

Bereit für die Zukunft



Fraport Geschäftsbericht 2011

AN UNSERE AKTIONÄRE

Brief des Vorstandsvorsitzenden	1
Der Fraport-Vorstand	4
Baustelle Landebahn Nordwest	6
Bereit für die Zukunft	8
Bericht des Aufsichtsrats	28
Corporate Governance Bericht	35

KONZERN-LAGEBERICHT

Der Fraport-Konzern	45
Geschäftsentwicklung 2011	50
Ertragslage	54
Vermögens- und Finanzlage	59
Aktie und Investor Relations	63
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	66
Chancen- und Risikobericht	69
Nachtragsbericht	82
Prognosebericht	82

KONZERN-ABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	88
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	89
Konzern-Bilanz	90
Konzern-Kapitalflussrechnung	91
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	92
Konzern-Anlagenspiegel	94
Segment-Berichterstattung	96
Konzern-Anhang	98

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	172
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	173
Siebenjahresübersicht	174
Glossar	176
Impressum	U5
Finanzkalender 2012	U5
Verkehrskalender 2012	U5

Konzern-Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN

		2011	2010
Umsatzerlöse	in Mio €	2.371,2	2.194,6
Gesamtleistung	in Mio €	2.452,8	2.284,0
EBITDA	in Mio €	802,3	710,6
EBIT	in Mio €	496,6	430,9
EBT	in Mio €	347,3	278,7
Konzern-Ergebnis	in Mio €	250,8	271,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	in Mio €	240,4	262,9
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie	in €	38,00	47,16
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	in €	2,62	2,86
Dividende je Aktie ¹	in €	1,25	1,25
Dividendenrendite ¹	in %	3,3	2,7
Operativer Cash Flow	in Mio €	618,8	567,5
Free Cash Flow	in Mio €	-350,1	-291,1
Investitionen	in Mio €	1.440,2	1.033,9
Bilanzsumme	in Mio €	9.224,4	9.170,5
Eigenkapital	in Mio €	2.850,8	2.739,3
Eigenkapital ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag	in Mio €	2.706,0	2.602,5
Konzern-Liquidität	in Mio €	1.617,3	2.384,0
Netto-Finanzschulden	in Mio €	2.636,6	2.024,4
Capital Employed	in Mio €	5.342,6	4.626,9
Fraport-Assets	in Mio €	4.447,3	4.019,7
Umsatzrendite	in %	14,6	12,7
Eigenkapitalrendite	in %	8,9	10,1
EBITDA-Marge	in %	33,8	32,4
EBIT-Marge	in %	20,9	19,6
ROCE	in %	9,3	9,3
ROFRA	in %	11,2	10,7
Gearing Ratio	in %	97,4	77,8

VERKEHRSAHLEN

		2011	2010
Passagiere: Fraport-Konzern ²	in Mio	180,8	164,7
davon in Frankfurt	in Mio	56,4	53,0
Cargo-Volumen: Fraport-Konzern ²	in Tsd t	3.573,1	3.632,9
davon in Frankfurt	in Tsd t	2.215,2	2.275,1
Flugbewegungen: Fraport-Konzern ²	in Tsd	1.636,9	1.520,5
davon in Frankfurt	in Tsd	487,2	464,4

BESCHÄFTIGTE

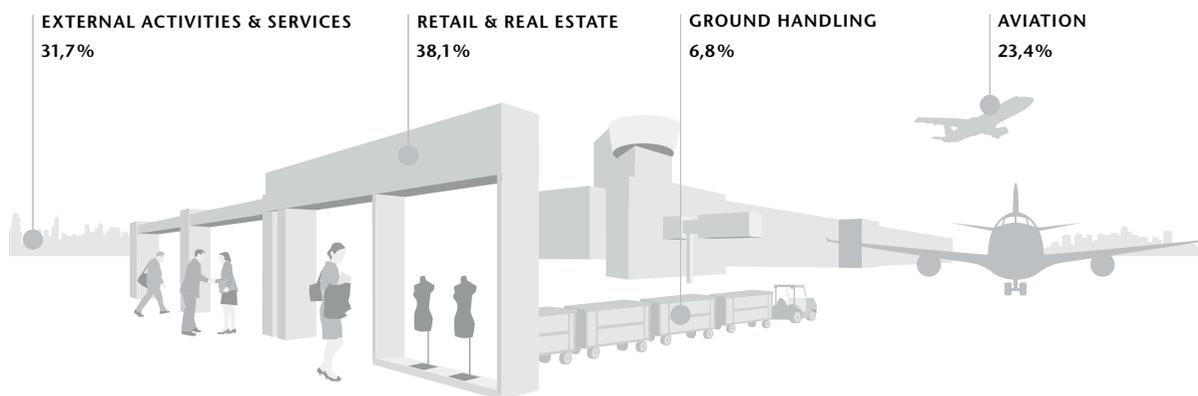
		2011	2010
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	Anzahl	20.595	19.792
davon in Deutschland	Anzahl	18.391	17.746
Personalaufwand	in Mio €	906,3	880,4

¹Vorgeschlagene Dividende (2011)

²Fraport-Konzern inklusive Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Flughäfen unter Management-Verträgen. Werte jeweils ohne die Flughäfen in Riad, Jeddah und Dakar, deren Verkehrszahlen zum Redaktionsschluss nicht vorlagen

Segment-Kennzahlen

Anteile der Segmente am Konzern-EBITDA 2011



FRAPORT-SEGMENTE

in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
AVIATION				
Umsatzerlöse	774,9	693,9	81,0	11,7
Personalaufwand	263,9	263,0	0,9	0,3
EBITDA	187,8	131,6	56,2	42,7
EBITDA-Marge	24,2%	19,0%	5,2 PP ¹	–
EBIT	96,1	56,4	39,7	70,4
Durchschnittlich Beschäftigte	6.088	6.074	14	0,2
RETAIL & REAL ESTATE				
Umsatzerlöse	444,7	403,1	41,6	10,3
Personalaufwand	42,6	42,7	–0,1	–0,2
EBITDA	305,3	294,7	10,6	3,6
EBITDA-Marge	68,7%	73,1%	–4,4 PP ¹	–
EBIT	232,1	227,9	4,2	1,8
Durchschnittlich Beschäftigte	596	606	–10	–1,7
GROUND HANDLING				
Umsatzerlöse	655,5	658,6	–3,1	–0,5
Personalaufwand	390,8	392,2	–1,4	–0,4
EBITDA	54,5	44,1	10,4	23,6
EBITDA-Marge	8,3%	6,7%	1,6 PP ¹	–
EBIT	20,3	11,0	9,3	84,5
Durchschnittlich Beschäftigte	8.899	8.564	335	3,9
EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES				
Umsatzerlöse	496,1	439,0	57,1	13,0
Personalaufwand	209,0	182,5	26,5	14,5
EBITDA	254,7	240,2	14,5	6,0
EBITDA-Marge	51,3%	54,7%	–3,4 PP ¹	–
EBIT	148,1	135,6	12,5	9,2
Durchschnittlich Beschäftigte	5.012	4.548	464	10,2

¹ Prozentpunkte



Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das Jahr 2011 markiert für Ihr Unternehmen mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn an unserem Standort Frankfurt einen wichtigen Meilenstein in Richtung Zukunft. Gleichzeitig haben wir in diesem Jahr einen Blick zurück geworfen auf das 75-jährige Bestehen dieses Weltflughafens sowie das zehