–
	133,7	146,8	124,1	127,8	268,9	345,5	136,8	–	–
	948,2	1.197,3	787,3	1.008,1	1.701,1	1.659,7	1.328,0	539,7	–

Tabelle 3

Pensionsverpflichtungen

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

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2014	Veränderung 2015	Verpflichtung 31.12.2015
Dr. Stefan Schulte	3.600	889	4.489
Michael Müller	277	116	393
Dr. Matthias Zieschang	1.636	498	2.134
Anke Giesen	243	118	361
Insgesamt	5.756	1.621	7.377

Tabelle 4

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 (Fixum) zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als fünf Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Mit jedem Vorstandsmitglied wurde ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe eines festen Jahresbruttogehalts 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.

Das ehemalige Vorstandsmitglied Herr Mai erhielt im Geschäftsjahr 2015 für die LTIP-Tranche 2011 eine Auszahlung in Höhe von 1.628,8 Tsd € und für die LSA-Tranche 2012 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 7,5 Tsd €.

Der Dienstvertrag des ehemaligen Vorstandsmitglieds Peter Schmitz sieht für seine Beendigung des Dienstverhältnisses zum 31. August 2014 ein zweijähriges Wettbewerbsverbot vor. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss wurde auf das Wettbewerbsverbot verzichtet. Des Weiteren erhielt Herr Schmitz im Geschäftsjahr 2015 für die LTIP-Tranche 2011 eine Auszahlung in Höhe von 341,2 Tsd € und für die LSA-Tranche 2012 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 26,7 Tsd €.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung der dienstlichen mobilen Endgeräte, 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 Anspruch zu nehmen und einen Parkplatz am Flughafen Frankfurt zu benutzen. Aufwendungen bei Dienstreisen und sonstige geschäftliche Aufwendungen werden gemäß den bei der Fraport AG allgemein angewandten Bestimmungen erstattet.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2015

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 Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 45).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2015 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2015

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	14.400,00	58.150,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.000,00	40.500,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	7.200,00	39.700,00
Gerber	Peter	22.500,00	0,00	4.800,00	27.300,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	12.000,00	67.000,00
Kaufmann	Frank-Peter	22.500,00	10.000,00	14.400,00	46.900,00
Klemm	Lothar	33.750,00	10.000,00	14.400,00	58.150,00
Krieg	Dr. Roland	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	6.400,00	33.900,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	12.000,00	44.500,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	8.000,00	63.000,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
		528.750,00	155.000,00	204.800,00	888.550,00

Tabelle 5

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2015

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.

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Trotz streik- und wetterbedingter Flugausfälle hat sich die Passagierzahl am Standort Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr erneut positiv entwickelt. Gut 61 Mio Reisende waren ein Zuwachs um 2,5 % und ein neuer Höchstwert zugleich. Im Cargo-Bereich spiegelten sich hingegen das schwächere Wachstum des Welthandels sowie die wirtschaftlichen Probleme verschiedener Schwellen- und Industrieländer wider. In Summe verzeichnete der Cargo-Umschlag einen Rückgang um 2,6 % auf knapp 2,1 Mio Tonnen. Die Flughafen-Beteiligungen der Fraport AG zeigten eine uneinheitliche Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr. Während die Beteiligungsflughäfen mit größerem Anteil russischer Verkehre rückläufige bis stagnierende Passagierzahlen verzeichneten, entwickelten sich die Flughäfen in Ljubljana, Lima, Hannover und Xi'an positiv.

Finanziell wies die Fraport AG in 2015 eine insgesamt positive Entwicklung aus. Während der Umsatz um 5,0 % auf 2.084,4 Mio € wuchs, stieg das EBITDA um 1,9 % auf 670,9 Mio €. Zusätzlich zum Passagierwachstum in Frankfurt resultierten auch höhere Erlöse aus der Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie aus dem Retail-Geschäft. Im Finanzergebnis führten höhere Erträge aus Beteiligungen und ein besseres Zinsergebnis zu einer positiven Entwicklung. Der Jahresüberschuss stieg entsprechend spürbar um 18,7 % auf 211,8 Mio €. Der Free Cash Flow lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 442,3 Mio € und überstieg den Vorjahreswert um 97,8 Mio €.

Auch aufgrund der anhaltend soliden Liquiditätsausstattung bezeichnet der Vorstand die Entwicklung der Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr als insgesamt positiv.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2015 erneut ein Wachstum, allerdings entwickelte sich dies zögerlicher als erwartet. Die Wachstumsrate des Welthandels lag bei 2,6%.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel ¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2015	2014
Welt	3,1	3,4
Eurozone	1,5	0,9
Deutschland	1,7	1,6
USA	2,5	2,4
China	6,9	7,3
Japan	0,6	0,0
Welthandel	2,6	3,4

¹⁾ Angaben 2015: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IWF, Januar 2016), Deutsche Bank (Januar 2016), DekaBank (Dezember 2015), Statistisches Bundesamt (Januar 2015).

Tabelle 6

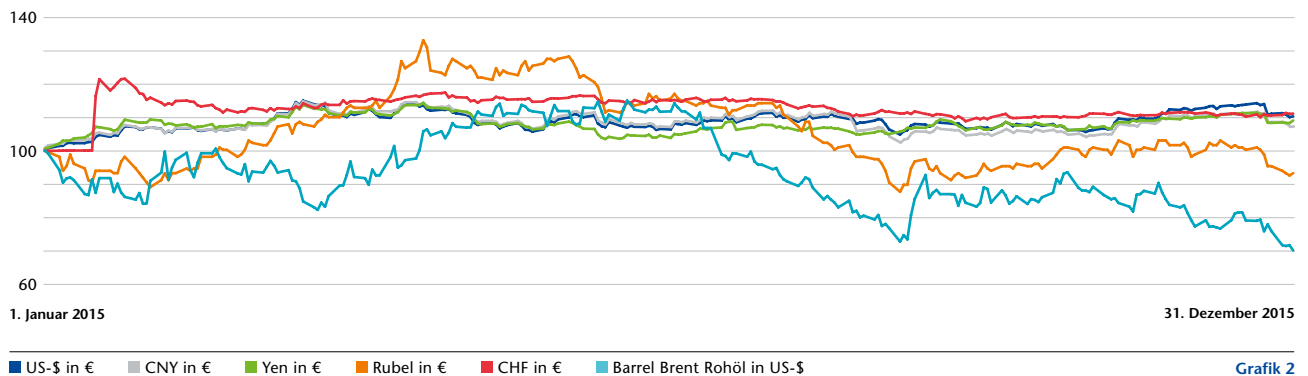
Der zu Beginn des Geschäftsjahres prognostizierte Aufschwung der Weltkonjunktur hat sich im Berichtszeitraum nicht vollständig erfüllt. Die bereits 2014 zu beobachtenden, unterschiedlichen Entwicklungen einzelner Regionen haben sich im vergangenen Jahr fortgesetzt. Während die konjunkturelle Entwicklung der meisten Industrieländer verhältnismäßig robust verlief, verringerte sich das Wirtschaftswachstum in einer Reihe von Industrie- und Schwellenländern. Insbesondere in China häuften sich die Anzeichen einer sich abschwächenden Entwicklung. Aufgrund der schwachen chinesischen Importnachfrage lag auch der Welthandel im Gesamtjahr unter den Erwartungen. Ein weiterer Grund hierfür war, dass aus den Ländern Liquidität abgezogen wurde, die für China ein besonders wichtiger Absatzmarkt sind oder deren Wirtschaft besonders stark vom Rohstoffexport abhängt. In der Folge verloren verschiedene internationale Währungen, wie der russische Rubel oder der brasilianische Real, gegenüber dem US-\$ deutlich an Wert. Auch China ließ erstmals seit langer Zeit eine deutliche Abwertung des Renminbi gegenüber dem US-\$ zu.

Im Euroraum setzte sich die wirtschaftliche Erholung fort. Wichtiges Standbein für das Wirtschaftswachstum war der Konsum. Im Umfeld gesunkener Energiekosten, niedriger Zinsen und eines schwachen € wuchs das Bruttoinlandsprodukt innerhalb der Währungsunion im Jahr 2015 um geschätzte 1,5%. Die wirtschaftliche Erholung sorgte auch für eine sichtbare Besserung am Arbeitsmarkt. So erreichte die Arbeitslosenquote im Euroraum im Oktober mit 10,7% den niedrigsten Stand seit Januar 2012.

Angetrieben vom privaten Konsum ist die deutsche Wirtschaft 2015 erneut dynamisch gewachsen. Das Bruttoinlandsprodukt legte um 1,7% zu. Unterstützt wurde der Konsum durch niedrige Zinsen auf Spareinlagen, gesunkene Energiekosten und eine vergleichsweise gute Lage auf dem Arbeitsmarkt. Konjunkturell belebend wirkte weiterhin die €-Abwertung, die sich positiv auf den Export auswirkte.

Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2015

Werte auf 100 indiziert



Grafik 2

Trotz der global höheren Wirtschaftsleistung verringerte sich der Preis auf dem Ölmarkt je Barrel um rund 30% auf unter 40 US-\$. Grund für den Rückgang war im Wesentlichen ein Überangebot aus den USA, das vor allem aus Fracking resultierte, sowie eine anhaltend hohe Fördermenge einzelner OPEC-Staaten.

Die kurz- und langfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor 0,05% (im Vorjahr: 0,31%). Im langfristigen Bereich fiel der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap von 1,46% auf 0,88%.

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der Fraport AG hatten.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Für das Geschäftsjahr 2015 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 6,1%. Das Luftfrachtaufkommen legte um 2,3% zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen mit +5,0% ein geringeres Wachstum. Auch bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit +0,7% unter dem Gesamtmarkt. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs um 3,8%. Auch die Cargo-Tonnage blieb mit +0,1% unter dem weltweiten und europäischen Niveau.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2015	Luftfracht 2015
Deutschland	3,8	0,1
Europa	5,0	0,7
Nordamerika	5,6	2,4
Lateinamerika	5,5	1,2
Nah-/Mittelost	11,3	10,7
Asien/Pazifik	8,0	1,5
Afrika	-0,1	3,2
Welt	6,1	2,3

Quelle: Pressemitteilung ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 17. Februar 2016), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 8. Februar 2016).

Tabelle 7

Wesentliche Ereignisse

Baubeginn des Terminal 3 in Frankfurt

Die Hessische Landesregierung hat im März 2015 das Ergebnis der qualitätssichernden Prüfung der von der Fraport AG veröffentlichten Gutachten zur Bedarfsentwicklung am Frankfurter Flughafen vorgestellt. Die im September 2014 von der Fraport AG vorgelegten Verkehrsgutachten gehen davon aus, dass am Frankfurter Flughafen bis zum Jahr 2021 mit einem Passagieraufkommen von 68 bis 73 Mio zu rechnen ist, sodass die aktuelle Auslastungsgrenze der bestehenden Terminals von rund 64 Mio Passagieren überschritten sein wird. Am 14. April 2015 hat der Aufsichtsrat der Fraport AG, nach detaillierter Analyse der Prüfgutachten, seine Entscheidung zur Realisierung des geplanten Terminals 3 im Süden des Flughafens bestätigt. Am 5. Oktober 2015 fand der Spatenstich zum Terminal 3 statt. Die Bauzeit des Terminals inklusive Testphasen ist auf gut sieben Jahre angelegt, sodass die Inbetriebnahme entsprechend für das Jahr 2022 geplant ist. Das neue Terminal wird inklusive land- und luftseitiger Erschließung etwa zwischen 2,5 Mrd € und 3 Mrd € kosten.

Verkauf des Konzern-Unternehmens

Air-Transport IT Services

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat die Fraport AG ihre Anteile an dem Konzern-Unternehmen Air-Transport IT Services, Inc., USA, zu einem Verkaufspreis von 13,0 Mio US-\$ veräußert. Aus dem Verkauf der Air-Transport IT Services resultierte ein Abgangsgewinn von 10,6 Mio €.

Antrag für Entgelt-Entwicklung am Standort Frankfurt zurückgezogen

Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zwischen der Fraport AG und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) hinsichtlich der Berechnung wesentlicher Kostenbestandteile zur Kalkulation der Flughafen-Entgelte für das Geschäftsjahr 2016 hat die Fraport AG am 29. Oktober 2015 den am 1. Juli 2015 gestellten Antrag auf eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte um durchschnittlich 1,9% für das Geschäftsjahr 2016 zurückgezogen. Die Fraport AG prüft den Sachverhalt erneut und wird im laufenden Geschäftsjahr 2016 einen neuen Antrag stellen. Bis zum Inkrafttreten einer neuen Entgeltordnung bleibt die ab 2015 genehmigte Entgeltordnung bestehen. Aufgrund der Rücknahme des Antrags rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 mit keinem weiteren Anstieg der Flughafen-Entgelte (Anstieg 2015: durchschnittlich 2,9%). Die Flughafen-Entgelte dienen der Refinanzierung der entgeltrelevanten Kosten und sind wesentlich für die Umsatzentwicklung der Fraport AG.

Strategische Partnerschaft für Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt

Gemeinsam mit WFS hat die Fraport AG am 7. Juli 2015 eine strategische Partnerschaft im Bereich der Frachtabfertigung am Standort Frankfurt beschlossen. Der Verkauf von 51% der Kapitalanteile des Konzern-Unternehmens FCS an WFS erfolgte am 2. November 2015. Aus dem Verkauf der Anteile resultierte ein Abgangsverlust in Höhe von 2,1 Mio €. Künftige Ausschüttungen der FCS an die Fraport AG werden gemäß des neuen Anteils an der Gesellschaft von 49% erfolgen.

Konzessionsverträge für griechische Regional-Flughäfen unterzeichnet

Am 14. Dezember 2015 haben die Fraport AG und ihr griechischer Partner, die Copelouzos Group, die Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regional-Flughäfen in Griechenland unterzeichnet. Nach der Finalisierung der Finanzierungsverträge und der Erfüllung aufschiebender Bedingungen, wie der wettbewerbsrechtlichen Freigabe durch die EU und der Ratifizierung der Konzessionsverträge durch das griechische Parlament, geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses von einem Abschluss der Transaktion Ende 2016 aus. Zu diesem Zeitpunkt wird das Konsortium Fraport AG/Copelouzos, an dem die Fraport AG die Mehrheit halten wird, auch den Betrieb der 14 Regional-Flughäfen übernehmen und eine einmalige Zahlung in Höhe von 1.234 Mio € leisten.

Die jeweils auf 40 Jahre angesetzten Konzessionsverträge umfassen die Festland-Flughäfen von Thessaloniki, Aktio und Kavala sowie die Insel-Flughäfen von Chania auf Kreta, Kefalonia, Kerkyra auf Korfu, Kos, Mykonos, Lesbos, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos und Zakynthos. Zusammen verzeichneten die Flughäfen in 2015 eine Passagierzahl von rund 23,4 Mio und damit einen Anstieg um 6,4% gegenüber dem Vorjahr. Zuzüglich zu der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € wird das Konsortium jährlich eine Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € leisten. Diese wird inflationsabhängig angepasst. Das Konsortium ist zudem innerhalb der ersten vier Jahre verpflichtet, Investitionen in die Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastrukturen durchzuführen. Nach Abschluss der Investitionen beinhalten die Konzessionsverträge eine Anhebung der Flughafen-Entgelte sowie die Erhebung einer variablen Konzessionsabgabe, die zusätzlich zu der Mindestkonzessionszahlung zu entrichten sein wird. Die erwarteten Auswirkungen aus dem Abschluss der Transaktion auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beinhaltet der Prognosebericht des vorliegenden Berichts ab Seite 32.

Weitere Ereignisse, die sich wesentlich auf die Geschäftsentwicklung der Fraport AG ausgewirkt haben oder sich auswirken werden, haben im vergangenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden.

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Das stabile Wachstum des privaten Konsums führte in 2015 zu einem erfreulichen Wachstum der **Passagiernachfrage**. Mit gut 61,0 Mio Passagieren wurde das bisher höchste Passagieraufkommen in der Geschichte des Flughafens gezählt. Das Vorjahresaufkommen wurde um rund 1,5 Mio Passagiere übertroffen (+2,5%). Dabei war das Jahr von einer Vielzahl streikbedingter Annullierungen geprägt. Ohne Streiks und witterungsbedingter Annullierungen wäre ein Wachstum von 3,8% erzielt worden.

Mit einer Zuwachsrate von 2,5% fand der **Interkontinentalverkehr** zu seiner früheren Wachstumsdynamik zurück. Wesentlicher Treiber war der Asienverkehr, in dem alle aufkommensstarken Fernost-Märkte deutlich, zum Teil zweistellig, zulegen. In Nahost wurde das Wachstum mengenmäßig von den Emiraten mit ihren Hub-Flughäfen getragen. Demgegenüber schwächte sich der Afrikaverkehr zunehmend ab. Nach Anschlägen in dieser Region ging zunächst der Verkehr mit Tunesien zurück und in der Folge reduzierte sich auch die Nachfrage nach ägyptischen Zielen. Der **Europaverkehr** (ohne Deutschland) erreichte im Berichtszeitraum einen Zuwachs von 2,3%. Der **Inlandverkehr** legte mit 3,0% am dynamischsten zu. Der innerdeutsche Verkehr profitierte dabei von Basiseffekten aus dem Vorjahr.

Das **Cargo-Aufkommen** ging in 2015 um 2,6% auf ein Aufkommen von rund 2,1 Mio Tonnen zurück. Die Entwicklung war geprägt von der Schwäche des Welthandels und wirtschaftlichen Problemen einiger Industrie- und Schwellenländer. Insbesondere Chinas Im- und Exporte per Luftfracht gerieten im Jahresverlauf zunehmend ins Minus.

Aufgrund der streikbedingten Annullierungen und der anhaltenden Tendenz zum Einsatz größeren Fluggeräts stagnierten die **Flugbewegungen** im Jahr 2015. Mit rund 468 Tsd Starts und Landungen lagen die Bewegungen in Frankfurt um 0,2% unter dem Vorjahreswert. Deutlich stiegen hingegen die **Höchststartgewichte** und erreichten einen neuen Rekordwert von gut 29,5 Mio Tonnen (+2,0%).

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Der Flughafen der slowenischen Hauptstadt **Ljubljana** verzeichnete im Geschäftsjahr 2015 einen Anstieg der Passagierzahlen um 10,0% auf gut 1,4 Mio. Während insbesondere mehr Fluggäste auf Verbindungen von und nach Belgrad und Zürich befördert wurden, verringerte sich das Aufkommen auf Verbindungen von und nach Moskau.

Das Passagiervolumen in **Lima** entwickelte sich im vergangenen Geschäftsjahr ähnlich stark wie in den Jahren zuvor. Mit rund 17,1 Mio Passagieren wurde ein Zuwachs von 9,2% und zugleich ein neuer Höchstwert erreicht. Dabei wuchs der inländische Verkehr mit 11,8% stärker als der internationale Verkehr, der um 6,2% zulegen. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 301 Tsd Tonnen leicht unter dem Vorjahresniveau (-0,6%).

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** beförderten im Gesamtjahr 2015 zirka 3,8 Mio Passagiere, was einem Rückgang um 4,1% entsprach. Während sich die Zahl der Passagiere am Standort Burgas vor allem aufgrund weniger Reisender aus Russland und Deutschland um 6,7% auf rund 2,4 Mio verringerte, stagnierten die Passagierzahlen in Varna bei knapp 1,4 Mio (+0,8%).

Rund 27,5 Mio Passagiere bedeuteten für den Flughafen **Antalya** im Geschäftsjahr 2015 einen Rückgang um 1,6%. Während die Zahl der Passagiere im inntürkischen Verkehr weiter deutlich um 14,2% auf gut 6,3 Mio stieg, verringerte sich die Zahl internationaler Fluggäste um 5,5% auf rund 21,2 Mio. Ursächlich für den Rückgang der internationalen Passagiere waren vor allem weniger Reisende aus Russland.

Mit rund 13,5 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im Berichtsjahr einen Rückgang um 5,4% gegenüber dem Vorjahr. Während der internationale Verkehr sich deutlich um 21,8% verringerte, stieg der nationale Verkehr um 10,4%.

Etwa 5,5 Mio Passagiere bedeuteten für den Standort **Hannover** im Geschäftsjahr 2015 ein Wachstum von 3,0%. Positiv entwickelte sich dabei insbesondere der Tourismusverkehr.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich in 2015 um 13,0% auf annähernd 33,0 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr stieg um 12,5% auf zirka 31,3 Mio Passagiere. Der internationale Verkehr wuchs um 23,9% auf knapp 1,7 Mio Reisende.

Der Flughafen **Delhi**, an dem die Fraport AG zu 10% beteiligt ist, erzielte im Berichtszeitraum mit rund 46,0 Mio Reisenden im Vergleich zum Vorjahr ein deutliches Wachstum von 15,7%. Im inländischen Verkehr war weiterhin ein starkes Wachstum von 21,6% zu verzeichnen. Das internationale Passagieraufkommen nahm um 3,9% zu. Auch das Frachtaufkommen ist erneut stark gestiegen (+11,8%).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014 Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43) gab es bezüglich des Geschäftsverlaufs im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Aufgrund der Schwäche des Welthandels sowie wirtschaftlicher Probleme verschiedener Schwellen- und Industrieländer entwickelte sich der Cargo-Umschlag in Frankfurt unterhalb der Prognose (Prognose: marktkonforme Steigerungsrate von bis zu 3%). Wie im Lagebericht 2014 bereits für möglich bezeichnet, verzeichneten zudem die Beteiligungsflughäfen in Varna und Burgas, Antalya und St. Petersburg rückläufige bis stagnierende Passagierzahlen, was auf die anhaltend angespannte wirtschaftliche und politische Lage Russlands zurückzuführen war. Die Beteiligungsflughäfen in Lima, Xi'an und Ljubljana entwickelten sich hingegen deutlich positiv und mit Wachstumsraten von rund 10% und mehr über den Annahmen für das zurückliegende Geschäftsjahr.

Die weiteren Prognosen des Geschäftsverlaufs waren zutreffend.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2015 erzielte die Fraport AG **Umsatzerlöse** von 2.084,4 Mio € und damit 99,2 Mio € mehr als im Vorjahr (+5,0%). Ursächlich für das Umsatzwachstum waren insbesondere die positive Passagierentwicklung sowie höhere Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte in Frankfurt. Zusätzliche Erlöse resultierten aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft. Einerseits wirkte sich die gestiegene Anzahl interkontinental reisender Passagiere, die ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten in Retail-Geschäften aufweisen, positiv auf die Retail-Umsätze aus, andererseits schaffte die Euroschwäche zusätzliche Kaufanreize. Die Erlöse im Sicherheitsgeschäft lagen im vergangenen Geschäftsjahr leicht über dem Wert des Vorjahres und die Erlöse aus Bodenverkehrsdiensten lagen nahezu unverändert zum Vorjahr. Die sonstigen Umsatzerlöse stiegen im Wesentlichen aufgrund der Verrechnung von Sicherheitsleistungen über eine Tochtergesellschaft, was auch zu entsprechend höheren Materialaufwendungen führte. Wie in Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit ihrem Hauptkunden am Standort Frankfurt, der Deutschen Lufthansa.

Gestiegene **sonstige betriebliche Erträge**, die unter anderem auf höhere Rückstellungsaufösungen zurückzuführen waren, wirkten sich zusätzlich positiv auf die Entwicklung der **Gesamtleistung** im Berichtsjahr aus. In Höhe von 2.155,9 Mio € lag diese um 101,8 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2014 (+5,0%).

Aufwandseitig erhöhten sich die **Material-, Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im zurückliegenden Geschäftsjahr. Während der Anstieg des Materialaufwands insbesondere auf Instandhaltungsmaßnahmen, einen Anstieg bezogener Fremdleistungen und die Verrechnung von Sicherheitsleistungen über eine Tochtergesellschaft zurückzuführen war, führten vor allem Preiseffekte aus Tarifabschlüssen des Geschäftsjahres 2014 zu einer Erhöhung des Personalaufwands in 2015. Auch die Bildung einer Rückstellung für die Übergangsversorgung der Beschäftigten der Feuerwehr wirkte aufwandserhöhend. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen führten insbesondere Rückstellungsbildungen und gestiegene Währungskursverluste zu einem höheren Wert.

In Summe erreichte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr ein **EBITDA** in Höhe von 670,9 Mio €. Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2014 war dies eine Verbesserung um 12,6 Mio € beziehungsweise 1,9%. Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) verringerte sich von 33,2% auf 32,2% (–1,0 Prozentpunkte). Leicht höhere **Abschreibungen** von 297,4 Mio € (+1,4% im Vergleich zum Vorjahr) führten zu einem **EBIT** von 373,5 Mio €. Im Vorjahresvergleich war dies eine Steigerung um 8,4 Mio € (+2,3%).

Im **Finanzergebnis** bewirkten höhere Erträge aus Beteiligungen sowie ein besseres Zins- und sonstiges Finanzergebnis eine merkliche Verbesserung von –92,5 Mio € auf –60,2 Mio € (+32,3 Mio €). Während die gestiegenen Beteiligungserträge im Wesentlichen auf die Konzern-Unternehmen Lima und Antalya zurückzuführen waren, stand das bessere Zinsergebnis vor allem im Zusammenhang mit rückläufigen Zinsaufwendungen für langfristige Finanzschulden und für Derivate. Die Marktbewertung von Derivaten beeinflusste zudem das sonstige Finanzergebnis positiv, das von 8,6 Mio € auf 17,3 Mio € anstieg. Die Aktivierung von Bauzeitzinsen wirkte sich im vergangenen Geschäftsjahr mit einem Betrag von 13,9 Mio € (im Vorjahr: 13,4 Mio €) reduzierend auf den ausgewiesenen Zinsaufwand aus.

Das bessere EBIT und Finanzergebnis führten zu einem Anstieg des **EBT** um 40,7 Mio € auf 313,3 Mio € (+14,9%). Bei einer **Steuerquote** von 32,4% (im Vorjahr: 34,5%) erhöhte sich der **Jahresüberschuss** der Fraport AG um 33,2 Mio € auf 211,7 Mio € (+18,6%). Von dem Jahresüberschuss stellte der Vorstand 124,7 Mio € als Bilanzgewinn und 87,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen ein.

Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen außerhalb von Frankfurt

Die Fraport AG hält direkte und indirekte Beteiligungen im In- und Ausland. Die Geschäftstätigkeit derjenigen Beteiligungen, die ihren Hauptsitz außerhalb von Frankfurt haben, werden im Wesentlichen durch den Bereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gesteuert. Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Beteiligungen außerhalb von Frankfurt **vor Konsolidierung** dargestellt (Werte nach IFRS).

Wesentliche Beteiligungen

Konzern-Unternehmen	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %
AMU Holdings Inc. ²⁾	100	59,7	20,6	>100	11,8	3,8	>100	3,6	0,9	>100	3,7	1,1	>100
Ljubljana ²⁾	100	34,8	7,2	>100	12,6	1,7	>100	2,6	–0,8	–	3,3	–0,6	–
Lima	70,01	277,9	214,3	29,7	100,1	76,7	30,5	82,5	61,8	33,5	46,3	32,1	44,2
Twin Star	60	53,9	60,7	–11,2	32,4	35,7	–9,2	20,9	24,4	–14,3	13,2	15,8	–16,5
Antalya ³⁾	51/50	301,0	326,8	–7,9	258,3	282,6	–8,6	160,6	184,0	–12,7	67,8	85,2	–20,4
Pulkovo/Thalita	35,5	233,1	369,9	–37,0	125,4	108,7	15,4	87,1	67,0	30,0	–8,8	–291,7	–
Hannover	30	146,1	142,0	2,9	28,3	27,1	4,4	8,1	7,2	12,5	3,8	1,1	>100
Xi'an ⁴⁾	24,5	200,7	143,9	39,5	84,7	56,6	49,6	36,1	29,0	24,5	20,5	12,6	62,7

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2015: 263,0 Mio € (2014: 204,7 Mio €); Twin Star 2015: 53,7 Mio € (2014: 59,5 Mio €); Pulkovo/Thalita 2015: 208,1 Mio € (2014: 241,3 Mio €).

²⁾ Werte seit Fraport AG Anteilserwerb: AMU Holdings Inc. seit August 2014 und Ljubljana seit Oktober 2014.

³⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

⁴⁾ Vorjahreswerte angepasst.

Tabelle 8

Im Geschäftsjahr 2015 erwirtschaftete die im August 2014 erworbene **AMU Holdings Inc.** Umsatzerlöse von 59,7 Mio €, ein EBITDA von 11,8 Mio €, ein EBIT von 3,6 Mio € und ein Ergebnis von 3,7 Mio €. Während sich die Aufwertung des US-\$ negativ auf die Kaufkraft internationaler Passagiere in den USA auswirkte, führte die Aufwertung des US-\$ ebenso zu einem Anstieg des in € ausgewiesenen Ergebnisses der Gesellschaft.

Bei gestiegenen Passagierzahlen wies das im Oktober 2014 erworbene Konzern-Unternehmen **Ljubljana** im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 34,8 Mio €, ein EBITDA von 12,6 Mio €, ein EBIT von 2,6 Mio € sowie ein Ergebnis von 3,3 Mio € aus. Aufgrund des späten Einbezugs des Konzern-Unternehmens in 2014 liegen wie auch bei der AMU Holdings Inc. keine vergleichbaren Vorjahreswerte vor.

Begünstigt durch die gute Verkehrsentwicklung und einen positiven Währungskurseffekt aus der Umrechnung des US-\$ erreichte das Konzern-Unternehmen **Lima** ein starkes Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum in 2015. Dabei erhöhte der Währungskurseffekt den Umsatz um zirka 45,8 Mio €, das EBITDA um rund 16,5 Mio €, das EBIT um etwa 13,7 Mio € und das Ergebnis um rund 7,6 Mio €.

Aufgrund der rückläufigen Passagierzahlen verzeichnete das Konzern-Unternehmen **Twin Star** im Berichtsjahr einen Umsatz-, EBITDA-, EBIT- sowie einen Ergebnismrückgang. Bei einem Umsatzrückgang um 6,8 Mio € (Rückgang ohne IFRIC 12-Effekt: 5,8 Mio €) verringerte sich das EBITDA der Gesellschaft um 3,3 Mio €. Geringere Aufwendungen standen unter anderem im Zusammenhang mit rückläufigen umsatzabhängigen Konzessionszahlungen sowie einem verkehrsmengenbedingt niedrigeren Personalbestand. Nahezu konstante Abschreibungen sowie eine Verbesserung innerhalb des Finanzergebnisses führten zu einem um 2,6 Mio € niedrigeren Ergebnis von 13,2 Mio €.

Vor allem bedingt durch eine geringere Passagierzahl im internationalen Verkehr kam es im Konzern-Unternehmen **Antalya** in 2015 zu einem Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Rückgang. Zusätzlich zu einer rückläufigen Entwicklung der Flughafen-Entgelte lagen auch die Umsatzerlöse aus dem Retail-Geschäft unterhalb des Vorjahres. Grund hierfür war insbesondere ein Rückgang der Passagiere aus Russland, die bislang sehr konsumstark in Antalya waren. Das Ergebnis der Gesellschaft lag in Höhe von 67,8 Mio € um 17,4 Mio € unter dem Wert des Vorjahres (-20,4%).

Bereinigt um die ergebnisneutrale umsatzseitige Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 wies das Konzern-Unternehmen **Pulkovo/Thalita** im Berichtsjahr währungskursbedingt einen Umsatzrückgang von 241,3 Mio € auf 208,1 Mio € aus (-13,8%). In Höhe von 125,4 Mio € (+16,7 Mio €), 87,1 Mio € (+20,1 Mio €) und -8,8 Mio € (+282,9 Mio €) übertrafen das EBITDA, das EBIT sowie das Ergebnis der Gesellschaft die Vorjahreswerte deutlich. Während das Vorjahresfinanzergebnis durch die Währungsumrechnung von Finanzverbindlichkeiten spürbar in Höhe von -320,2 Mio € negativ belastet war, wirkte sich die Währungsumrechnung im Geschäftsjahr 2015 mit einem Betrag von 11,8 Mio € positiv aus.

Die positive Verkehrsentwicklung des Standorts **Hannover** führte zu einer guten Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebnisentwicklung des Konzern-Unternehmens. In Höhe von 3,8 Mio € übertraf das Ergebnis der 30%-igen Beteiligung den Vorjahreswert um 2,7 Mio €.

Die finanzielle Entwicklung des Konzern-Unternehmens **Xi'an** spiegelte in 2015 die positive Verkehrsentwicklung wider. Umsatz, EBITDA wie auch das EBIT der Gesellschaft verbesserten sich deutlich gegenüber den Werten des Vorjahres. In Höhe von 20,5 Mio € erreichte das Ergebnis einen Zuwachs von 7,9 Mio € (+62,7%). Zusätzlich zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in € ergebnissteigernd aus.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43) gab es bezüglich der Ertragslage im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Während der Umsatz der Fraport AG unter anderem aufgrund höherer sonstiger Umsatzerlöse leicht über der Prognose lag, waren es im Finanzergebnis insbesondere rückläufige Zinsaufwendungen sowie zusätzliche Erträge aus Lima und Antalya, die zu einer deutlichen Verbesserung führten.

Die weiteren Kennzahlen der Ertragslage entwickelten sich innerhalb der Prognose.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2015 bei 7.643,0 Mio € und damit nahezu konstant zum Vorjahr.

Während das **Anlagevermögen** um 201,5 Mio € auf 7.094,1 Mio € zunahm (+2,9%), reduzierte sich das **Umlaufvermögen** von 659,5 Mio € auf 445,9 Mio € (-32,4%). Hauptgrund für den Anstieg des Anlagevermögens waren zusätzliche Finanzanlagen, die aus Investitionen in verbundene Unternehmen sowie in Wertpapiere resultierten. Infolge geringerer Investitionen in Sachanlagen nahm der gleichnamige Posten aufgrund von planmäßigen Abschreibungen gegenüber dem Vorjahr ab. Trotz eines positiven Free Cash Flows reduzierte sich das Umlaufvermögen insbesondere aufgrund eines rückläufigen Kassenbestands und Guthabens bei Kreditinstituten. Ursächlich für den Rückgang waren die Investitionen in Finanzanlagen und die Rückzahlung von Krediten.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich zum Bilanzstichtag 2015 vor allem durch Einstellungen in die Gewinnrücklagen von 2.690,2 Mio € auf 2.779,8 Mio € (+3,3%). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm korrespondierend von 33,5% auf 34,7% zu. In Höhe von 4.220,9 Mio € lagen die **Verbindlichkeiten** – trotz der Aufnahme eines neuen Schuldscheindarlehens in Höhe von 125 Mio € – vor allem aufgrund einer stärkeren Rückzahlung von Krediten um 118,1 Mio € unter dem Vorjahreswert. Einen gegenläufigen Effekt beziehungsweise zusätzliche Verbindlichkeiten resultierten aus einem Anstieg des Postens „Andere Verbindlichkeiten“, der auf zusätzliche Verbindlichkeiten gegenüber verbundene Unternehmen zurückzuführen war.

Die **Liquidität**, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, betrug zum 31. Dezember 2015 704,1 Mio € (im Vorjahr: 988,8 Mio €). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3.691,6 Mio € (im Vorjahr: 4.060,5 Mio €). Hieraus ergaben sich **Netto-Finanzschulden** von 2.987,5 Mio € (im Vorjahr: 3.071,8 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 111,8% (im Vorjahr: 119,9%). Zum Bilanzstichtag standen der Fraport AG freie Kreditlinien in Höhe von 510,5 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 471,8 Mio €).

Aus den bestehenden Haftungsverhältnissen waren zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2015 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen bei 710,1 Mio € (im Vorjahr: 669,7 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 225,4 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 264,4 Mio €), 469,6 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 400,4 Mio €) sowie 15,1 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 4,9 Mio €). Aus der Aktivierung von Bauzeitinsen resultierten Zugänge in Höhe von 13,9 Mio € (im Vorjahr: 13,4 Mio €).

Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Instandhaltungsmaßnahmen und Investitionen in Terminal 3. Im Bereich der Finanzanlagen wurde im Wesentlichen in verbundene Unternehmen sowie in Wertpapiere investiert. Die Investitionen in verbundene Unternehmen betrafen insbesondere die Fraport Malta Ltd.

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 627,1 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 91,9 Mio € über dem Vorjahreswert (+17,2%). Gründe für den Anstieg waren unter anderem die Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses sowie Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Verbindlichkeiten, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen waren.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen** lag in Höhe von 240,6 Mio € um 8,6 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2014. Der annähernd konstante Mittelabfluss führte bei einer positiven Entwicklung des Operativen Cash Flow zu einem **Free Cash Flow** von 442,3 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Verbesserung um 97,8 Mio € (im Vorjahr: 344,5 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 400,9 Mio € (im Vorjahr: 327,1 Mio €). Hierin enthalten waren insbesondere Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 544,3 Mio € und damit spürbar über dem Vorjahreswert von 312,9 Mio €. Wesentlicher Grund für die Zunahme waren Rückführungen von Finanzkrediten.

Der **Finanzmittelfond** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres 2015 auf –163,3 Mio €, ein Rückgang um 318,1 Mio € gegenüber 2014. Der Finanzmittelbestand enthielt dabei auch Termingelder mit Laufzeiten über drei Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz lässt sich der Finanzmittelfond durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 239,6 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 76,3 Mio € herleiten.

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	154,8	259,6	–104,8	–40,4
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	627,1	535,2	91,9	17,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	–240,6	–232,0	–8,6	–
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Finanzanlagen	–400,9	–327,1	–73,8	–
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	–544,3	–312,9	–231,4	–
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	–163,3	154,8	–318,1	–

Tabelle 9

Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2015 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (26,6%), Anleihen (25,9%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (21,1%) sowie Schuldscheindarlehen (26,4%).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 970 Mio €. In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,6 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,6 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 30%, der fixe Anteil bei rund 70% (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 30%, fixer Anteil: rund 70%). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,3% (im Vorjahr: 3,5%).

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Zinsstruktur der Finanzierungsinstrumente der Fraport AG sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2008	50	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42% p.a.
			2022			2,90% p.a.
			2030			4,00% p.a.
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74% p.a.
			2022			3,06% p.a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0% p.a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436% p.a.
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436% p.a.	
2015	125	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	770	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	975,1 (überwiegend in € denominiert)	2016–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	1/3/6/12-Monats-EURIBOR/ CHF-Libor + Marge

Tabelle 10

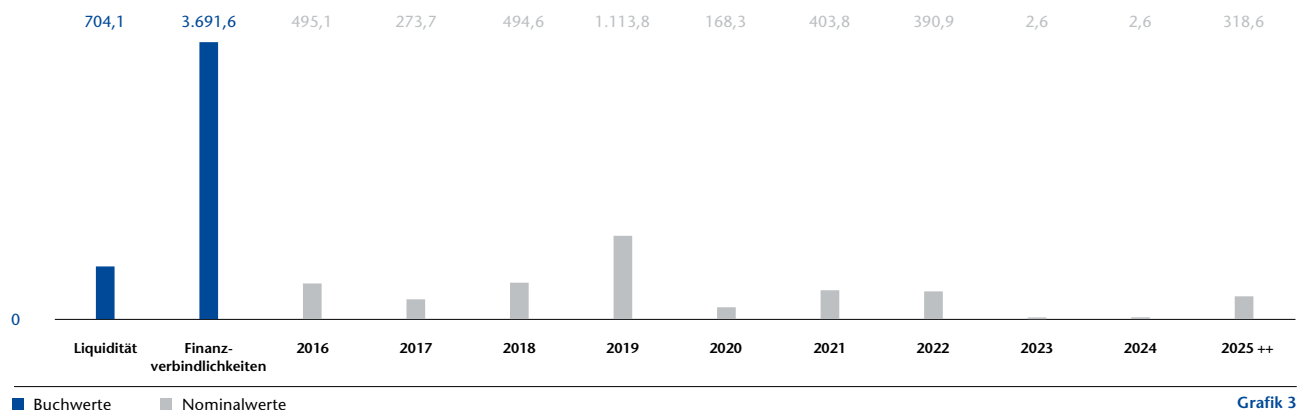
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Fördermittel-Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control Klausel). Sofern sich daraus bei Eintritt nachweislich

die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag eine ausgeglichene Tilgungsstruktur aus.

Fälligkeitsprofil der Fraport AG

in Mio €



Grafik 3

Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2015 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	22,5	1,7	variabel
	11,0	2,6	fix
Tagesgelder	0,0	0,0	fix
Termingelder	65,0	0,6	fix
Anleihen	104,0	2,2	variabel
	441,7	2,7	fix
davon Staaten	10,3	1,4	fix
davon Finanztitel	82,0	1,8	variabel
	96,0	2,3	fix
davon Versicherungen	6,7	2,2	fix
davon Industrie	22,0	2,9	variabel
	328,7	2,8	fix
Commercial Paper	57,9	0,7	fix

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

Tabelle 11

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilen sich zum 31. Dezember 2015 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 422,1 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

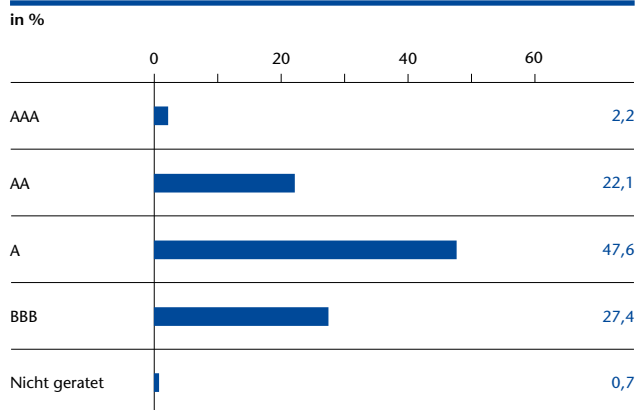
in %



Grafik 4

Die Ratings sämtlicher Anlagen im Asset-Management sind der Grafik zu entnehmen. Commercial Paper sind dabei dem langfristigen Rating-Äquivalent der Emittenten zugeordnet.

Ratingstruktur der Anlagen



Grafik 5

Zum Bilanzstichtag befanden sich neben gerateten (99,3 %) auch nicht geratete Assets (0,7 %) im Industrie-Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2015 einen Wert von $-0,6\%$ ($-4,1$ Mio €) aus.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

Zur Finanzierung ihrer Aktivitäten fokussiert sich die Fraport AG auf die im Abschnitt „Finanzierungsanalyse“ dargestellten Produkte. Außerbilanzielle Finanzinstrumente sind im Finanzierungsmix der Fraport AG ohne wesentliche Bedeutung.

Rating

Vor dem Hintergrund des uneingeschränkten Zugangs zum Kapitalmarkt zu attraktiven Preisen, der sehr guten Liquiditätsausstattung sowie dem komfortablen Bestand an freien zugesagten Kreditlinien, war der Bedarf eines externen Ratings bisher nicht gegeben.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43) gab es bezüglich der Vermögens- und Finanzlage im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Entgegen der Prognose lag das Investitionsvolumen in Sachanlagen unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2014, was auch zur Folge hatte, dass die Bilanzsumme im Vorjahresvergleich stagnierte (Prognose für das Geschäftsjahr 2015: leichter Anstieg). Grund für die Abweichung war insbesondere ein später als geplanter Baubeginn von Terminal 3. Das Eigenkapital erhöhte sich zudem leicht über den Erwartungen.

Die weiteren Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage entwickelten sich innerhalb der Prognose.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität Globalzufriedenheit

Als Resultat der Maßnahmen des Service-Programms „Great to have you here!“ ist es im vergangenen Geschäftsjahr – bei gestiegenen Passagierzahlen – gelungen, die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2014 von 80% zu halten. Darüber hinaus konnte die Weiterempfehlungsbereitschaft der Passagiere erstmals auf über 70% angehoben werden. Positiv wirkten sich unter anderem die Einführung eines unbegrenzt freien WLAN-Angebots, zusätzliche Ruhe- und Wartebereiche in den Terminals und eine verbesserte Orientierung für Passagiere aus.

Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 78,4% um 1,4 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 79,8%). Der Flughafen in Lima erreichte in der jüngsten Studie einen unverändert hohen Wert zufriedener Passagiere von 95,0% (in der vorherigen Studie: 95,0%). An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote – analog dem Vorjahr – bei über 97,0%. Bei starkem Passagierwachstum lag die Anzahl der Beschwerden in Ljubljana in 2015 bei 137 (aufgrund des späten Übernahmezeitpunkts in 2014 liegt kein vergleichbarer Vorjahreswert für die Fraport AG vor).

Pünktlichkeitsquote

Bei der Pünktlichkeit der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt war in 2015 ein ähnliches Bild zu erkennen wie im Vorjahr. Die Ergebnisse wurden von Streiks und Witterungseinflüssen belastet. Die Rekordiaufkommen in den Sommermonaten führten dazu, dass das Sommerhalbjahr eine niedrigere Pünktlichkeitsquote als die Winterquartale aufwies. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 80,3 % konnte der Vorjahreswert nicht ganz erreicht werden, lag jedoch weiter auf hohem Niveau (2014: 81,1 %).

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,8 % und lag damit um 0,2 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Insbesondere in den Sommermonaten 2015 sowie zum Jahresende 2015 konnte die Konnektivität über die vergleichbaren Vorjahreswerte gesteigert werden.

Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Anlagenverfügbarkeitsquote erreichte im Geschäftsjahr 2015 einen Wert von durchschnittlich 98,9 % und lag damit um 1,1 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres. Verglichen mit dem Vorjahr verbesserte sich insbesondere die Verfügbarkeit der Fahrtreppen (durchschnittlich 98,4 % zu 96,8 %) und der Aufzüge (durchschnittlich 98,9 % zu 97,7 %). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 99,8 % waren die Fluggastbrücken im Berichtsjahr nahezu jederzeit erreichbar (im Vorjahr: 99,8 %).

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,78 und damit deutlich über dem Wert des Vorjahres von 3,14. In allen übergeordneten Fragegebieten verbesserte sich die Zufriedenheit, wobei die Zufriedenheit mit der „Fachlichen Kompetenz der Führungskräfte“ am höchsten ausfiel. Die Rücklaufquote lag mit 60 % über dem Wert des Vorjahres von 59 %.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle inklusive Wege- und Sportunfälle lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 680 und damit spürbar um 62 Unfälle unter dem Vorjahreswert von 742 (–8,4 %). Abzüglich der nicht meldepflichtigen Unfälle lag die Zahl der Unfälle im Berichtsjahr bei 239 meldepflichtigen Unfällen, was bezogen auf die relevante Mitarbeiterzahl (unter anderem inklusive Auszubildender) einer 1.000-Mann-Quote von 20,7 entsprach (im Vorjahr: 26,7). Weniger Unfälle ereigneten sich insbesondere in den Strategischen Geschäftsbereichen Bodenverkehrsdienste und Airport Security Management.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43) gab es bezüglich der nicht finanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr keine Abweichungen.

Beschäftigte

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 164 Mitarbeiter auf 10.561 Beschäftigte (–1,5 %). In den vier Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG waren insgesamt 7.544 Beschäftigte tätig (im Vorjahr: 7.750 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ ging die Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt um 11 Personen zurück. In den Bereichen Airport Security Management und Bodenverkehrsdienste waren Rückgänge um 44 beziehungsweise 165 Beschäftigte zu verzeichnen. Gründe für die Reduzierungen waren eine fluktuationsbedingt rückläufige Beschäftigung sowie eine stärkere Beschäftigung in den Tochterunternehmen der Fraport AG zur Optimierung des Personalmixes. Der Personalbestand im Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ ist gegenüber dem Vorjahr um 14 Personen gestiegen.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag, wie auch im Vorjahr, bei 19,1 %. Im Berichtsjahr überschritt der Anteil der Schwerbehinderten mit 12,1 % erneut die gesetzliche Mindestquote von 5 % (im Vorjahr: 11,1 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) ging auf 14,9 % zurück (im Vorjahr: 15,1 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden lag bei 294 (im Vorjahr: 310). Die Fluktuationsquote erreichte einen Wert von 2,0 % (im Vorjahr: 1,9 %).

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.187	1.198	–11	–0,9
Airport Security Management	965	1.009	–44	–4,4
Bodenverkehrsdienste	5.012	5.177	–165	–3,2
Handels- und Vermietungsmanagement	380	366	14	3,8
Weitere Bereiche	3.017	2.975	42	1,4
Gesamt	10.561	10.725	–164	–1,5

Tabelle 12

Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Jedoch dienen der Gesellschaft Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Faktoren zur Erhöhung der eigenen Produktqualität und damit zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33).

Im Rahmen des Ideenmanagements nutzt die Fraport AG konsequent das Potenzial der eigenen Mitarbeiter. Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Ideenmanagement ausgerichtet, bei welchem die engagiertesten Einreicher und Begutachter vom Vorstand geehrt wurden. Insgesamt wurden in 2015 im Ideen- und Innovationsmanagement der Fraport AG inklusive der Konzern-Unternehmen 807 Ideen eingereicht und 67 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 854 Ideen, 49 Umsetzungen). Dabei konnte der wirtschaftliche Nutzen im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

Im Innovationsmanagement vernetzt sich die Fraport AG unter anderem – im Sinne einer „open innovation“ – gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen. Auch erste Projekte mit Startups – ausdrücklich aus dem Rhein-Main-Gebiet – wurden erfolgreich gestartet. In 2015 wurde die Zusammenarbeit mit dem HOLM – House Of Logistics And Mobility – weiter vertieft. Der Mehrwert liegt hier in der koordinierten Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, insbesondere aber auch der regionalen wissenschaftlichen Einrichtungen, um zukunftsweisende Logistikprojekte und neue technologische Entwicklungen zu unterstützen und damit die Attraktivität des Standorts Frankfurt weiter zu steigern.

Umwelt und Gesellschaft

An ihren Flughafen-Standorten bedient die Fraport AG die Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Regionen und Länder. Gleichzeitig ist der Flugbetrieb stets mit direkten und indirekten Belastungen der Anwohner und Umwelt verbunden. In diesem Spannungsfeld stellt sich die Fraport AG ihrer unternehmerischen Verantwortung. Soweit dies realisierbar ist, zielt die Fraport AG darauf, die Belastungen aus dem Flughafen-Betrieb zu reduzieren.

Die Maßnahmen, die die Fraport AG dabei anstößt und umsetzt, sind breit gefächert. Das Unternehmen bündelt in diesem Zusammenhang wichtige Themen und verfolgt die ergriffenen Maßnahmen durch Zielvorgaben und deren Erreichungsgrade. Zu diesen Themen zählen unter anderem der aktive und passive Schallschutz, der Klimaschutz sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Während die Maßnahmen im Bereich des aktiven Schallschutzes unter anderem durch Fluglärm-messungen und die regelmäßige Ermittlung Fluglärm-betroffener in bestimmten Lärmpegelbereichen gemessen werden, werden die Maßnahmen im Bereich des passiven Schallschutzes beispielsweise durch den Wert umgesetzter baulicher Schallschutzmaßnahmen gemessen. Die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes werden insbesondere durch den CO₂-Ausstoß des Unternehmens gemessen. Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich die Fraport AG unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten Konzern-Unternehmen mit einem Eigenkapital-Anteil von mehr als 50% mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten. Im gesellschaftlichen Bereich definiert zudem die sogenannte Wertschöpfungsrechnung den positiven Beitrag des Unternehmens zur wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen.

Schallschutz

Zur weiteren Lärm-minderung hat die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt vor allem die Potenziale des in 2014 eingeführten Navigationssystems „Ground Based Augmentation System“ (GBAS) erprobt. GBAS unterstützt satellitengestützte Präzisionsanflüge mit der Perspektive, längerfristig ohne Kapazitätseinbußen gekrümmte Anflugverfahren durchzuführen. Zudem plant das Unternehmen GBAS auch zu nutzen, um auf sämtlichen Landebahnen einen höheren Anflugwinkel von 3,2 Grad einzuführen und so eine weitere Lärmreduzierung zu erreichen.

Im vergangenen Geschäftsjahr hat die Fraport AG weiterhin verschiedene Maßnahmen des passiven Schallschutzes umgesetzt. Durch bauliche Veränderungen wird dabei beispielsweise eine Senkung des Lärmpegels im Gebäudeinneren erreicht. Am Standort Frankfurt hat die Fraport AG in diesem Kontext umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für rund 86.000 Haushalte, deren Anspruchsberechtigung unter anderem über Lärmschutzbereiche definiert ist. Um Anwohner bei der Ermittlung ihrer Ansprüche und der Antragstellung zu unterstützen, unterhält die Fraport AG ein weitreichendes Informations- und Serviceangebot auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de/schallschutz.

Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Zur Senkung der eigenen CO₂-Emission hat die Fraport AG in 2015 am Standort Frankfurt den Austausch von Lüftungsanlagen im Terminal 1 weiter vorangetrieben. Zusätzliche energiesparende Maßnahmen umfassten eine nutzungsabhängige Steuerung der Terminal-Beleuchtung, den Einsatz von LED-Lampen in der Frachturnschlaghalle der Beteiligung FCS und die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Auch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem E-Mobilitätsprojekt „E-PORT AN“ wurden in 2015 ausgebaut.

Basierend auf vorläufigen Zahlen emittierte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr rund 218.000 Tonnen CO₂ und damit 8,3% weniger als im Vorjahr. Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes waren zum Ende des vergangenen Geschäftsjahr 96% der im Konzernabschluss vollkonsolidierten umweltrelevanten Unternehmen durch ein Umweltmanagement-System (EMAS oder ISO 14001) zertifiziert.

Wertschöpfung

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit mehr als 80.000 direkt Beschäftigten die größte regionale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch die Fraport AG zum Bau und zur Instandhaltung der Flughafen-Infrastrukturen beauftragt werden. Mit einem Einzugsgebiet von rund 38 Mio Einwohnern in einem Umkreis von etwa 200 Kilometern und durch seine Funktion als einer der größten Cargo-Flughäfen Europas zählt der Standort Frankfurt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten des Landes.

Die Fraport AG trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Ausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die direkte Wertschöpfung der Fraport AG auf mehr als 2,2 Mrd €. Zur indirekten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die am Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen.

Weitere Informationen zum gesellschaftlichen und ökologischen Engagement der Fraport AG sind auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de dargestellt.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2015

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2015 eine deutlich volatile Entwicklung. Während der deutsche Leitindex DAX den Berichtszeitraum in Höhe von 10.743 Punkten um 9,6% über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2014 beendete, erreichte der MDAX einen relativ starken Anstieg um 22,7% auf 20.775 Punkte. Nach starken Zuwächsen im ersten Quartal (DAX +22,0% und MDAX +22,1%) kühlte sich die Entwicklung im zweiten Quartal 2015 vor allem aufgrund der ungewissen wirtschaftlichen Entwicklung Griechenlands und den daraus potenziell resultierenden Folgen für die europäische Wirtschaft ab (DAX im zweiten Quartal: –10,4% und MDAX: –6,2%). Positiv wirkten unverändert die niedrigen Leitzinsen sowie ein insgesamt freundliches konjunkturelles Umfeld. Auch die Entscheidung der Europäischen Zentralbank, Staatsanleihen und andere Wertpapiere aus Euro-Ländern bis Ende September 2016 in einem Volumen von monatlich 60 Mrd € zu kaufen, förderte die Aktienmärkte. Im dritten Quartal führten insbesondere die Abwertung des chinesischen Renminbi Ende August, infolge der Unsicherheiten um die wirtschaftliche Entwicklung Chinas, sowie das Bekanntwerden von Abgasmanipulationen innerhalb des Volkswagen-Konzerns im September zu negativen Marktreaktionen (DAX im dritten Quartal: –13,1% und MDAX: –2,1%). Im vierten Quartal des Geschäftsjahres drehte sich die Stimmung an den Aktienmärkten erneut. Unter anderem die Entscheidung der EZB, das Anleihekaufprogramm auszuweiten sowie positive Arbeitsmarktdaten aus den USA, führten zu steigenden Kursen. Infolgedessen legten der Leitindex DAX um 11,1% und der MDAX um 7,8% stark zu.

Innerhalb dieses Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Kurszuwachs von 48,04€ auf 58,94€ ebenfalls sehr positiv (+22,7%). Nach einem Kursanstieg von 15,9% im ersten Quartal des Geschäftsjahres legte die Fraport-Aktie im zweiten Quartal um weitere 1,2% auf 56,34€ zu. Vor allem aufgrund der Unsicherheiten um die konjunkturelle Entwicklung Chinas reduzierte sich der Wert der Aktie im dritten Quartal jedoch um 2,0% auf 55,19€. Ähnlich der positiven Entwicklung der deutschen Leitindizes legte die Fraport-Aktie – trotz der Unsicherheiten in Fernost und der Entscheidung, den Antrag zur Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt zurückzuziehen – im vierten Quartal um 6,8% auf den Jahresschlusskurs von 58,94€ zu. Kumuliert lag der Zuwachs der Aktie im Gesamtjahr 2015 damit bei 10,90€ (+22,7%) beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 1. Juni 2015 von 1,35€ je Aktie bei 12,25€ (+25,5%).

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag damit zum Jahresschluss bei 5,4 Mrd € (im Vorjahr: 4,4 Mrd €). Die Aktie war damit gemessen an der Marktkapitalisierung der 18. größte Titel der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 22). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie genau wie im Vorjahr auf dem 40. Platz der MDAX-Titel. Mit durchschnittlich 151.188 täglich gehandelten Aktien stieg das Handelsvolumen der Aktie in 2015 um 51,0% (im Vorjahr: 100.101).

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +8,5 %, Flughafen Wien +14,0% und Flughafen Zürich +13,1%. Verglichen mit dem Ausgabepreis von 58€ je Aktie legte der seit 11. Februar 2015 börsennotierte spanische Flughafen-Betreiber AENA bis zum Jahresende um 82,4% zu.

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden der Fraport AG folgende Änderungen an der Aktionärsstruktur berichtet:

Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
RARE Infrastructure Limited ¹⁾	10. März 2015	Unterschreitung der 5 %-Schwelle	4,87%
RARE Infrastructure Limited ²⁾	25. August 2015	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,99%
RARE Infrastructure Limited ³⁾	10. September 2015	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,002%
RARE Infrastructure Limited ⁴⁾	11. September 2015	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,99%
Legg Mason, Inc ⁵⁾	2. Dezember 2015	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,001%
BlackRock, Inc. ⁶⁾	18. Dezember 2015	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,003%

¹⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 4,87% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen. **Tabelle 13**

²⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

³⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 3,002% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

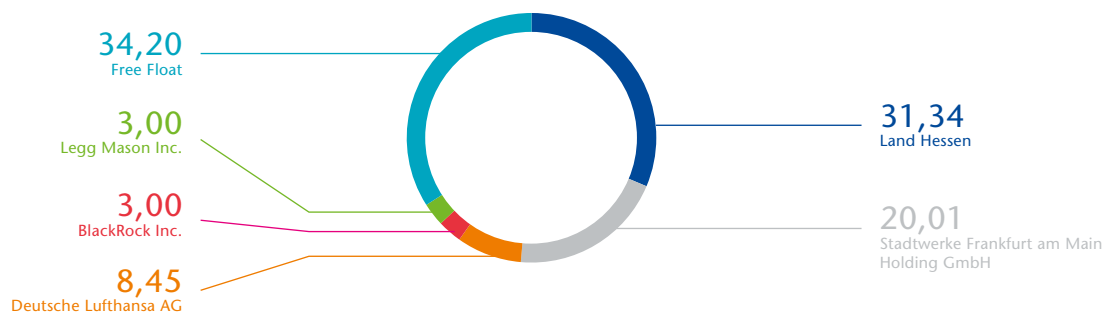
⁴⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

⁵⁾ Legg Mason Inc waren davon 3,001% der Stimmrechte gemäß § 22 WpHG zuzurechnen.

⁶⁾ BlackRock, Inc. waren 3,003% der Stimmrechte nach § 22 WpHG und verfügte über Instrumente im Sinne des § 25 Absatz 1 Nr. 1 WpHG und § 25 Absatz 1 Nr. 2 WpHG, die weitere Stimmrechte in Höhe von 0,03% und 0,11% .

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2015 ¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2015 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 6

Dividende für das Geschäftsjahr 2015 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Die Fraport AG verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik. Ziel ist, die Aktionäre angemessen und langfristig orientiert an der Geschäftsentwicklung zu beteiligen. In diesem Zusammenhang strebt der Vorstand an, etwa 40 bis 60% des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis auszuschütten, wobei die Dividende je Aktie mindestens das Vorjahresniveau erreichen sollte.

Für das Geschäftsjahr 2015 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung 2016 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,35€ je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2015 von 58,94€ ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,3% (im Vorjahr: 2,8%). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 124,7 Mio € (im Vorjahr: 124,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Ergebnis des Fraport-Konzerns – einer Ausschüttungsquote von 45,1% entsprechen (im Vorjahr: 53,1%).

Investor Relations (IR)

Eine konsistente, umfassende und proaktive Kommunikation mit Investoren und Analysten hat für die IR-Abteilung der Fraport AG höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- sowie Gruppentermine und Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt. Zentrale Themen der Gespräche waren in 2015 unverändert die aktuellen sowie die erwarteten Verkehrsentwicklungen an den Unternehmensstandorten, die Planungen zum Bau von Terminal 3 sowie die Entwicklung des Free Cash Flows und der Dividende. Weitere Themen betrafen die Kostensituation insbesondere in den Konzern-Segmenten Aviation und Ground Handling, die Entgelt-Entwicklung in Frankfurt, die Strategie der Deutschen Lufthansa in ihrer Rolle als Hauptkunde am Standort Frankfurt sowie die Portfolio-Entwicklung und Strategie im Konzern-Segment External Activities & Services.

Weiter stand das IR-Team telefonisch oder per E-Mail zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Analystenkonferenz zur Publikation der Geschäftszahlen 2014 im März 2015, die Hauptversammlung im Mai 2015, drei Conference Calls zu den Quartalspublikationen und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage www.meet-ir.de rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen Hauptversammlung am 29. Mai 2015 erhielt die Fraport AG von ihren Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 81.614.693 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (88,38% vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de in der Rubrik Investor Relations enthalten. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2015 wird am 20. Mai 2016 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

Nachtragsbericht

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Nach Unterzeichnung der Konzessionsverträge zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses davon aus, die Transaktion Ende 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen zu übernehmen. Da bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses noch aufschiebende Bedingungen vorlagen (siehe Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18), besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Transaktionsabschlusses. Der Vorstand prognostiziert daher die finanzielle Entwicklung für das Geschäftsjahr 2016 zunächst ohne Effekte aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum der nächsten fünf Jahre erwartet der Vorstand eine Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Flughäfen mit Beteiligungen der Fraport AG auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Unternehmens. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen, insbesondere zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland und der Türkei, die sich vor allem auf die Geschäftsentwicklungen der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg auswirken können. Auch terroristische Anschläge oder die Gefahr vor terroristischen Anschlägen in touristisch geprägten Gebieten können sich auf die Nachfragesituationen an den Flughafen-Beteiligungen. Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Bereich „Bodenverkehrsdienste“ angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33).

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand ein anhaltend stabiles Wachstum der Passagierzahlen, das er im Geschäftsjahr 2016 – auch aufgrund geopolitischer Spannungen – bei rund 1% bis etwa 3% beziffert. Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit zusätzlichen Erlösen aus der Weiterentwicklung des Retail-Geschäfts. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken. Im Zusammenhang mit der anhaltenden Unterdeckung der Kapitalkosten in Frankfurt und der weiteren Investitionstätigkeit an den Flughafen-Standorten, allen voran in Frankfurt, geht der Vorstand im Prognosezeitraum von Erhöhungen der Flughafen-Entgelte aus,

die in Frankfurt ab dem Geschäftsjahr 2017 erwartet werden. Negative Effekte erwartet der Vorstand insbesondere aus höheren Tarifen im Personalbereich sowie aus verkehrsmengenbedingt steigenden Aufwendungen.

Hinsichtlich des Beteiligungen außerhalb von Frankfurt wird die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima – zusätzlich zu der positiv angenommenen operativen Entwicklung – insbesondere durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung gekennzeichnet sein. Die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg wird, wie vorgenannt, zu einem Großteil von der politischen Entwicklung rund um Russland bestimmt. Dabei können sich Einschränkungen im Reiseverkehr zwischen Russland und der Türkei negativ auf die Standorte Antalya und St. Petersburg auswirken. Ein Ausweichen russischer Passagiere auf alternative Urlaubsdestinationen kann sich hingegen positiv auf die Standorte Varna und Burgas auswirken. Im Zusammenhang mit den seit Jahresbeginn 2016 stattgefundenen Anschlägen in Istanbul und Ankara, ist darüber hinaus von einer negativen Entwicklung des touristischen Verkehrs in Antalya im Geschäftsjahr 2016 auszugehen. Die weitere Entwicklung der Standorte Ljubljana, Hannover und Xi'an bewertet der Vorstand als insgesamt positiv, wobei der Standort Xi'an eine anhaltend hohe Dynamik aufweisen sollte. Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion bereits Ende des Geschäftsjahres 2016 abgeschlossen wird, erwartet der Vorstand hieraus nur geringe Effekte auf die Ertragslage im Geschäftsjahr 2016, die vornehmlich aus einem Anstieg der Netto-Finanzschulden resultieren werden. Der Anstieg der Netto-Finanzschulden wird sich ab dem Geschäftsjahr 2017 in einer stärkeren Belastung des negativen Zinsergebnisses der Fraport AG widerspiegeln. Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion vor allem Effekte auf die Vermögens- und Finanzlage der Fraport AG (siehe nachfolgend).

Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die aus zukünftigen Zins- und Währungskursänderungen sowie aus der ungewissen operativen wie finanziellen Entwicklung der Beteiligung in Antalya resultiert, erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Entwicklung des Jahresüberschusses im Prognosezeitraum.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand – trotz anhaltender Investitionen in Instandhaltungsmaßnahmen und den Bau von Terminal 3 – kurz- bis mittelfristig positive Free Cash Flows (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Finanzanlagen), die nach Abzug von Dividendenzahlungen zu einer Reduzierung der Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio führen werden. Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird es jedoch, in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt des Abschlusses sowie der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio €, zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden in Höhe eines mittleren dreistelligen Mio-€-Betrags kommen. Auch die Gearing Ratio wird aufgrund dessen deutlich ansteigen. Im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Investitionsbedarf an den Standorten Frankfurt sowie Lima erwartet der Vorstand insgesamt eine temporäre Erhöhung der Netto-Finanzverschuldung sowie der Gearing Ratio im mittelfristigen Prognosezeitraum.

Trotz der höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation der Fraport AG im Prognosezeitraum unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33). Abgesehen von dem Abschluss der Griechenland-Transaktion sind keine weiteren bedeutenden Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

Risiko- und Chancenbericht

Die Fraport AG hat ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement-System eingerichtet, das es der Fraport AG ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen sowie Chancen wahrzunehmen. Damit wird erreicht, dass potenzielle Risiken, die die Fraport AG gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden. Unter Risiko versteht die Fraport AG künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können..

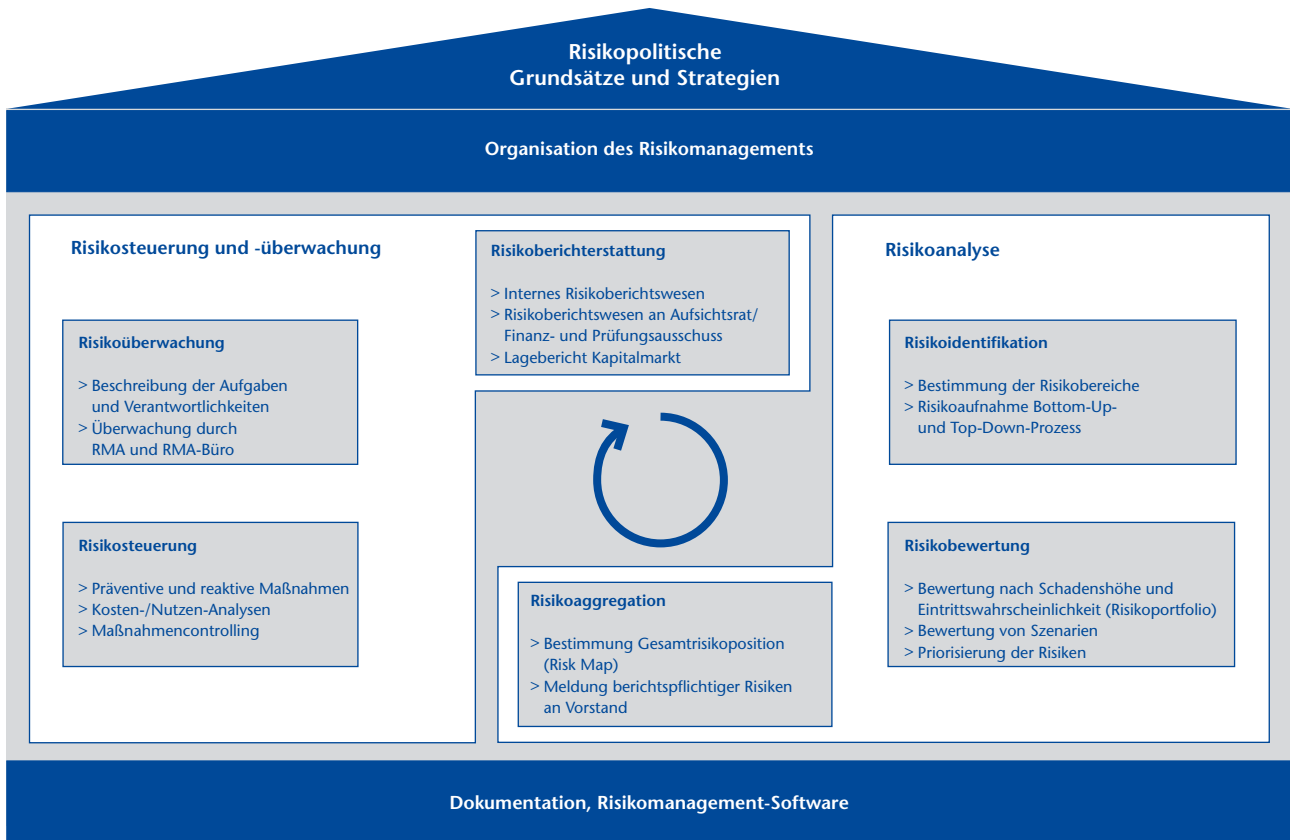
Risikostrategie und -ziele

Bei der Weiterentwicklung der Fraport AG wird im Rahmen des integrierten Strategie- und Planungsprozesses stets darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Sichergestellt wird dies durch ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement, welches gewährleistet, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden.

Aus dieser Zielsetzung leiten sich die folgenden Grundsätze ab:

1. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans erfolgt ein Abgleich mit der Chancen- und Risikostrategie, welcher sich aus der beabsichtigten Geschäftsentwicklung ergibt. Dadurch vermeidet die Fraport AG Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.
2. Das zentrale Risikomanagement verantwortet die Umsetzung und Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems und verknüpft dieses mit dem Chancenmanagement-Prozess.
3. Risiko- und Chancenmanagement sind Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche; diese beinhaltet, dass wesentliche Risiken durch geeignete Maßnahmen gesteuert und auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.
4. Durch einheitliche und umfassende Prozesse erfolgen eine frühzeitige Identifikation, einheitliche Bewertung, zentrale Steuerung und Überwachung sowie eine systematische und transparente Berichterstattung aller wesentlichen Risiken und Chancen.
5. Alle Beschäftigte sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System



Grafik 7

Der Vorstand der Fraport AG trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management sämtlicher wesentlicher Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für das Unternehmen verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA und ist Adressat des für das Unternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der ad hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden Mitarbeitern der operativen und unterstützenden Unternehmensbereiche besetzt. Die Geschäftsführung des RMAs wird durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem wahrgenommen. Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des Risikomanagement- und Internen Kontrollsystems sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG und einer für die einzubeziehenden Konzern-Unternehmen dokumentiert und eng mit dem zentralen Internen Kontroll-System (IKS) sowie dem Compliance-Management-System verknüpft und zu einem integrierten System verzahnt. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzberichterstattung und Compliance ab.

Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem legt im Rahmen eines jährlich durchzuführenden risikoorientierten Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Unternehmen in den standardisierten IKS-Prozess einzubeziehen sind. In diesem Prozess werden auf Basis einer jährlich aktualisierten Analyse interne Risiken entlang der wesentlichen Geschäftsprozesse erfasst, durch geeignete Kontrollaktivitäten mitigiert beziehungsweise auf ein angemessenes Niveau reduziert. Auf der Grundlage einer jährlichen Selbstbeurteilung der verantwortlichen Bereiche und Konzern-Unternehmen (sogenanntes Control Self Assessment) wird die Wirksamkeit der wesentlichen Prozesskontrollen beurteilt und das Ergebnis dieser Effektivitätsprüfung im Anschluss an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Durch die Verknüpfung des Risikomanagement-Systems mit dem IKS ist eine umfassendere Transparenz über die vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die interne Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Fraport AG eingebunden.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) hat das Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches System gestellt werden.

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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

Das Risikomanagement-System der Fraport AG umfasst lediglich Risiken, nicht jedoch Chancen. Jedoch erfolgt quartalsweise eine Chancenabfrage im Rahmen der RMA-Sitzung.

Risikomanagement-Prozess

Der Risikomanagement-Prozess umfasst die nachfolgenden Schritte. Zur Unterstützung des gesamten Prozesses setzt die Fraport AG eine integrierte Risikomanagement-Softwarelösung ein.

1) Identifikation und Meldung von Risiken

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente in erster Linie durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG sowie die Konzern- Unternehmen. Die eingesetzten Methoden der Risikoeermittlung reichen von Markt- und Wettbewerbsanalysen über die Auswertung von Kundenbefragungen, Informationen über Lieferanten sowie Institutionen bis zur Verfolgung von Risikoindikatoren aus dem regulatorischen, wirtschaftlichen und politischen Umfeld. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche kontinuierlich zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs und ihrer integrierten Beteiligungen quartalsweise an die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem zu berichten. Neu identifizierte wesentliche Risiken sind im Rahmen der ad hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung umgehend zu melden.

2) Bewertung von Risiken

Die systematische Risikobewertung bestimmt das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie der Fraport AG gefährden können beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Hierzu findet durch die verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche (=Risikoverantwortliche) eine Bestimmung der finanziellen Auswirkung (quantitative Bewertung beziehungsweise – wenn dies nicht möglich ist – Eingruppierung in die jeweilige Schadensstufe) und der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ unterteilt. Die Schadensstufe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren ein, die für die Reputation der Fraport AG bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadensstufe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für die Fraport AG ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettoisiko wider.

3) Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringerung mit dem Ziel, die (finanzielle) Auswirkung beziehungsweise die Eintrittswahrscheinlichkeit zu minimieren, Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) oder Risikoakzeptanz. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit zu beurteilen.

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagement ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation der Fraport AG zu gewährleisten. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem konsolidiert und aggregiert bei Bedarf dazu die quartalsweisen Risikomeldungen aus den Bereichen und Konzern-Unternehmen und stellt diese dem RMA zur Bewertung der Risikosituation mittels einer „Risk Map“ zur Verfügung. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

Im Falle von wesentlichen Änderungen bei zuvor gemeldeten Risiken beziehungsweise neu identifizierten „wesentlichen“ Risiken erfolgt eine Berichterstattung auch außerhalb der regulären Quartalsmeldung als ad hoc-Berichterstattung.

Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „bedeutenden“ („orangefarbenen“) und „wesentlichen“ („roten“) Risiken einschließlich ihrer Veränderungen durch den Vorstand im Aufsichtsrat mit Schwerpunkt im Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Nettobewertung der Risiken:

Berichtsmatrix

↑ Eintrittswahrscheinlichkeit	höchstwahrscheinlich > 80%	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Tochterunternehmen	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss/Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss/Vorstand, RMA
	wahrscheinlich > 50%–80%	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Tochterunternehmen	RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss/Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss/Vorstand, RMA
	möglich > 20%–50%	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Tochterunternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss/Vorstand, RMA
	unwahrscheinlich ≤ 20%	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Tochterunternehmen	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Tochterunternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
		klein ≤ 3 Mio €	mittel > 3–10 Mio €	hoch > 10–20 Mio €	sehr hoch > 20 Mio €
		→ Schadensstufe			

Grafik 8

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 auch die Überwachung der finanzwirtschaftlichen Risiken, 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.

Weiterentwicklung des Risikomanagement Systems im Jahr 2015

Zum 1. Januar 2015 traten die neue Risikomanagement Richtlinie für die Fraport AG und die neue Konzern-Richtlinie für die einzubeziehenden Konzern-Unternehmen in Kraft. Darin sind sowohl die Grundsätze, Verfahren, Instrumente, Risikobereiche, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten als auch die Anforderungen an die Berichterstattung und die Kommunikationspflichten geregelt. Im Rahmen der Überarbeitung/Erstellung der Richtlinien wurde ferner die Risikomatrix, mit ihren Dimensionen Schadens-, Wahrscheinlichkeits- sowie Risikostufe neu definiert und jeweils um eine weitere Stufe ergänzt. Durch die Umstellung auf die neue 4x4 Risikomatrix ergaben sich keine wesentlichen Änderungen in der Bewertung beziehungsweise Berichterstattungspflicht der Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Zudem wurde ein E-Learning Modul zum Thema Risikomanagement entwickelt, welches voraussichtlich im ersten Quartal 2016 in der Fraport AG ausgerollt werden soll. Dieses soll dazu beitragen, die Risikokultur im Unternehmen weiter zu verankern..

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 5 HGB

Die Fraport AG versteht das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess der Fraport AG als Prozess, der in das unternehmensweit geltende interne Kontroll- und Risikomanagement-System eingebettet ist. Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlusssebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt.

Die 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, Eigentum 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, Pensions- 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 Pensions- und Personalarückstellungen, werden im Rahmen des Jahresabschlussprozesses 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 beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation der Fraport AG haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien, die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Unternehmensbereiche.

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft entwickelte sich 2015 mit gebremster Dynamik, wobei die Folgen der Finanz- und Schuldenkrise unterschiedlich weit verarbeitet sind. Die Industriestaaten sind in ihren wirtschaftlichen Aktivitäten immer noch durch Strukturprobleme belastet. Dies gilt insbesondere für das Gros der EU-Länder und für Japan. Die Wirtschaftsdynamik der Schwellenländer ist zwar weiterhin vergleichsweise hoch, hat sich aber in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt, was insbesondere auch durch die zunehmende weltwirtschaftliche Bedeutung Chinas und Indiens ins Gewicht fällt. Die größeren Volkswirtschaften Lateinamerikas, aber auch Russland, stagnieren oder wachsen derzeit nur moderat.

Für das Jahr 2016 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 50). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor oder politischer Rahmenbedingungen innerhalb der EU, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verwerfen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern, eine Verschärfung der politischen und militärischen Konflikte in der Ukraine und in Nahost oder generell eine erneute Verunsicherung der Unternehmer oder Verbraucher, könnte den leichten Aufwärtstrend in Europa stoppen und eine erneute Rezession in Europa auslösen. Die globale Wirtschaft wäre hiervon ebenfalls betroffen mit der Konsequenz von erneuten Wachstumsschwächen. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch die Fraport AG-betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

Die derzeit bestehenden Risiken in China (verlangsamtes Wachstum durch Strukturwandel), Japan (Rezession) und Russland (anhaltende Sanktionen und Einnahmeneinbruch durch Ölpreisverfall) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft der Fraport AG.

Die 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. Daher beobachtet die Fraport AG die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten. Im Personalbereich verfügt die Fraport AG über Vereinbarungen mit der Arbeitnehmervertretung, um in gewissem Umfang gegensteuernd eingreifen zu können.

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch eine sich verstärkende instabile geopolitische Lage in Nahost und Nordafrika in Form von Rohöl- und Kerosin-Preissteigerungen haben. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde wie der Ukraine, Syrien oder dem Irak oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgeglichen werden konnten. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere 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 Immobilien-Markts.

Aufgrund der beschriebenen schwierigen Lage schätzt die Fraport AG insgesamt die potenzielle Schadensstufe der gesamtwirtschaftlichen Faktoren als „sehr hoch“ ein. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich negative gesamtwirtschaftliche Entwicklungen in derartigem Maße auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG auswirken könnten, wird als „möglich“ eingeschätzt.

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

Der Erfolg eines Weltflughafens ist neben einem attraktiven Infrastrukturangebot abhängig von seiner Airline-Kundenstruktur und dem damit verbundenen weltweiten und dichten Streckennetzwerk, der Flottenstruktur und dem Tarifangebot durch die Fluggesellschaften.

Gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen verändern immer wieder die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Oft geschehen Änderungen nicht reibungsfrei, sondern es kommt zu Streiks der Arbeitnehmer, die durch Flugausfälle oder Ausfälle im Zubringerverkehr dem Flughafen Frankfurt schaden können.

Die Höhe des Umsteigerverkehrs richtet sich ferner nach der Anzahl und der Attraktivität der interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche.

Auch besteht aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks das potenzielle Risiko, dass zukünftige Kapitalkosten aus den geplanten Investitionen eventuell nur eingeschränkt in die erzielbaren Entgelte eingepreist werden können.

Der Flughafen Frankfurt steht dabei nicht nur in Konkurrenz zu seinen etablierten europäischen Wettbewerbern, sondern muss sich zunehmend mit neuen Konkurrenten auseinandersetzen. Politische, regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen wie zum Beispiel der Luftverkehrssteuer, des EU-Emissionshandels, der CO₂-Regulierung, Lärmschutzauflagen und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen.

Darüber hinaus kann die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet die Fraport AG diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt die Fraport AG die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „sehr hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. Die der Geschäftsplanung 2016 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von 2 bis 3 % für den Passagierverkehr angesetzt und aufgrund geopolitischer Spannungen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses auf etwa 1 bis rund 3 % angepasst.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnensystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West wurde am 18. August 2014 eine wasserrechtliche Anordnung erlassen. Für den Teil der Startbahn West südlich des Tunnels ist eine qualifizierte Entwässerung umzusetzen. Für den nördlichen Teil könnte aufgrund von im letzten Winter gemessenen Enteisungsmitteln, beziehungsweise deren Abbauprodukte, eine qualifizierte Entwässerung erforderlich werden.

Zur Entwässerung des Parallelbahnsystems sind in der Anordnung keine Auflagen zur Realisierung einer qualifizierten Entwässerung enthalten. Grundsätzlich besteht jedoch das Risiko, dass die obere Wasserbehörde bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser auch in Bezug auf das Parallelbahnsystem die Forderung nach einer qualifizierten Entwässerung erhebt und eine entsprechende wasserrechtliche Anordnung erlässt. Die Schadensstufe wird als „sehr hoch“, die Risikostufe als „wesentlich“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

Mit Revisionsentscheidung vom 4. April 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht in mehreren Musterverfahren die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und damit des Flughafen-Ausbaus im Wesentlichen bestätigt. Soweit es die Nachtflugregelung beanstandet hatte, hat das HMWEVL, als zuständige Planfeststellungsbehörde, mit Beschluss vom 29. Mai 2012 den Planfeststellungsbeschluss dahingehend angepasst, dass zwischen 23 und 5 Uhr keine planmäßigen Flüge mehr zugelassen sind und in den beiden Nachtrandstunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr das Kontingent auf jahresdurchschnittlich 133 Bewegungen festgesetzt.

Es besteht das Risiko, dass das bestehende Nachtflugverbot die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig negativ beeinflusst.

Eine weitere Schwächung der Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens könnte sich ergeben, wenn die in der politischen Diskussion teilweise geforderten zusätzlichen Einschränkungen des Flugbetriebs tatsächlich juristisch verbindlich umgesetzt würden, was erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt hätte. Hier ist jedoch zu bedenken, dass diese Einschränkungen (zum Beispiel erweitertes Nachtflugverbot, Lärmobergrenzen) juristisch hohe Hürden zu überwinden hätten.

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eines etwaigen Gangs zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet die Fraport AG durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. In einem bedeutenden Nichtmusterverfahren (Flörsheim gegen Land Hessen) und infolge in weiteren Nichtmusterverfahren sind die verhandelten Klagen erstinstanzlich abgewiesen worden. Zudem engagiert sich die Fraport AG im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit sowie der zu tätigen Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien), vom 10. Mai 2013 und 26. Mai 2014 (Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2015 auf zirka 2.431,0 Mio € gestiegen.

Angesichts der bereits eingeleiteten und bevorstehenden Maßnahmen (zum Beispiel umfangreiches Dachsicherungsprogramm insbesondere in den Gemeinden Raunheim sowie Flörsheim) und der Bewertung der rechtlichen Situation schätzt die Fraport AG die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens als eher „unwahrscheinlich“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“.

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 315 Absatz 2 Nr. 2 HGB

Hinsichtlich seiner 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 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 Derivatepositionen 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. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „unwahrscheinlich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

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. Zum anderen 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 von mindestens „BBB-“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich schlechter als „BBB-“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich.

Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. Die Fraport AG stuft unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen die potenziellen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) von Kreditrisiken als „klein“ und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten als „möglich“ ein.

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. Auch ohne besondere Maßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit sonstiger Preisrisiken als „unwahrscheinlich“, die Schadensstufe als „klein“ ein.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 41 des Anhangs verwiesen.

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt die Fraport AG unverändert eine Strategie der „Vorratsfinanzierung“ und sichert damit die Mittelbeschaffung zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen. Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung.

Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

Als international operierendes Unternehmen unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken sowie deren Änderungen, durch die der künftige Geschäftserfolg der Fraport AG negativ beeinflusst werden könnte. Von wesentlicher Bedeutung sind neben den branchenspezifischen Bestimmungen des Luftverkehrsrechts, des Planungs- und Umweltrechts und sicherheitsrelevanten Bestimmungen die allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, Kartellrechts, Datenschutzrechts und des Arbeitsrechts. Die Rechtsabteilungen der Fraport AG und deren Konzern-Unternehmen begleiten die rechtlichen Entwicklungen einschließlich der einschlägigen Rechtsprechung, informieren die betroffenen Geschäftsbereiche über Änderungen und wirken dabei mit, sich etwaig ergebende Risiken zu begrenzen.

Ferner besteht das Risiko, dass Organe und/oder Mitarbeiter gegen Gesetze, interne Richtlinien oder von der Fraport AG anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen. Dazu zählen auch das Risiko von Betrug, Falschdarstellung oder Manipulation von Finanzdaten beziehungsweise Bestechung und Korruption, mit der Folge, dass die Fraport AG Vermögens- und/oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer Compliance-Organisation, verabschiedet in der Richtlinie zum Compliance Management System,

sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren Schulung sowie die permanente Fortentwicklung des zentralen IKS, wirkt die Fraport AG diesen potenziellen Risiken proaktiv entgegen. Zusätzlich hat die Fraport AG verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Prüfung der geltenden Richtlinien auf Aktualität und Angemessenheit. Alle vom Vorstand verabschiedeten Richtlinien sind für alle Mitarbeiter frei über das Intranet zugänglich. Ferner dokumentiert die Fraport AG wichtige Geschäftsprozesse, um Transparenz zu schaffen, und fördert die Umsetzung geeigneter Kontrollmechanismen. Angesichts der zuvor beschriebenen effektiven Compliance-Strukturen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

Manila-Projekt

Das Engagement in der philippinischen Hauptstadt Manila zum Bau und Betrieb eines Flughafen-Terminals (NAIA IPT3-Projekt) wurde im Jahresabschluss per 31. Dezember 2002 vollständig abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Nachdem sich das Schiedsgericht im Verfahren von der Fraport AG gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) mit Entscheidung vom 10. Dezember 2014 für unzuständig erklärt hat, verfolgt die Fraport AG weiterhin Entschädigungsansprüche über die lokale Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), an der die Fraport AG beteiligt ist. Was das Verhältnis der Fraport AG zur Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die GKA-Deckung anbetrifft, gelten die Regelungen aus den Entschädigungsbescheiden und der geschlossenen Durchführungsvereinbarung fort.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen die PIATCO bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hat der oberste Gerichtshof der Philippinen (Supreme Court) in Manila am 8. September 2015 entschieden, dass die philippinische Regierung der PIATCO eine Entschädigung in Höhe von weiteren rund 510 Mio US-\$ zu zahlen hat. Dieser Betrag berücksichtigt die bereits 2006 durch die philippinische Regierung an PIATCO geleistete Anzahlung von rund 59 Mio US-\$ sowie Zinsen per 31. Dezember 2014 für das Projekt Terminal 3 in Manila. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Sie wurde von sämtlichen Parteien mit Rechtsmitteln vor dem Supreme Court angefochten, worüber noch nicht entschieden wurde. Die Fraport AG ist nicht Partei des Enteignungsverfahrens, da sich dieses gegen die Projektgesellschaft richtet; eine abschließende Entscheidung im Enteignungsverfahren über eine Entschädigungszahlung berührt jedoch auch die Fraport AG als Gesellschafter der PIATCO.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadensersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie bereits in Vorjahren berichtet, hatte das philippinische Justizministerium 2011 eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet. Nachdem eine entsprechende Anklageerhebung im September 2013 erfolgte, wurde das Verfahren im Februar 2014 auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Gegenüber hierbei betroffenen Personen wurden Freistellungserklärungen abgegeben. 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 bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der bisher dargestellten Risiken bezüglich des Manila-Engagements sind derzeit nicht abschätzbar. Sollten sich die Risiken jedoch realisieren, wären deren Auswirkungen jeweils „sehr hoch“.

Wie berichtet, hatten eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen die Fraport AG, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadensersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben und wegen desselben Sachverhalts auch Strafanzeigen erstattet. Die auf die Klage der Anwaltskanzlei zurückgehenden Zivilverfahren wurden inzwischen aufgrund vergleichsweiser Erledigung eingestellt. Die Verfahren, die auf die Klage der ehemaligen philippinischen Ministerin zurückgehen, sind teilweise weiter anhängig, obwohl auch hier inzwischen mit der Klägerin ein Vergleich geschlossen werden konnte, das Gericht aber über einen Antrag auf Einstellung des Verfahrens noch nicht entschieden hat. Die in diesem Verfahren bei Gericht gestellte Garantie bleibt vorerst bestehen. Ferner wurden gegenüber den philippinischen Rechtsanwälten Freistellungserklärungen abgegeben. Bezüglich der erstatteten Strafanzeigen sind derzeit noch ein Ermittlungs- und ein Strafverfahren anhängig, wobei inzwischen in beiden Fällen je ein gemeinsamer Einstellungsantrag der Anzeigerstatter und der Beschuldigten eingereicht wurde, über die noch nicht entschieden wurden. Um das weiter bestehende Risiko abzudecken, besteht weiterhin eine Rückstellung in Höhe von 2,0 Mio €.

Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des dargestellten Risikos ist im Hinblick auf die noch laufenden Verfahren auch weiterhin nicht abschätzbar.

Sämtlichen dargestellten rechtlichen Risiken wird entgegengewirkt, indem die Fraport AG jeweils erfahrene Anwaltskanzleien mit ihrer Vertretung beauftragt hat.

Sonstige rechtliche Risiken

Steuerliche Risiken mit Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung können sich für die Fraport AG aus Änderungen steuerlicher Vorschriften sowie Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften ergeben. So besteht im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen das Risiko von Steuernachzahlungen, welches auf Basis von Wahrscheinlichkeitsüberlegungen gegebenenfalls bilanziell in Steuerrückstellungen abgebildet wird.

Zur Minimierung von steuerlichen Risiken sind in der Steuerabteilung interne Kontrollen eingerichtet, um potenzielle steuerliche Risiken frühzeitig zu erkennen sowie erkannte Risiken prüfen und bewerten zu können. Maßnahmen zur Risikominimierung werden von der Steuerabteilung mit den verantwortlichen Bereichen beziehungsweise Konzern-Unternehmen abgestimmt.

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

Die Investitionsplanung der Fraport AG deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Die Bewertung dieser Risiken erfolgt über eine Clusterung und Gewichtung der einzelnen Bauinvestitionen in drei Phasen. Hierbei unterscheidet die Fraport AG Projekte in Konzeption (in Anforderung), Projekte in Planung und Projekte in Realisierung. Auf diese so eingeteilten Bauinvestitionen wird dann ein Fraport AG-spezifischer Prozentsatz angewendet, der die Risikoeinschätzung abbildet. Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden projektbezogene Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig kostensenkende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Fraport AG schätzt die potenzielle Schadenshöhe auf rund 300 Mio € (Schadensstufe „sehr hoch“) und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

Risiken aus dem Projekt Ausbau Süd

Auch das Projekt Ausbau Süd unterliegt den zuvor dargestellten typischen Risiken großer Bauprojekte, insofern treffen im Wesentlichen die zuvor erwähnten diversen Risiken für dieses Projekt ebenfalls zu. Aufgrund der langen Laufzeiten solcher spezifischer Infrastrukturprojekte ergeben sich weitere Risikopositionen in Bezug auf externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Krisen oder Kunden-/Marktentwicklungen, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige rechtliche Anforderungen.

Das Projektrisiko für den weiteren Flughafen-Ausbau insbesondere Terminal 3 wird definiert als „Gesamtabweichung aktuelle Kostenprognosen vom genehmigten Investitionsprogramm“ und deren Auswirkung auf den Cash Flow. Zum Bilanzstichtag sind keine der genannten Risiken hinsichtlich ihrer Schadenshöhe und/oder Eintrittswahrscheinlichkeit für das Projekt Ausbau Süd feststellbar.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Im Grundsatz können die Engagements der Fraport AG außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Die Fraport AG agiert hierbei auch in Ländern, wie beispielsweise China und Russland, die für Investoren grundsätzlich höhere Risiken bergen können als dies für Investitionen in Deutschland der Fall ist. Zu diesen Risiken gehören typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten. Ferner besteht das Risiko, dass erworbene Konzessionen, deren Laufzeiten enden und planmäßig ausgeschrieben werden, entgegen unseren Annahmen nicht erneut gewonnen werden können.

Sowohl aus bieterstrategischen als auch aus risikominimierenden Gründen arbeitet die Fraport AG hierbei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen von größeren Investitionen setzt die Fraport AG in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeber zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt. Hiervon unabhängig, unterliegen das gezeichnete Eigenkapital der jeweiligen Projektgesellschaft und die von der Fraport AG ausgereichten Gesellschafterdarlehen einem Ausfallrisiko. Die Fraport AG bedient sich zur Minimierung von letztgenannten Ausfallrisiken, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Investitionsschutzversicherungen.

Insbesondere in Schwellenländern kann es immer wieder zu politischer Instabilität und/oder konjunkturellen Schwankungen kommen. Die Fraport AG setzt bei den Engagements daher auf ein langfristiges Wachstum, um an einer anhaltend positiven Entwicklung zu partizipieren. Insgesamt zeigen die Länder, in denen die Fraport AG aktiv ist, langfristig eine deutlich stärkere Wachstumsprognose für ihre Wirtschaft auf, als dies für Mitteleuropa der Fall ist, auch wenn dies beispielsweise für Russland momentan mit Unsicherheiten behaftet ist.

Risiken im Zusammenhang mit den bestehenden Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Passagiere. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr können die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich „wesentliche“ Risiken für die Projektfinanzierung beziehungsweise das investierte Kapital ergeben. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen zum Nachteil der Flughafen-Betreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau von Flughafen-Infrastruktur innerhalb verbindlich festgelegter Zeiträume.

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten: Der Zeitpunkt der Fertigstellung eines Tunnels zur Verlegung einer Hauptverkehrsstraße, die im direkten Zusammenhang mit der Landübergabe steht, ist noch ungewiss. Die Landübergabe seitens der Regierung an LAP verzögert sich daher weiterhin. Während damit einhergehende Abweichungen hinsichtlich der Ausbaukosten und/oder des Zeitplans als „möglich“ eingestuft werden können, ergäbe sich – im Falle eines Eintritts – eine mutmaßlich „sehr hohe“ Schadensstufe. Um dem Risiko angemessen zu begegnen, arbeitet das Management von LAP an dem neuen konzeptionellen Design sowie der Kostenoptimierung des Terminal-Ausbauprojektes.

Die Fraport AG betreibt zusammen mit einem türkischen Partner den Flughafen in Antalya in der Türkei.

Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismus, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies spiegelt sich insbesondere in einem relativ hohen Anteil hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis wider. Damit stellt die Türkei schon lange eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar.

Angesichts terroristischer Anschläge insbesondere gegen Militär- und Polizeieinrichtungen aber auch gegen öffentliche Einrichtungen und bei politischen Kundgebungen (fast ausschließlich in den Ballungszentren Istanbul und Ankara), politischer Unruhen in der Vergangenheit sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und zu Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen in der Türkei landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten. Bislang bewirkten weder die Konflikte im Nahen Osten noch die terroristischen Anschläge merkliche negative Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung in der Region um Antalya. Die jüngsten Spannungen zwischen Russland und der Türkei und die daraus resultierenden Sanktionen seitens Russland, die eine Einstellung des Charterverkehrs seit dem 1. Januar 2016 vorsehen, könnten bei Fortdauer bis in die Sommersaison 2016 oder darüber hinaus den Verkehr in Antalya erheblich negativ beeinflussen. Insbesondere bei letztgenanntem Risiko erscheint es „wahrscheinlich“, dass eine solche Entwicklung „sehr hohe“ negative Konsequenzen für den Geschäftsverlauf des Flughafens Antalya implizieren könnte.

Die Fraport AG ist über die Thalita Trading Limited, Zypern, an Northern Capital Gateway, der Betriebsgesellschaft des Flughafens in St. Petersburg mit 35,5 % beteiligt. Aufgrund der politischen Entwicklung und der Unsicherheit, wie sich das Verhältnis zwischen Russland und insbesondere den USA und Europa weiterentwickelt, auch ob weitere Sanktionen gegen Russland erlassen werden und in welcher Schärfe die russische Regierung darauf reagieren könnte, ergeben sich für das dortige Engagement Unsicherheiten. Direkte Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, hätten für die Fraport AG zumindest kurzfristig eine Schwächung der Beteiligung in St. Petersburg zur Folge. Dieses „unwahrscheinliche“ Risiko hätte für die Fraport AG potenziell eine „sehr hohe“ Schadensstufe zur Folge. Des Weiteren sind aufgrund der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung ein schwächerer Rubelkurs sowie eine zunehmend negative Verkehrsentwicklung nicht auszuschließen.

Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde in diesem Zusammenhang über die negative Eigenkapitalsituation der Northern Capital Gateway, primär verursacht durch die starke Abwertung des russischen Rubel berichtet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte diese Situation durch Umstrukturierung behoben werden. Dabei hat die Thalita Trading Limited, Zypern, die bestehenden Verbindlichkeiten der Northern Capital Gateway übernommen und anschließend in Eigenkapital der Northern Capital Gateway gewandelt, wodurch deren negatives Eigenkapital beseitigt wurde.

Neben den Unsicherheiten bezüglich des Engagements in St. Petersburg und neben dem vorgenannten beschriebenen Risiko, die angekündigten Sanktionen seitens Russland gegen die Türkei betreffend, können sich aufgrund der allgemeinen politischen Entwicklung in Russland, des momentan schwachen Rubels und des sich daraus geänderten Reiseverhaltens, insbesondere der russischen und ukrainischen Touristen, auch negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen besonders an den touristisch geprägten Flughäfen in Bulgarien und der Türkei, an denen die Fraport AG beteiligt ist, ergeben.

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Fraport AG ihren Fraport-Konzern-Unternehmen und verschiedenen Auftraggebern, bestehen seitens der Fraport AG verpflichtende Garantien beziehungsweise Bürgschaften. Die Ziehung solcher Sicherheiten seitens der Auftragnehmer wird in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des jeweiligen Projekts als „möglich“ eingestuft. Bei Eintritt eines solchen Risikos muss momentan mit bis zu einer „mittleren“ Schadenshöhe gerechnet werden.

Personalrisiken

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Unternehmens-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 zunehmen wird. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Mitarbeiter. Um diesem Risiko angemessen begegnen zu können, hat die Fraport AG Maßnahmen in den Feldern Qualifikation, Engagement und Arbeitszufriedenheit ergriffen. Im Feld Qualifikation werden flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifikationsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten angeboten. Im Feld Engagement bietet die Fraport AG attraktive betriebliche Leistungen, die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg sowie konkrete Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Im Feld Arbeitszufriedenheit spielt die Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte zur Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine hervorgehobene Rolle. Zudem wird jährlich eine Mitarbeiterbefragung als Vollerhebung in allen personalstarken Konzern-Unternehmen durchgeführt. Diese liefert der Fraport AG wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

Aufgrund der geplanten Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes ab 1. Januar 2017 besteht im Rahmen des Einsatzes von Beschäftigten über Arbeitnehmerüberlassungen das Risiko, dass die Anzahl der künftig dauerhaft einsetzbaren Beschäftigten reduziert werden muss. Der aktuell vorliegende Gesetzesentwurf beinhaltet die bereits im Koalitionsvertrag angekündigten Grundsätze, Arbeitnehmerüberlassung künftig bezogen auf die Person einer Arbeitnehmerüberlassungskraft auf maximal 18 Monate zu begrenzen. Zudem soll spätestens nach neun (in Ausnahmefällen nach zwölf) Monaten „equal pay“ greifen. Es besteht daher für die Fraport AG das Risiko, dass gegenüber der aktuellen Situation der dauerhafte Einsatz von Personal über Arbeitnehmerüberlassungen zukünftig nicht mehr zulässig sein könnte und damit Beschäftigte aus Arbeitnehmerüberlassung nur noch zeitlich befristet und mit entsprechend eingeschränkter Qualifikation in Hilfsfunktionen eingesetzt werden können. Ohne alternative Lösungsansätze müsste der benötigte zusätzliche Arbeitsumfang mit eigenem Personal abgedeckt werden, was im Betrachtungszeitraum zu Mehrkosten in Höhe eines schätzungsweise zweistelligen Mio-Betrags führen würde. Vor diesem Hintergrund wurden bereits weitestgehend adäquate Möglichkeiten zu einer alternativen Gestaltung erarbeitet. Die wesentlichen Gestaltungsvarianten werden vorbereitet. Gespräche mit den zuständigen Arbeitnehmer-Vertretern wurden bereits aufgenommen. Aufgrund der bereits begonnenen Maßnahme schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „möglich“ und die Schadensstufe als „klein“ ein.

Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). Diese ist derzeit – wie die gesetzliche Rentenversicherung – als Solidarmodell ausgestaltet. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung hat die ZVK das Problem, dass die laufenden Umlagen zur Finanzierung der Leistungen auf Dauer nicht ausreichen. Es wird deshalb bereits jetzt zusätzlich zu den Umlagen ein sogenanntes „Sanierungsgeld“ erhoben. Ferner sieht das Solidarmodell der ZVK vor, dass ausscheidendes Personal durch neue Umlagezahler besetzt wird. Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Insofern lässt sich nicht ausschließen, dass die ZVK zum Ausgleich der wachsenden Deckungslücke weitere Ausgleichsbeträge erheben könnte. Angesichts der hohen Komplexität des Themas und ungeklärter rechtlicher Fragen ist eine präzise Schätzung der potenziellen finanziellen Auswirkung (Schadensstufe) derzeit nicht möglich; die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingeschätzt. Sollte sich das Risiko jedoch realisieren, wäre die Auswirkung „sehr hoch“.

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Beteiligungs-Flughäfen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen sowie Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden.

Die Fraport AG hat eine Reihe von Vorkehrungen getroffen, um solche negativen Auswirkungen zu minimieren beziehungsweise ihnen entgegenzuwirken. Um die zentrale IT-Infrastruktur und die kritischen Betriebssysteme vor erheblichen negativen Auswirkungen zu schützen, haben die Fraport AG und die anderen Beteiligungs-Flughäfen Pläne für die Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) sowie die Wiederherstellung der IT-Dienste entwickelt. Ferner ist in Frankfurt ein zentraler Krisenstab eingerichtet, der bei Notfällen die flughafenweite Koordination aller notwendigen Prozesse durchführt. Um diese Pläne und Maßnahmen auf ihre Angemessenheit zu verifizieren und kontinuierlich zu verbessern, werden regelmäßig Ausfallszenarien nachgestellt und Übungen durchgeführt.

Zusätzlich zu diesen vorbeugenden Maßnahmen deckt der Versicherungsschutz der Fraport AG die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen versicherbaren Risiken ab. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie die gesetzliche Haftpflicht der Fraport AG aus allen betrieblichen Eigenschaften, Rechtsverhältnissen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Frankfurt sowie allen betriebs- und branchenüblichen beziehungsweise -notwendigen und im Betrieb bestehenden Zusatzrisiken. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die in den Sparten der Sach- und Haftpflichtversicherungen versicherbaren Schäden durch Terrorismus. Für etwaige durch Unfall verursachte Umweltschäden besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Konzern-Unternehmen mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50% im Inland Versicherungsschutz sowohl für gesetzliche als auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Konzern-Unternehmen decken oben beschriebene Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolicen ab.

Sollte eines der beschriebenen Risiken eintreten, könnte dieses je nach Schwere – trotz eines möglichen Versicherungsschutzes – „sehr hohe“ finanzielle Auswirkungen (Schadensstufe) haben. Diese Einschätzung berücksichtigt die weitreichenden Folgen, die zum Beispiel Naturkatastrophen oder Anschläge mit terroristischem Hintergrund für das Geschäft der Fraport AG haben könnten. Da solche außergewöhnlichen Störfälle eher selten sind, schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit als „unwahrscheinlich“ ein.

IT-Risiken

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe von der Fraport AG benötigen IT-Systeme und -Komponenten. Ein schwerwiegender Systemausfall oder ein wesentlicher Datenverlust könnte zu gravierenden Betriebsunterbrechungen und Sicherheitsrisiken führen. Daneben könnten Viren- und Hacker-Angriffe zu Systemstörungen und schließlich zum Verlust von geschäftskritischen und/oder vertraulichen Daten führen. 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 wachsende Gefahr durch Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, welches insbesondere auf die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit zielt, trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse der Fraport AG. Trotz der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) eines IT-Ausfalls für mehrere Stunden in mindestens einem Szenario als „hoch“ eingeschätzt, die zugehörige Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

Das Chancenmanagement der Fraport AG hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen. Hierbei sollen sowohl Chancen für bestehende Geschäfte als auch Chancen aus neuen Geschäftsfeldern beurteilt werden.

Die Erkennung und Erhebung von Chancen erfolgt durch die operativen Bereiche ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvierenden mittelfristigen Planungsprozesses. Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im mittelfristigen Planungsprozess Chancen im Fokus, die für das Unternehmen von strategischer Bedeutung sind.

Im Rahmen des Planungsprozesses wertet die Fraport AG Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeld-Szenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet die Fraport AG die erkennbaren Trends bei seinen Wettbewerbern, Kunden – zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern – aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. Die Fraport AG strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiter zu entwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert die Fraport AG in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um diese langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Strategischen Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Unternehmens nutzt die Fraport AG auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt die Fraport AG darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Hierzu zählen neben dem klassischen Ideenmanagement der Innovationspreis „FRAnk“, der besonders innovative Ideen am Flughafen Frankfurt prämiert, und gezielte kreative Workshops mit Beschäftigten, in denen neue Geschäftsideen gesucht werden.

Grundsätzlich strebt die Fraport AG ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Chancen und Risiken an, wobei es das Ziel ist, durch die Analyse und Nutzung neuer Marktpotenziale und -chancen den Mehrwert für die Kunden und Aktionäre der Fraport AG zu steigern.

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2016 beziehungsweise den mittelfristigen Ausblick aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für die Fraport AG positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Perspektive führen können.

Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Unternehmensbereiche.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die europäische Schuldenkrise führte zu einer deutlich gebremsten Verkehrsnachfrage. Die hiervon teilweise stark betroffenen Luftverkehrsgesellschaften reagierten auf entstehende Überkapazitäten und finanzielle Schief lagen mit Konsolidierungsmaßnahmen, die unter anderem zu teilweise deutlichen Angebotsreduzierungen und gebremsten Aufkommensentwicklungen an den Flughäfen generell wie auch in Frankfurt führten.

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Eine gewisse zeitliche Streckung der Aufkommenserwartungen ist einerseits zwar nicht auszuschließen, andererseits sind aber auch Nachholeffekte nach Krisenzeiten denkbar.

Für 2016 erwarten Experten für die Weltwirtschaft insgesamt, aber auch für die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA, EU und Deutschland ein Wirtschaftswachstum, dass auf dem Niveau oder nur wenig über dem Niveau von 2015 liegen wird. Der Welthandel wird dynamischer angenommen, wobei der deutsche Export durch die wirtschaftliche Flaute in mehreren Schwellenländern belastet wird (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“, ab Seite 50).

Anhaltend günstige Rohölpreise wie seit Herbst 2014 würden die internationale und nationale Wirtschaft, darunter auch die Luftverkehrsbranche und die Konsumentenhaushalte, entlasten und das Reiseverhalten begünstigen. Ein dauerhaft schwacher € würde europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagsplatz besonders profitierten könnte. Die konjunkturellen Rahmenbedingungen könnten – in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage der etablierten Airlines – die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neues Airline-Angebot schaffen und die erwarteten, kurzfristig weiterhin eher konservativen Verkehrsprognosen übertreffen.

Für das Geschäftsjahr 2015 meldete der ACI ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 6,1%. Europäische Flughäfen erreichten ein geringeres Wachstum von 5,0%. Für 2016 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 6,9% aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 5,9% an. Diese Wachstumsraten zeugen von einer aktuell dynamischen Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft. Im langjährigen Zusammenhang liegt das jährliche Wachstum der weltweit geflogenen Passagierkilometer über dem Wirtschaftswachstum, sodass für 2016 ebenfalls die Chance eines deutlich wachsenden Luftverkehrs gegeben ist. Die der Geschäftsplanung 2016 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von 2 bis 3% für den Passagierverkehr angesetzt und aufgrund geopolitischer Spannungen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses auf etwa 1 bis rund 3% angepasst.

Weitgehend unabhängig von der aktuellen 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. Lediglich Verschiebungen der Produktionsstandorte sind zu erkennen. So beginnt China mit einem Strukturwandel weg von der „Werkbank der Welt“ hin zu einer dienstleistungsorientierten Wirtschaft.

Die zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung der Weltwirtschaft bietet vor allem der globale Luftverkehr. Unterstützt wird dieser Trend durch die Entwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern mit anhaltend günstigen Wachstumsperspektiven. 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 beeinträchtigt. Zuletzt wiesen jedoch einige Schwellenländer, die vom Rohstoffexport abhängig sind, Wachstumsdellen auf.

Als international operierender und in nahezu allen Teilen der Welt verteilter Flughafen-Betreiber kann die Fraport AG durch Beteiligungen und Managementverträge Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. Auch in Zukunft wird die Fraport AG im internationalen Geschäft selektiv und erfolgsorientiert expandieren. Gewisse Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder, die auch den Standort Frankfurt betreffen, können damit kompensiert werden.

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest konnte die Fraport AG am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen.

Die Bauarbeiten für das neue Terminal 3 haben mit dem offiziellen Spatenstich am 5. Oktober 2015 begonnen. Mit dem Terminal 3 verfügt die Fraport AG in Frankfurt über das Potenzial, auch mittel- und langfristig am weltweiten Luftverkehrswachstum zu partizipieren. Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes mit einer Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr ist für 2022 geplant.

Der Wegfall wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, beziehungsweise ein wettbewerbsneutrales Vorgehen wie bei der CO₂-Regulierung oder dem Emissionshandel können sich verkehrssteigernd auswirken.

Darüber hinaus sieht die Fraport AG in Zukunft folgende 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. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shopkonzepte auf potenziellen Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert die Fraport AG intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet die Fraport AG generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten. Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Dabei werden zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt genutzt, zum Beispiel durch die Entwicklung von innovativen Multichannel-Angeboten für den Endkunden in Ergänzung zum stationären Handel.

Externes Geschäft

Das Know-how der Fraport AG und ihrer Beteiligungen ist mittlerweile auf 14 Flughäfen weltweit vertreten. Neben Frankfurt werden fünf weitere Flughäfen durch Beteiligungsgesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren vier Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen das direkte Beteiligungsportfolio. Über dieses Portfolio hinaus hält die Fraport AG alle Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., die ihrerseits alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall-Gruppe) ist. Die Airmall-Gruppe vermarktet Flächen an den nordamerikanischen Luftverkehrsdrehkreuzen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland und Boston mit einem jährlichen Gesamtaufkommen von etwa 70 Mio Passagieren. Am 14. Dezember 2015 unterzeichnete die Fraport AG zudem mit ihrem Konsortialpartner, der Copelouzos Group, die Konzessionsverträge zum 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses erwartet der Vorstand den Abschluss der Transaktion und die Übernahme des Konzessionsbetriebs Ende 2016.

Klares Ziel ist es, das Ergebnis des externen Geschäfts in den nächsten Jahren zu steigern.

Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Die Fraport AG hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung und -vermarktung infrage kommen. Als Beispiele sind die Entwicklung und Vermarktung attraktiver Gewerbeflächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Frankfurt (wie das Mönchhof-Gelände oder Gateway Gardens) zu nennen, die die Fraport AG intensiv vorantreibt. Weitere Vorhaben sind das Gewerbegebiet Taubengrund sowie 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 sich die Fraport AG an der Immobilienentwicklung beteiligt.

Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen

Eine kontinuierliche Optimierung wesentlicher Geschäftsprozesse sowie eine stetige Kostenkontrolle sind von essenzieller Bedeutung, um eine stabile Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten. Die Fraport AG ist der Meinung, dass die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der Kostenstrukturen innerhalb des Unternehmens noch nicht voll ausgeschöpft sind. Es gehört zu den Aufgaben der Unternehmensführung, kontinuierlich die Organisation daraufhin zu untersuchen, wie diese effektiver und effizienter gestaltet werden kann. Hierbei werden im Einzelfall Projekte (zum Beispiel Lean Management Initiative) initiiert, die die erkannten Optimierungspotenziale heben sollen. Durch diesen kontinuierlichen Prozess soll es gelingen, zusätzliche Ergebnispotenziale über die Planung hinaus zu heben.

Chancen für eine Verbesserung der Prozesse ergeben sich nicht nur innerhalb des Unternehmens, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist die Fraport AG bestrebt, auch an diesen Schnittstellen regelmäßig die Prozesse zu überprüfen und weitere Potenziale zu heben, die sich positiv auf das Unternehmensergebnis und die gelieferte Qualität auswirken.

Insgesamt bewertet die Fraport AG die potenziellen Auswirkungen der organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen als wesentlich für die künftige Entwicklung des Unternehmens. Daher hat die Fraport AG im abgelaufenen Geschäftsjahr einen besonderen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung des Unternehmens zu berücksichtigen.

Finanzwirtschaftliche Chancen

Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Unternehmens auswirken. Währungskurs-effekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf € lauten, in die funktionale Währung des Unternehmens, den €, können das Finanzergebnis positiv beeinflussen. Insgesamt ist die Fraport AG der Ansicht, dass vorteilhafte Veränderungen auf den Finanzmärkten „wesentliche“ Auswirkungen haben könnten und angesichts der Volatilität der Finanzmärkte und der Wechselkursbewegungen schätzt die Fraport AG es als „möglich“ ein, profitieren zu können.

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Die Fraport AG konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Unternehmen gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor zuversichtlich, dass die Ertragskraft des Unternehmens eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bildet und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellt, um Chancen, die sich dem Unternehmen bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Zudem erwartet der Vorstand, dass sich aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in 2016 ergeben werden. Der mittelfristige Prognosezeitraum umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren.

Wie in der Gesamtaussage zum Prognosebericht bereits beschrieben, geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen Ende 2016 abzuschließen. Da bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses noch aufschiebende Bedingungen vorlagen (siehe Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 18), besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Transaktionsabschlusses. Der Vorstand prognostiziert daher die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für das Geschäftsjahr 2016 zunächst ohne Effekte aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion, gefolgt von einer Prognose

der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf ab, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2016

Entwicklung der Struktur

Durch den geplanten Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird ein neuer wesentlicher Standort der Fraport AG entstehen („Griechenland“). Der Standort wird sich künftig wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft auswirken. Darüber hinaus erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2016 keine Änderungen an der Unternehmensstruktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG auswirken werden.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2015 erwartet der Vorstand in 2016 keine grundlegenden Änderungen an den finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Unternehmens verwendet werden. Aufgrund turnusmäßiger Prüfungen können sich jedoch Änderungen an einzelnen Parametern und Kennzahlen ergeben. Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2016 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2016

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2016 mit einer weiteren Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,1 % in 2015 wird für das laufende Geschäftsjahr ein Plus von 3,0 % bis 3,4 % erwartet. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen bis zu 3,4 % ansteigen. Die Inflation wird allgemein moderat erwartet. Der expansiven monetären Unterstützung der Notenbanken wirkt der Preisverfall an den Rohstoffmärkten entgegen. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird ein weiterer, leichter Abwertungstrend angenommen. Hinsichtlich des Ölpreises deuten Öl-Futures auf eine geringe Preissteigerung hin. Allerdings könnte die Öffnung des iranischen Markts einem Preisanstieg entgegenwirken.

In 2016 werden sich weiterhin die USA positiv entwickeln (BIP-Prognose etwa 2,0 bis 2,6 %). Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen werden. Das Wachstum in China wird sich voraussichtlich abschwächen. Für den Euroraum – der von politischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird weiter nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen.

Nach 1,5% Wachstum in 2015 wird für das Geschäftsjahr 2016 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von etwa 1,7% prognostiziert. Für Deutschland gehen viele Prognosen von einem Wachstum auf dem Niveau des abgelaufenen Jahres aus (2015: +1,7%). Der günstige Ölpreis und schwache € unterstützen den Export. Hauptstütze der Konjunktur wird der staatliche wie private Konsum sein.

Für die Länder mit wesentlichen Beteiligungen werden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +1,8%, Peru +3,3%, Griechenland –1,3%, Bulgarien +1,9%, Türkei +2,9%, Russland –1,0% und China +6,3%.

Quellen: OECD (Februar 2016), IWF (Januar 2016, Oktober 2015), Deutsche Bank Research (Januar 2016), DekaBank (Dezember 2015), Statistisches Bundesamt (Januar 2016).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2016 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf die Fraport AG haben werden.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA in 2016 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 6,9% aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 5,9%, Nordamerika: 4,4%, Asien/Pazifik: 8,0%, Lateinamerika: 6,8%, Nahost: 12,5% und Afrika: 1,4%. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 2,8% angenommen. Positive Impulse werden auch aus dem niedrig prognostizierten Rohölpreis erwartet. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht DKMA 2016 von einem Wachstum von 4,5% aus.

Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die ADV trotz internationaler Krisen und Streiks einen soliden Passagierzuwachs von 3,1%. Auch im Cargo-Bereich erwartet die ADV einen Anstieg von 1,7%.

Quelle: IATA „Airline Industry Economic Performance“ (Dezember 2015), DKMA (Dezember 2015), ADV-Prognose, Pressemitteilung (Dezember 2015).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2016

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen sowie der aktuell schwer prognostizierbaren Intensität etwaiger Streiks und Entwicklung touristischer Kernmärkte, die aus geopolitischen Krisen resultiert, erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 am Standort **Frankfurt** eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen etwa 1% und rund 3%. Während das leicht freundliche Wirtschaftsumfeld sich weiterhin positiv auf das Passagiergeschäft auswirken wird, resultieren unverändert Unsicherheiten aus politischen Krisen sowie dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2016 mit keiner deutlichen Erholung gegenüber 2015 und erwartet einen Cargo-Umschlag, der sich in etwa auf dem Niveau von 2015 bewegen wird. Gründe hierfür werden vor allem das langsamere

prognostizierte Wirtschaftswachstum in China sein, das sich negativ auf die Im- und Exporte des Landes auswirken wird, sowie politische Krisen, insbesondere in Russland und Nahost.

Resultierend aus den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen erwartet der Vorstand in 2016 überwiegend ein weiteres Wachstum an den Standorten außerhalb von Frankfurt. Dabei werden die Standorte **Lima** und **Xi'an** weiterhin ein überproportional starkes Wachstum in einer Größenordnung von 5% und mehr erfahren. Auch die Wachstumsraten an den Standorten **Ljubljana** und **Hannover** werden in Höhe eines mittleren einstelligen Prozentbereichs robust erwartet. Unsicherheiten resultieren unverändert aus den politischen Krisen zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland und der Türkei, die sich vor allem auf die Verkehrsentwicklungen der Standorte **St. Petersburg**, **Antalya** sowie **Varna** und **Burgas** auswirken werden. Dabei werden sich Einschränkungen im Reiseverkehr zwischen Russland und der Türkei negativ auf die Standorte Antalya und St. Petersburg auswirken. Im Zusammenhang mit den seit Jahresbeginn 2016 stattgefundenen Anschlägen in Istanbul und Ankara, ist darüber hinaus von einer negativen Entwicklung des touristischen Verkehrs in Antalya auszugehen. Bei einer unverändert angespannten Lage oder sich weiter verschärfenden Krisen, können deutlich negative Passagierentwicklungen an den Standorten nicht ausgeschlossen werden. Ein Ausweichen russischer Passagiere auf alternative Urlaubsdestinationen kann sich hingegen positiv auf die Standorte Varna und Burgas auswirken, sodass für die Standorte Werte erwartet werden, die leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Prognostizierte Ertragslage 2016

Das angenommene Verkehrswachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die **Umsatzentwicklung** der Fraport AG in 2016 auswirken. Trotz des hieraus resultierenden höheren Umsatzes sowie zusätzlich erwarteter Erlöse im Retail-Geschäft rechnet der Vorstand im Gesamtjahr 2016 mit einem Umsatz, der sich in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 bewegen wird. Grund für diese Einschätzungen sind, bei unveränderter Höhe der Flughafen-Entgelte, rückläufig erwartete Erlöse im Sicherheitsgeschäft und in den Bodenverkehrsdiensten. Während die Umsätze im Sicherheitsgeschäft vor allem aufgrund der Umsetzung der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 prognostiziert werden, erwartet der Vorstand vor allem aufgrund angenommener Marktanteilsverluste rückläufige Erlöse im Bereich der Bodenverkehrsdienste.

Aufwandseitig geht der Vorstand von rückläufigen Sachaufwendungen (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) aus sowie von Personalaufwendungen, die in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 liegen werden. Im Personalaufwand werden steigende Tarife durch entfallende Einmaleffekte aus Rückstellungsbildungen kompensiert. Im Sachaufwand wird insbesondere ein rückläufiger sonstiger betrieblicher Aufwand angenommen. Dieser resultiert unter anderem daraus, dass die Prognose keine Währungskurseffekte enthält, die im Geschäftsjahr 2015 zu zusätzlichen Aufwendungen geführt haben.

In Summe rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 mit einem **EBITDA** zwischen rund 670 Mio € und etwa 700 Mio €. Nahezu konstant erwartete Abschreibungen werden zu einem **EBIT** zwischen rund 370 Mio € und etwa 400 Mio € führen

Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des **Finanzergebnisses**, die aus zukünftigen Zins- und Währungskursänderungen, der unsicheren operativen sowie finanziellen Entwicklung der Beteiligung in Antalya erwartet der Vorstand eine positive Entwicklung des **EBT** und **Jahresüberschusses**. Für beide Werte prognostiziert der Vorstand aufgrund zusätzlicher angenommener Erträge aus Beteiligungen ein deutliches Wachstum gegenüber 2015.

Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion Ende 2016 abgeschlossen wird, erwartet der Vorstand höhere Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit der Finanzierung der einmaligen Kaufpreiszahlung in Höhe von 1.234 Mio € stehen werden. Trotz der – zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses – noch nicht finalisierten Finanzierung erwartet der Vorstand hieraus keine signifikanten Auswirkungen auf die vorgenannte Prognose des EBT und Jahresüberschusses im Geschäftsjahr 2016.

Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,35 € für das Geschäftsjahr 2016 mindestens stabil zu halten.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2016

In 2016 erwartet der Vorstand **Investitionen** in Sachanlagen, die in etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen. Grund für den möglichen Anstieg wird insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit von Terminal 3 sein. Den **Operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand vor allem in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt sowie dem Anstieg des operativen Ergebnisses beziehungsweise des Jahresüberschusses leicht über dem Wert des Vorjahres. Trotz der potenziell höheren Investitionen in Sachanlagen geht der Vorstand von einem weiterhin deutlich positiven **Free Cash Flow** annähernd in Höhe des Niveaus von 2015 aus, der die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2015 deutlich übersteigen wird. In Abhängigkeit von der Entwicklung in Antalya und der hieraus resultierenden Dividendenzahlung kann sich der Free Cash Flow auch unterhalb des Wertes von 2015 bewegen.

Der verbleibende Free Cash Flow wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet und sich positiv auf die **Netto-Finanzverschuldung** sowie auf die **Gearing Ratio** auswirken. Dabei erwartet der Vorstand einen Rückgang der Netto-Finanzschulden von bis zu etwa 10% und eine Gearing Ratio, die um bis zu etwa 10 Prozentpunkte unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2015 liegen wird. Trotz des positiven Free Cash Flows erwartet der Vorstand aufgrund der planmäßigen Tilgung von Krediten einen deutlichen Rückgang der **Liquidität** im Geschäftsjahr 2016. Dabei berücksichtigt er keinen Anstieg der Liquidität aus möglichen Refinanzierungsmaßnahmen. In Abhängigkeit der Höhe des Jahresüberschusses wird das **Eigenkapital** zum Bilanzstichtag 2016 spürbar über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2015 erwartet. Bei einer rückläufig angenommenen **Bilanzsumme** wird die **Eigenkapitalquote** ebenfalls deutlich über dem Niveau des Bilanzstichtags 2015 prognostiziert.

Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion Ende des laufenden Geschäftsjahres 2016 abgeschlossen wird, ergeben sich folgende Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage:

In Abhängigkeit von der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € wird es im Geschäftsjahr 2016 zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden in Höhe eines mittleren dreistelligen Mio-€-Betrags kommen. Auch die Gearing Ratio kann aufgrund dessen im Geschäftsjahr 2016 deutlich ansteigen. Gegenläufig wird weiterhin der positiv angenommene Free Cash Flow wirken. Weitere Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage der Fraport AG ergeben sich aus möglichen Finanzierungsmaßnahmen, die zu einer Bilanzverlängerung (Anstieg der Bilanzsumme gegenüber 2015) und damit zu einem geringeren Anstieg der Eigenkapitalquote führen werden. Die Griechenland-Transaktion wird sich nicht auf die Entwicklung des Operativen wie des Free Cash Flows der Fraport AG im Geschäftsjahr 2016 auswirken.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2016

Im Zusammenhang mit dem Fokus auf die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2016 mit folgenden Entwicklungen:

Im Bereich der **Kundenzufriedenheit** und **Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit der Passagiere von mindestens 80% sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den Flughafen-Beteiligungen mit einem Fraport AG-Anteil von mindestens 50%. Für die Pünktlichkeitsquote erwartet der Vorstand ein in etwa unverändert hohes Niveau und für die Gepäck-Konnektivität weiter einen Wert besser als 98,5%. Für die Anlagenverfügbarkeit rechnet der Vorstand unverändert mit einem Wert von deutlich über 90%.

Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand in 2016 – trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf dem Niveau von besser als 3,0 zu stabilisieren. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Bestätigung der 1.000-Mann-Quote auf dem niedrigen Niveau des Geschäftsjahres 2015.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine weitere Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Flughäfen mit Beteiligungen der Fraport AG auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Unternehmens. Unsicherheiten resultieren unverändert aus den politischen Krisen zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland und der Türkei, die sich vor allem auf die Geschäftsentwicklungen der Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas auswirken können. Auch terroristische Anschläge oder die Gefahr vor terroristischen Anschlägen in touristisch geprägten Gebieten können sich auf die Nachfragesituationen an den Flughafen-Beteiligungen auswirken. Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Bereich „Bodenverkehrsdienste“ angesichts des intensiven Wettbewerbumfelds fordernd und schwierig (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 33).

Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit zusätzlichen Erlösen aus der Weiterentwicklung des Retail-Geschäfts. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken. Im Zusammenhang mit der anhaltenden Unterdeckung der Kapitalkosten in Frankfurt und der weiteren Investitionstätigkeit an den Flughafen-Standorten, allen voran in Frankfurt, geht der Vorstand im Prognosezeitraum von Erhöhungen der Flughafen-Entgelte aus, die in Frankfurt ab dem Geschäftsjahr 2017 erwartet werden. Negative Effekte erwartet der Vorstand insbesondere aus höheren Tarifen im Personalbereich sowie aus verkehrsmengenbedingt steigenden Aufwendungen. Die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima wird im Prognosezeitraum – über die Verkehrsentwicklung hinaus – insbesondere durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse bestimmt.

Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die aus zukünftigen Zins- und Währungskursänderungen, der unsicheren operativen sowie finanziellen Entwicklung der Beteiligung in Antalya sowie aus der – zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses – noch nicht finalisierten Finanzierung der Transaktion zum Erwerb der Konzessionsverträge in Griechenland resultiert, erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Entwicklung des Jahresüberschusses im Prognosezeitraum. Positiv können sich dabei zusätzliche Erträge aus den weiteren Beteiligungen der Fraport AG auswirken.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen erwartet der Vorstand, in Abhängigkeit von der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio €, einen deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden in Höhe eines mittleren dreistelligen Mio-€-Betrags. Je nach Zeitpunkt des Abschlusses wird dieser Anstieg im Geschäftsjahr 2016 oder im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet. Auch die Gearing Ratio wird aufgrund dessen deutlich ansteigen. In der Folge rechnet der Vorstand mit einer erneuten Belastung des negativen Zinsergebnisses im mittelfristigen Prognosezeitraum. Darüber hinaus erwartet der Vorstand – im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Investitionsbedarf an den Standorten Frankfurt sowie Lima – eine zusätzliche, ebenfalls vorübergehende Belastung der Netto-Verschuldung und der Gearing Ratio. Trotz der temporär negativen Entwicklung der Netto-Finanzschulden und der Gearing Ratio bewertet der Vorstand die finanzielle Situation der Fraport AG im Prognosezeitraum unverändert als stabil.

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand unverändert eine Ausschüttungsquote von etwa 40 bis 60% des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis an, wobei die Dividende je Aktie mindestens das Vorjahresniveau erreichen sollte.

Darüber hinaus steht unverändert die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren im Fokus. Dabei wird weiter eine hohe Kundenzufriedenheit und Produktqualität sowie Attraktivität als Arbeitgeber angestrebt.

Abgesehen von der Übernahme des Konzessionsbetriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen sind keine weiteren bedeutenden Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten. Bei größeren Akquisitionen oder Devestitionen kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2016

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte Giesen

Müller 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 2015

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(5)	2.084,4	1.985,2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	26,6	25,7
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	44,9	43,2
Gesamtleistung		2.155,9	2.054,1
Materialaufwand	(8)	-611,8	-562,2
Personalaufwand	(9)	-692,2	-659,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-297,4	-293,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-181,0	-174,1
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		373,5	365,1
Erträge aus Beteiligungen	(12)	57,0	44,7
Zinsergebnis	(13)	-134,5	-144,9
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	0,0	-0,9
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	17,3	8,6
Finanzergebnis		-60,2	-92,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		313,3	272,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-101,6	-94,1
Jahresüberschuss	(17)	211,7	178,5
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(17)	-87,0	-53,8
Bilanzgewinn	(17)	124,7	124,7
EBITDA		670,9	658,3

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

Tabelle 14

Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014
A. Anlagevermögen		7.094,1	6.892,6
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	56,0	47,7
II. Sachanlagen	(19)	5.231,3	5.311,5
III. Finanzanlagen	(20)	1.806,8	1.533,4
B. Umlaufvermögen		445,9	659,5
I. Vorräte	(21)	14,2	13,0
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	129,5	137,2
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	158,0	193,1
IV. Wertpapiere	(24)	67,9	89,8
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(25)	76,3	226,4
C. Rechnungsabgrenzungsposten		36,6	36,6
D. Aktive latente Steuern		50,6	49,2
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		16,2	10,3
		7.643,0	7.648,2

Tabelle 15

Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014
A. Eigenkapital	(29)	2.779,8	2.690,2
I. Gezeichnetes Kapital		923,9	923,4
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 0,0 Mio € (Vorjahr: 3,4 Mio €)		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		602,2	600,2
III. Gewinnrücklagen		1.129,8	1.042,7
IV. Bilanzgewinn		124,7	124,7
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	11,6	12,7
C. Rückstellungen	(31)	569,4	549,4
D. Verbindlichkeiten		4.220,9	4.339,0
I. Anleihen	(32)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	2.725,9	3.094,9
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	106,9	106,9
IV. Andere Verbindlichkeiten	(35)	438,1	187,2
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	40,2	41,9
F. Passive latente Steuern	(37)	21,1	15,0
		7.643,0	7.648,2

Tabelle 16

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio €					Bruttowerte
	Stand am 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Anschaffungs- oder Herstellungskosten Stand am 31.12.2015
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	20,8	0,1			20,9
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	108,3	15,0	-1,3	3,9	125,9
	129,1	15,1	-1,3	3,9	146,8
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.865,4	44,0	-27,0	42,7	5.925,1
Technische Anlagen und Maschinen	2.988,2	28,0	-29,4	14,5	3.001,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	341,8	27,5	-15,9	0,8	354,2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	527,8	125,9	-6,6	-61,9	585,2
	9.723,2	225,4	-78,9	-3,9	9.865,8
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	893,0	373,7	-13,0	-2,0	1.251,7
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	15,7		-1,1		14,6
Beteiligungen	189,7	2,0		2,0	193,7
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	78,4				78,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	622,8	90,4	-186,0		527,2
Sonstige Ausleihungen	38,2	3,5	-5,5		36,2
	1.837,8	469,6	-205,6	0,0	2.101,8
Gesamt	11.690,1	710,1	-285,8	0,0	12.114,4

	Bruttowerte					Nettowerte		
	Stand am 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abschreibungen Stand am 31.12.2015	Stand am 31.12.2015	Stand am 31.12.2014
	6,4	1,8				8,2	12,7	14,4
	75,0	8,9	-1,3			82,6	43,3	33,3
	81,4	10,7	-1,3	0,0	0,0	90,8	56,0	47,7
	2.669,8	159,4	-24,9			2.804,3	3.120,8	3.195,6
	1.513,0	104,7	-23,3			1.594,4	1.406,9	1.475,2
	227,8	22,6	-15,7			234,7	119,5	114,0
	1,1					1,1	584,1	526,7
	4.411,7	286,7	-63,9	0,0	0,0	4.634,5	5.231,3	5.311,5
	139,6		-9,3			130,3	1.121,4	753,4
	0,0					0,0	14,6	15,7
	88,9					88,9	104,8	100,8
	74,1					74,1	4,3	4,3
	0,0					0,0	527,2	622,8
	1,8				-0,1	1,7	34,5	36,4
	304,4	0,0	-9,3	0,0	-0,1	295,0	1.806,8	1.533,4
	4.797,5	297,4	-74,5	0,0	-0,1	5.020,3	7.094,1	6.892,6

Tabelle 17

Anhang zum Jahresabschluss 2015

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 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

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2015.

3 Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit einer Restlaufzeit größer einem Jahr 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 einem 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. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden grundsätzlich unverändert angewendet.

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 4,39 % und 4,53 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 13,9 Mio € (im Vorjahr: 13,4 Mio €) aktiviert. Diese betrafen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG nimmt das Wahlrecht gemäß § 248 Absatz 2 Satz 1 HGB in Anspruch und aktiviert selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und weist diese im Geschäftsjahr erstmals gesondert aus. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden 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

Tabelle 18

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

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 1,6 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 ratierlich ertragswirksam aufgelöst.

Finanzanlagen

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

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen, die dauerhaft dem Geschäftsbetrieb dienen, werden in den Finanzanlagen ausgewiesen. Bei einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr erfolgt aufgrund der Zweckbestimmung keine Umgliederung in das Umlaufvermögen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen (Lebensarbeitszeitkonten und Zeitwertkonten) sowie 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. Übersteigt der Aktivwert die Verpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

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, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

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 Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive 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 (unter der Annahme einer durchschnittlichen Restlaufzeit der Verpflichtungen von 15 Jahren) von 3,89 % (im Vorjahr: 4,54 %) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,0 % bis 2,5 % p. a. (im Vorjahr: 1,0 % bis 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 und Fluktuation unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11 % in der Berechnung berücksichtigt.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank im Geschäftsjahr bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 2,02% und 3,97% (im Vorjahr: zwischen 2,80% und 4,63%).

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 2,54% (im Vorjahr: 3,45%) und für Jubiläumszuwendungen mit 3,89% (im Vorjahr: 4,54%). Bei der Bewertung der Alterszeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 2,4% (im Vorjahr: 2,6%) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr ausschließlich geregelte und laufende Anspruchsberechtigte einbezogen.

Der Wert der Rückstellungen für Verpflichtungen im Zusammenhang mit tarifvertraglichen Regelungen über Zeitwertkonten bestimmt sich grundsätzlich nach dem beizulegenden Zeitwert der für die Mitarbeiter angelegten und zwecks treuhänderischer Verwaltung zur Insolvenzsicherung abgetretenen Wertpapiere.

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 3,17% und 3,92% (im Vorjahr: 2,92% 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 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 von in Bewertungseinheiten designierten Derivaten werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine Bewertungseinheiten 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.

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 unverändert rund 31 %.

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, welches mit 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 wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2015 angewendet.

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2015	2014
Flughafen-Entgelte	768,9	731,8
davon Passagier-Entgelte	513,7	488,3
davon Start- und Lande-Entgelte	164,7	157,8
davon Abstell-Entgelte	48,2	45,3
davon Sicherheits-Entgelte	42,3	40,4
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	320,2	319,8
Infrastruktur-Entgelte	296,2	278,4
Sicherheitsdienstleistungen	87,1	85,1
Umsatzerlöse Real Estate	192,2	188,1
Umsatzerlöse Retail	209,1	193,5
Parkierung	85,0	80,4
Sonstige Umsatzerlöse	125,7	108,1
Gesamt	2.084,4	1.985,2

Tabelle 19

Die Umsatzerlöse wurden wie im Vorjahr nahezu vollständig im Inland erzielt.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2015	2014
Andere aktivierte Eigenleistungen	26,6	25,7

Tabelle 20

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzten sich aus Ingenieur-, Planungs-, und Bauleistungsleistungen, Einkaufsleistungen von Fraport-Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen insbesondere für das Ausbauprogramm sowie für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der Abfertigungsgebäude an.

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2015	2014
Auflösungen von Rückstellungen	19,5	13,6
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	11,0	12,1
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,5	1,1
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	1,3
Erträge aus der Währungsumrechnung	1,0	1,0
(davon realisiert)	(0,8)	(0,3)
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	0,8	2,7
Sonstige	8,8	11,4
Gesamt	44,9	43,2

Tabelle 21

Die Auflösungen von Rückstellungen betrafen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen.

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat die Fraport AG seine Anteile an der Air-Transport IT Services, Inc. veräußert. Aus dem Verkauf wurde ein Gewinn aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen in Höhe von 10,6 Mio € realisiert.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 22,6 Mio € (im Vorjahr: 19,0 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2015	2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-55,2	-57,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-556,6	-504,8
Instandhaltung	-62,3	-57,3
Versorgungsleistungen	-98,8	-100,5
Sonstige Fremdleistungen	-395,5	-347,0
(davon Fremdpersonal)	(-194,3)	(-177,0)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-38,4)	(-26,9)
Gesamt	-611,8	-562,2

Tabelle 22

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2015	2014
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-552,9	-522,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-139,3	-137,5
(davon für Altersversorgung)	(-39,0)	(-39,6)
Gesamt	-692,2	-659,5

Tabelle 23

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

in Mio €	2015	2014
Stammbeschäftigte	10.188	10.278
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	373	447
Gesamt	10.561	10.725

Tabelle 24

10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2015	2014
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-10,7	-10,0
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-159,4	-155,6
Technische Anlagen und Maschinen	-104,7	-103,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-22,6	-23,8
Gesamt	-297,4	-293,2

Tabelle 25

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2015	2014
Mieten und Leasingaufwendungen	-21,9	-29,1
Versicherungen	-17,7	-20,3
Aufwand für Betriebsrestaurants	-17,3	-17,1
Werbekosten	-16,4	-14,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-10,5	-9,6
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-10,1	-14,4
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-7,9	-1,4
(davon realisiert)	(-1,1)	(-0,2)
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-6,2	-6,1
Sonstige Steuern	-5,8	-5,6
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-5,4	-2,5
Schadensersatzleistungen	-3,7	-8,6
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,0	-3,2
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	-2,1	0,0
Übrige	-53,0	-42,0
Gesamt	-181,0	-174,1

Tabelle 26

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 15,1 Mio € (im Vorjahr: 4,3 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen sowie aus der Zuführung von Rückstellungen für Rückerstattungsrisiken.

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 2015.

12 Erträge aus Beteiligungen

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2015	2014
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	21,1	20,4
Lima Airport Partners S.R.L.	12,5	5,3
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	4,6	3,4
FraSec Fraport Security Services GmbH	3,7	0,0
Fraport Twin Star Airport Management AD	3,6	2,4
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	2,2	1,0
Energy Air GmbH	2,1	2,0
Fraport Asia Ltd.	2,0	1,4
Aerodrom Ljubljana, d.d.	1,2	0,0
Media Frankfurt GmbH	1,0	1,1
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	0,0	3,5
Übrige	3,0	4,2
Gesamt	57,0	44,7
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(34,3)	(21,6)

Tabelle 27

13 Zinsergebnis

Zinsergebnis

in Mio €	2015	2014
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10,1	13,4
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,2	0,2
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-144,6	-158,3
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
Gesamt	-134,5	-144,9

Tabelle 28

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2015	2014
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-122,5	-131,9
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-18,8	-18,6
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,0	0,1
Übrige	-3,3	-7,9
Gesamt	-144,6	-158,3

Tabelle 29

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge enthielten mit 6,1 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (siehe auch Tz. 31).

Im Geschäftsjahr 2015 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitzinsen) in Höhe von 13,9 Mio € (im Vorjahr: 13,4 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

14 Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2015	2014
Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,0	-0,9

Tabelle 30

15 Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2015	2014
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9,8	11,4
davon aus verbundenen Unternehmen	0,9	0,9
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	7,4	-2,9
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Gesamt	17,3	8,6

Tabelle 31

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

Im Geschäftsjahr 2015 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 8,5 Mio € und Verluste in Höhe von 1,1 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 3,8 Mio € sowie Verluste in Höhe von 6,7 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Gewinne vermindern die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 32,8 Mio € im 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 €	2015	2014
Latente Ertragsteuern	-4,7	-4,1
Laufende Ertragsteuern	-96,9	-90,0
Gesamt	-101,6	-94,1

Tabelle 32

Im Geschäftsjahr 2015 wurden Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 6,1 Mio € sowie Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 1,4 Mio € erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens. Im Vorjahr wurden Aufwendungen aus der Abnahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,1 Mio € sowie Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,1 Mio € erfasst.

17 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2015	2014
Jahresüberschuss	211,7	178,5
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-87,0	-53,8
Bilanzgewinn	124,7	124,7

Tabelle 33

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 124,7 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,35 € je Aktie.

Erläuterungen zur Bilanz

Eine von den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten ausgehende Entwicklung des Anlagevermögens ergibt sich aus dem Anlagespiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2015).

18 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 15,1 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 3,9 Mio € betrafen insbesondere eine im Geschäftsjahr in Betrieb genommene Online Handelsplattform sowie Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

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

19 Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betrugen 225,4 Mio €. Schwerpunkte bildeten Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3.

In den Zugängen zu den Anlagen im Bau waren aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 13,9 Mio € enthalten (siehe auch Tz. 4 und 13).

Abgänge ergaben sich im Wesentlichen aus Abbrüchen und Verschrottungen, im Zusammenhang mit einer durchgeführten Anlageninventur sowie aus Verkäufen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,8 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 5,4 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 286,7 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

20 Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 373,7 Mio € resultierten im Wesentlichen aus einer Kapitalerhöhung bei der Fraport Malta Ltd in Höhe von 360 Mio € sowie dem Erwerb von weiteren Anteilen an der Aerodrom Ljubljana, D.D. in Höhe von 4,7 Mio € und der restlichen Anteile an der GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main in Höhe von 2,4 Mio €.

Weitere Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen mit jeweils 3,25 Mio € die Kapitalausstattung der Fraport Regional Airports of Greece A S.A. und der Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Die Gesellschaften wurden zusammen mit der Fraport Regional Airports of Greece Management Company im Zusammenhang mit dem geplanten Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen im Geschäftsjahr 2015 gegründet. Die Fraport AG ist an den Gesellschaften zu jeweils 65,0% beteiligt.

Die Abgänge resultieren im Wesentlichen aus dem Verkauf der Air-Transport IT Services, Inc., USA, die in den Vorjahren bereits mit 9,3 Mio € wertberichtigt wurde und mit einem Restbuchwert von 1,5 Mio € abging.

Am 2. November 2015 erfolgte der Verkauf von 51 % der Kapitalanteile an der Fraport Cargo Services GmbH (FCS). Der Verkauf wurde im Rahmen einer zuvor mit der Worldwide Flight Services (WFS) geschlossenen strategischen Partnerschaft für Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt durchgeführt. Aus dem Verkauf sind Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen in Höhe von 2,0 Mio € entstanden. Die verbleibenden 49% der Kapitalanteile in Höhe von 2,0 Mio € wurden von den Anteilen an verbundenen Unternehmen in die Beteiligungen umgebucht.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 90,4 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Zum Bilanzstichtag waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (76,4 Mio €) über dem beizulegenden Zeitwerten (76,0 Mio €) lagen. Weil diese Marktwertveränderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen waren und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfinden wird, handelt es sich um eine nicht andauernde Wertminderung.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2015 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 0,6 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 45,8 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (49,0 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 28 und 31).

Die Abgänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 5,5 Mio € betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

21 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,2	13,0

Tabelle 34

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe beinhalteten im Wesentlichen Ersatzteile für Technische Anlagen und Maschinen, Ersatzteile für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Enteisungsmittel für die Enteisung des Start- und Landebahnensystems.

22 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129,5	137,2

Tabelle 35

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

23 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9,3	9,3	–	–	10,7	10,7	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3,6	3,6	–	–	0,3	0,3	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	145,1	71,7	48,1	25,3	182,1	81,7	80,0	20,4
davon Passiver Schallschutz	(79,7)	(11,5)	(42,9)	(25,3)	(103,1)	(12,9)	(69,8)	(20,4)
davon sonstige Ausleihungen	–	–	–	–	(15,5)	(15,5)	–	–
davon Körperschaftsteuerguthaben	(10,5)	(5,3)	(5,2)	–	(15,5)	(5,3)	(10,2)	–
davon Zinsforderungen	(6,0)	(6,0)	–	–	(8,3)	(8,3)	–	–
Gesamt	158,0	84,6	48,1	25,3	193,1	92,7	80,0	20,4

Tabelle 36

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 36,7 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 24,4 Mio €) sowie mit 4,5 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 3,3 Mio €). Mit 32,0 Mio € wurden Forderungen aus dem Leistungsverkehr mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr verrechnet (im Vorjahr: 17,0 Mio €).

Die Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht resultierten im Wesentlichen mit 4,7 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 1,9 Mio €) und wurden mit 1,1 Mio € mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr verrechnet (im Vorjahr: 1,6 Mio €).

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutz-Entgelten resultierenden Refinanzierung von passiven Schallschutz-Aufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu zahlenden Entschädigungen gemäß Fluglärm-Außenwohnbereichsent-schädigungs-Verordnung wurde die Rückstellung angepasst. Korrespondierend dazu wurde der sonstige Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ um 17,7 Mio € vermindert (siehe auch Tz. 31).

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 zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgte erstmals im Jahr 2008 und zukünftig jeweils am 30. September eines jeden Jahres.

Das Körperschaftsteuerguthaben betrug zum 31. Dezember 2015 rund 12,2 Mio € (im Vorjahr: 18,3 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs betrug zum Bilanzstichtag rund 10,5 Mio € (im Vorjahr: 15,5 Mio €).

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

24 Wertpapiere

Wertpapiere

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Sonstige Wertpapiere	67,9	89,8

Tabelle 37

Im Geschäftsjahr sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 241,0 Mio € planmäßig abgegangen. Weiterhin wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 218,8 Mio € erworben.

25 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Tages- und Termingelder	65,0	210,0
Sonstige	11,3	16,4
Gesamt	76,3	226,4

Tabelle 38

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

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

26 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Baukostenzuschüsse	20,9	21,4
Sonstige	15,3	15,2
Gesamt	36,2	36,6

Tabelle 39

Baukostenzuschüsse oder zuschussähnliche Abgrenzungsbeträge werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben.

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 2,0 Mio € (im Vorjahr: 2,2 Mio €), (siehe auch Tz. 32).

27 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 50,6 Mio € (im Vorjahr: 49,2 Mio €) betrafen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen lag ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestanden weder Verlust- noch Zinsvorträge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

28 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Wertpapiere des Anlagevermögens, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, wurden mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 13,7 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 20 und 31).

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 20,8 Mio € (im Vorjahr: 20,1 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 18,8 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 31).

29 Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2015	922,6	600,2	36,5	1.006,2	124,7	2.690,2
Dividendenzahlung					-124,6	-124,6
Kapitalerhöhung	0,5	2,0				2,5
Jahresüberschuss					211,7	211,7
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				87,1	-87,1	0,0
Stand 31.12.2015	923,1	602,2	36,5	1.093,3	124,7	2.779,8

Tabelle 40

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr 2015 um 423 Tsd € aufgrund der teilweisen Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Durch die Umsetzung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes müssen seit 1. Januar 2010 die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbenen eigenen Anteile offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt werden.

Somit setzte sich das gezeichnete Kapital, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.307.711 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

	Ausgegebene Aktien	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
	Stück	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2015	92.342.748	92.265.383	77.365	773.650	0,0838
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung	42.328	42.328			
Stand 31.12.2015	92.385.076	92.307.711	77.365	773.650	0,0837

Tabelle 41

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Juni 2015 zu einem Preis von 57,37€ an die Mitarbeiter weitergegeben.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, 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 konnte ausgeschlossen werden. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2015 wurden aus dem genehmigten Kapital 423.280€ für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramm verwendet.

Zum 31. Dezember 2015 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 2,6 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

Auf 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 diente 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, bestand teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des MSOP 2005 endete zum 10. April 2014.

Zum 31. Dezember 2014 betrug das bedingte Kapital 3,4 Mio €. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 16. März 2015 das bedingte Kapital aufgehoben und die ersatzlose Streichung des diesbezüglichen Passus in § 4 Absatz 4 der Satzung beschlossen.

Kapitalrücklage

Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,0 Mio € resultierte aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (47,37 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 42.328 Aktien).

Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2014 wurden 0,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2015 87,0 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt wie im Vorjahr 1,35 € je Aktie. Auf Tz. 17 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt ausschüttungsgespernte Betrag in Höhe von 48,4 Mio € (im Vorjahr: 39,6 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 35,4 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- > 8,7 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten
- > 4,3 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

30 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	11,6	12,7

Tabelle 42

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 €	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellungen für Pensionen	21,3	21,1
Steuerrückstellungen	116,6	77,6
Sonstige Rückstellungen	431,5	450,7
Gesamt	569,4	549,4

Tabelle 43

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2015	Verbrauch	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2015
Pensionsverpflichtungen	11,6	-1,7	0,2	(+3,2)	10,1
Sonstige Pensionszusagen	9,5	-0,1	1,8	(+1,1)	11,2
Gesamt	21,1	-1,8	2,0	(+4,3)	21,3

Tabelle 44

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

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 %.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2015 einen prozentualen Anspruch von 62 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. August 2014 38 % 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 acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2015 einen prozentualen Anspruch von 46 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind 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% erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbständiger oder selbständiger 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. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10% und jede Vollwaise 25% des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60% des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10% und Vollwaisen jeweils 25% des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8 Tsd €.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird 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 sonstigen Pensionszusagen beinhalteten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

In Vorjahren wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungs-mathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände abgeschlossen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2015 18,0 Mio € (im Vorjahr: 18,0 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 20,8 Mio € (im Vorjahr: 20,1 Mio €). Davon wurden 18,8 Mio € (im Vorjahr: 16,4 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 3,7 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzversicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapiere in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 20).

Erträge aus der Versicherung in Höhe von 0,7 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

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 483,0 Mio €. Bei den über die 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 116,6 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2015	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2015
Passiver Schallschutz	127,2	-5,7	-14,8	6,5	(+6,5)	113,2
Personal	81,2	-65,9	-1,5	85,2	(+2,1)	99,0
Derivative Finanzinstrumente	40,2	0,0	-8,5	1,1	(0,0)	32,8
Wirbelschleppen	39,7	-11,8	0,0	1,5	(+1,5)	29,4
Umwelt	27,4	-2,7	0,0	3,7	(+0,7)	28,4
Ökologischer Ausgleich	26,5	-0,2	-3,2	2,1	(+2,0)	25,2
Übrige	108,5	-46,3	-3,3	44,6	(+2,0)	103,5
Gesamt	450,7	-132,6	-31,3	144,7	(+14,8)	431,5

Tabelle 45

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem in 2012 ergangenen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) vom 30. April 2013. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu zahlenden Entschädigungen gemäß Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung wurde die Rückstellung um 14,8 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurde der sonstige Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ vermindert (siehe auch Tz. 23).

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

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 48,5 Mio € (im Vorjahr: 48,2 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 20).

In Höhe von 0,7 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 1,5 Mio €).

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 32,8 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 40,2 Mio €, siehe auch Tz. 41).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Rückstellungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014.

Umweltrückstellungen wurden 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. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

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 aufgezinst. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu erbringenden Leistungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurde die Rückstellung ergebnisneutral um 3,2 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurden die Herstellungskosten im Anlagevermögen vermindert.

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

32 Anleihen

Anleihen

in Mio €	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	–	800,0	150,0	950,0	–	–	950,0

Tabelle 46

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

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

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.725,9	422,2	1.316,0	987,7	3.094,9	279,0	1.594,9	1.221,0

Tabelle 47

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

Im Geschäftsjahr wurden Darlehen in Höhe von 541 Mio € planmäßig getilgt. Weiterhin wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 125 Mio € emittiert.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106,9	64,4	31,9	10,6	106,9	59,8	32,8	14,3

Tabelle 48

35 Andere Verbindlichkeiten

Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2015	Restlaufzeit			31.12.2014	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	–	–	0,5	0,5	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	349,9	349,9	–	–	86,6	86,6	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	12,7	12,7	–	–	9,6	9,6	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	74,9	47,9	27,0	–	90,5	51,7	36,1	2,7
davon aus Steuern	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
Gesamt	438,1	411,1	27,0	–	187,2	148,4	42,5	5,2

Tabelle 49

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 233,2 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 63,9 Mio €) sowie mit 100 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr: 0,0 Mio €). Darüber hinaus waren mit 42,3 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 39,7 Mio €), die mit 32,0 Mio € mit Forderungen aus dem Leistungsverkehr verrechnet wurden (im Vorjahr: 17,0 Mio €).

Weiterhin sind in dem Posten Verbindlichkeiten für die Kapitalausstattung der Fraport Regional Airports of Greece A.S.A. (3,2 Mio €) und der Fraport Regional Airports of Greece B.S.A. (3,2 Mio €) enthalten. Die Gesellschaften wurden zusammen mit der Fraport Regional Airports of Greece Management Company im Zusammenhang mit dem geplanten Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen im Geschäftsjahr 2015 gegründet. Die Fraport AG ist an den Gesellschaften zu jeweils 65,0% beteiligt.

Der Anstieg der „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (169,9 Mio €) sowie aus der Veräußerung eines Darlehens an die Fraport Malta Business Ltd. Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht beinhalteten im Wesentlichen mit 7,3 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 3,5 Mio €), die mit 1,1 Mio € mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr verrechnet wurden (im Vorjahr: 1,6 Mio €). Darüber hinaus waren mit 6,5 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 7,7 Mio €) enthalten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten mit 15,4 Mio € (im Vorjahr: 25,9 Mio €) Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen.

Weiterhin waren in dem Posten „Leasingverbindlichkeiten“ in Höhe von 12,3 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) im Zusammenhang mit einer 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 beinhaltete der Posten „Verbindlichkeiten“ in Höhe von 15,7 Mio € (im Vorjahr: 15,7 Mio €) für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 32).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

36 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Mietvorauszahlungen	7,3	7,7
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	0,0	0,1
Erschließungskostenbeiträge	18,7	19,5
Sonstige	14,2	14,6
Gesamt	40,2	41,9

Tabelle 50

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

37 Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 21,1 Mio € (im Vorjahr: 15,0 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens.

Ergänzende Angaben

38 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2015 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bürgschaften	3,4	12,2
Gewährleistungsverträge	202,1	213,4
davon Vertragserfüllungsgarantien	118,6	124,4
Sonstige	10,9	11,6
Gesamt	216,4	237,2
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	0,0	6,4

Tabelle 51

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Haftungsverhältnisse 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 Haftungsverhältnisse in Anspruch genommen wird.

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

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 41,3 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 10,3 Mio € (11,2 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 10,1 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung steht zum Stichtag noch aus.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,8 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 28,9 Mio € sowie Bietungsgarantien in Höhe von 19,5 Mio €.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 10,9 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	111,8	120,1
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	13,3	14,4
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	35,4	35,2
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	63,1	70,5
Bestellobligo	337,4	328,6
davon Baumaßnahmen	192,7	173,4
davon Sonstiges	144,7	155,2
Sonstige	83,6	271,5
Gesamt	532,8	720,2
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	145,6	361,2

Tabelle 52

Miet- und Leasingverträge werden zur Sicherung der betrieblich notwendigen Kapazitäten und zur Realisierung wirtschaftlicher Vorteile abgeschlossen.

Der Posten „Sonstige“ beinhaltete im Vorjahr im Wesentlichen Einzahlungsverpflichtungen in die Fraport Malta Ltd. in Höhe von 220,0 Mio €. Die Einzahlungen sind in voller Höhe im Geschäftsjahr erfolgt.

39 Aktienbasierte Vergütung

Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt, welches das bisherige MSOP 2005 ersetzt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- > Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70%)
Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich des tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- > Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30%)
Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt. Des Weiteren ist der Relevante Börsenkurs auf maximal 60,00 € je Performance Share (CAP) begrenzt. Im Geschäftsjahr 2015 wurden 43.373 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2015 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2015 erfasste Aufwand betrug 3,5 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €), davon entfallen 1,7 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) auf Vorstände und 1,8 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter

Tranche	Fair Value 31.12.2015 Vorstand	Fair Value 31.12.2015 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2014 Vorstand	Fair Value 31.12.2014 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2012	49,61	47,78	39,43	37,24
Geschäftsjahr 2013	47,29	44,39	41,26	38,83
Geschäftsjahr 2014	54,21	52,31	43,45	42,11
Geschäftsjahr 2015	53,04	52,84	41,13	41,13

Tabelle 53

Zum 1. Januar der Jahre 2012 bis 2015 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrades für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraumes.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2015 wurden am 1. Januar 2015 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2018.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im XETRA-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen.

Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2012 bis 2015 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport AG.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP zugrunde gelegt.

40 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2015 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach §21 Absatz 1 WpHG zugegangen:

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 16. März 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 10. März 2015 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,8736 % (das entspricht 4.500.447 Stimmrechten) betragen hat.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 2. September 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 25. August 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,99 % (das entspricht 2.762.302 Stimmrechten) betragen hat.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 14. September 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 10. September 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,002 % (das entspricht 2.773.140 Stimmrechten) betragen hat.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 17. September 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 11. September 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,99 % (das entspricht 2.762.938 Stimmrechten) betragen hat.

Legg Mason, Inc, Baltimore, USA hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 15. Dezember 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 2. Dezember 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,001 % (das entspricht 2.772.583 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß §21 Abs. 1 WpHG am 23. Dezember 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 18. Dezember 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,003 % (das entspricht 2.900.014 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2015 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 2015 51,35 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,34 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,01 %.

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 2015): Deutsche Lufthansa AG 8,45 %, BlackRock Inc. 3,00 % und Legg Mason Inc. 3,00 %. 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 34,20 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

41 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte ¹⁾		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	870,0	1.100,0	-94,7	-131,2	-14,0	-18,0
davon freistehend	100,0	100,0	-18,8	-22,2	-18,8	-22,2

¹⁾ Ohne Stückzinsen.

Tabelle 54

Zum Abschlussstichtag bestanden 35 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu fünf Zinsswaps wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

33 der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelte es sich um Microhedges. Für 15 dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 14,0 Mio €. Die Zinsswaps mit Stillhalterpositionen der Fraport AG wurden nicht in die Bewertungseinheiten einbezogen und bei den Drohverlustrückstellungen berücksichtigt. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 15).

Bei zwei Zinsswaps handelte 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 bestanden zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 18,8 Mio €.

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 €
2006	2016	70,0	-1,4
2007	2017	60,0	-4,2
2008	2016	30,0	-0,6
2008	2017	20,0	-1,0
2008	2018	130,0	-17,7
2009	2016	100,0	-2,0
2009	2017	25,0	-1,7
2009	2019	220,0	-33,0
2010	2017	100,0	-6,9
2010	2020	85,0	-17,0
2010	2025	30,0	-9,2
Gesamt		870,0	-94,7

¹⁾ Ohne Stückzinsen.

Tabelle 55

Für weitere Angaben zur Bildung von Bewertungseinheiten und Absicherung von finanzwirtschaftlichen Risiken wird auf den Lagebericht verwiesen.

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

Am 14. Dezember 2015 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

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2015

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts.

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.409,5 Tsd € (im Vorjahr: 5.829,5 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.122,6 Tsd € (im Vorjahr: 1.054,4 Tsd €).

Im Rahmen des Long-Term Strategy Award (LSA) wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Die Gesamtverpflichtung im Rahmen des LSA beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf 509 Tsd € (im Vorjahr: 250 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 für die Tranche 2013 65,1 Tsd € (im Vorjahr: 64,6 Tsd €), für die Tranche 2014 93,4 Tsd € (im Vorjahr: 89,3 Tsd €), für die Tranche 2015 122,0 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2015 jeweils für die Tranche 2013 35,1 Tsd € (im Vorjahr: 34,8 Tsd €), für die Tranche 2014 63,2 Tsd € (im Vorjahr: 59,2 Tsd €), für die Tranche 2015 90,3 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2015 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.339,4 Tsd € (im Vorjahr: 2.396,2 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.215,3 Tsd € (LTIP-Tranche 2015) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2015) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2014: 1.283,4 Tsd €, LSA Tranche 2014: 410,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2015 insgesamt mit 889 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 877 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.732 Tsd € (im Vorjahr: 1.885 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 7.378 Tsd € (im Vorjahr: 5.756 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 21.511 Tsd € (im Vorjahr: 22.577 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 44 und Tz. 45 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2015

Im Geschäftsjahr 2015 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 97,0 Tsd € (im Vorjahr: 90,5 Tsd €).

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind nach § 15a WpHG verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von fünf Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß § 15a Absatz 3 WpHG in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach § 15a WpHG veröffentlicht.

44 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG
Vorstand Operations Anke Giesen	
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH
Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 01.03.2015) Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. Mitglied im Aufsichtsrat: > Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ab 01.03.2015) Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Mitglied im Verwaltungsrat: > Frankfurter Sparkasse

Tabelle 56

45 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender Karlheinz Weimar Hessischer Minister der Finanzen a. D., (Bezüge 2015: 63.000 €; 2014: 62.200 €)	Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance
Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen (Bezüge 2015: 54.150 €; 2014: 54.150 €)	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > LSG Lufthansa Service Holding AG > APS Airport Personal Service GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH
Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (Bezüge 2015: 58.150 €; 2014: 57.350 €)	
Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der APS Airport Personal Service GmbH (Bezüge 2015: 40.500 €; 2014: 40.500 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: > APS Airport Personal Service GmbH

Tabelle 57

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Uwe Becker Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2015: 41.300 €; 2014: 41.300 €)</p>	<p>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender) > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft > Mainova AG (Vorsitzender) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Süwag Energie AG <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Stadtentwässerung Frankfurt am Main > Kita Frankfurt > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst > Volkshochschule Frankfurt am Main > Dom Römer GmbH (stv. V. ab 24.11.2015) > Erdgas Westthüringen Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 22.05.2015) > Gas-Union GmbH (Vorsitzender) > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH > Nassauische Sparkasse > Klinikum Frankfurt Höchst GmbH > Sparkassenzweckverband Nassau > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (bis 17.03.2015) > RMA Rhein-Main Abfall GmbH <p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (ab 18.03.2015)
<p>Hakan Cicek Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2015: 35.500 €; 2014: 35.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: (zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH > abcbank GmbH > ZWILLING J.A. Henckels AG (bis 07.06.2015) <p>Vorsitzende des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 08.06.2015) <p>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Basalt-Actien-Gesellschaft <p>Mitglied im Verwaltungsrat: (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > abcfinance GmbH <p>Mitglied im Vorstand: (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Wehrhahn Industrieholding AG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Peter Feldmann Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2015: 39.700 €; 2014: 38.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region > Gas Union GmbH > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stv. V.) > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stv. Mitglied ab 01.07.2015)</p> <p>Mitglied im Vorstand: > Sparkassenzweckverband Nassau</p> <p>Mitglied im Beirat: > Thüga AG</p>
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (Bezüge 2015: 27.300 €; 2014: 16.325 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Lufthansa Cityline GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Albatros Versicherungsdienste GmbH</p>
<p>Dr. Margarete Haase Mitglied des Vorstands DEUTZ AG (Bezüge 2015: 67.000 €; 2014: 67.800 €)</p>	<p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG: > DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd. > Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz) > Deutz Engines (China) Ltd. Co. (Vorsitz)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > ErlingKlinger AG (bis 13.05.2015) > ZF Friedrichshafen AG</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags (Bezüge 2015: 46.900 €; 2014: 26.158,33 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D. (Bezüge 2015: 58.150 €; 2014: 52.993,75 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Dietz AG</p> <p>Vorsitzender des Vorstands: > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)</p>
<p>Dr. Roland Krieg Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (Bezüge 2015: 37.900 €; 2014: 37.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > AirIT Services AG > operational services GmbH & Co. KG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > AirIT Systems GmbH > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bezüge 2015: 33.900 €; 2014: 33.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG > DB Mobility Logistics AG</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Mehmet Özdemir Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2015: 35.500 €; 2014: 35.500 €)</p>	
<p>Arno Prangenberg Wirtschaftsprüfer, Steuerberater</p> <p>(Bezüge 2015: 37.900 €; 2014: 37.900 €)</p>	
<p>Hans-Jürgen Schmidt 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main (bis 01.05.2015)</p> <p>(Bezüge 2015: 37.900 €; 2014: 37.900 €)</p>	
<p>Werner Schmidt Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2015: 44.500 €; 2014: 42.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Vorstands: > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands: > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p>
<p>Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2015: 49.300 €; 2014: 48.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p>Prof. Dr. Katja Windt President Jacobs University Bremen gGmbH</p> <p>(Bezüge 2015: 43.700 €; 2014: 42.900 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p>

Tabelle 57

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Aerodrom Ljubljana, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	100,00	100.111	8.442
Aerodrom Portoroz, d.o.o. Secovlje/Slovenien	(30,46)	3.192	0
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	1.586	-6 ³⁾
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	3.703	808
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,00	2.498	386
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	4.850	1.614
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	21.697	1.400
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	4.275	259
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	19.953	719
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	10.608	761
AIRMALL USA Holdings, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-672	183
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-1.812	-1.371
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	21.571
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 ⁴⁾
AIRWAYMALL Inc., Wilmington/USA	(100,00)	0	0 ⁵⁾
AMU Holdings, Inc., Pittsburgh/USA	100,00	3.882	186
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,00	46.414	6.144
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	763	401
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	828	568
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	467	-46 ³⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,00	236.842	32.065 ⁶⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,00	2.340	2.288
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	10.337	-3.974 ⁷⁾
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,00	96.708	3.256
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	22	-3 ⁸⁾
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	1.251	108
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	0 ⁸⁾
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,00	110.805	2.050
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	73	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	75	0 ⁸⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.785	754
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.195	-24
Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,00	38	-9 ⁹⁾
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	92.562	83.284
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	51,00	119.947	76.074
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(50,00)	221	-36
Fraport Immobilienservice und -entwicklung GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	11.538	4.483
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	466.446	2.829
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,93 (0,07)	470.748	4.061

Tabelle 58

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	26	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	26	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	804	454
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	1.101	825
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-3.822	- ⁹⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	4.895	2.506 ¹⁰⁾
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	32	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	2.077
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	65,00	4.954	-70 ⁸⁾¹¹⁾
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	65,00	4.965	-59 ⁸⁾¹¹⁾
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	65,00	22	-2 ⁸⁾¹¹⁾
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	7.782	1.230 ⁵⁾
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	87.319	13.210
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	10.324	1.146
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	153	116
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 ⁹⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	2.241	1.095
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	5.722	-831
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ⁵⁾¹²⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ⁵⁾¹²⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ⁵⁾¹²⁾
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ⁵⁾¹²⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	180.923	48.294
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	7.584	2.521
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	8.091	1.657 ³⁾
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	96	21
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	17.420	-1.185
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	35,5	-359.711	-8.802 ¹³⁾
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	26.619	9.108 ³⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	(50,0)	11.727	1.876
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	2.036	501 ¹⁴⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	-1.590	833 ⁹⁾¹⁵⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	-2.937	1.390 ⁹⁾¹⁵⁾
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	4.533	9 ⁹⁾¹⁵⁾
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	30,0	98.747	4.761 ⁹⁾¹⁵⁾
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,0	376	9
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	41	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,5)	513.009	19.160

^{*)} in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Absatz 4 AktG.

Tabelle 58

¹⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.

²⁾ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.

³⁾ Untestierter Jahresabschluss 2015.

⁴⁾ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

⁵⁾ Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

⁶⁾ Geschäftsjahr endete am 31. März 2015.

⁷⁾ vormals Fraport Cargo Services GmbH.

⁸⁾ Neugründung in 2015, Rumpfwirtschaftsjahr.

⁹⁾ Gesellschaft inaktiv.

¹⁰⁾ Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

¹¹⁾ Stammkapital zum 31.12.2015 nicht vollständig eingezahlt.

¹²⁾ Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

¹³⁾ Konsolidierter Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).

¹⁴⁾ Jahresabschluss 2014.

¹⁵⁾ Untestierter Jahresabschluss 2005.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2016

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

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 29. Februar 2016

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



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 2014 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 und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung 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 aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. 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 29. Februar 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer


ppa. Christoph Meyer
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt
Deutschland
Telefon: +49 (0) 1806 3724636*
Internet: www.fraport.de

* 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen
Mobilfunknetz.

Kontakt Investor Relations

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

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

Veröffentlichungstermin

16. März 2016

Redaktionsschluss

29. Februar 2016

Sprachgebrauch

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

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

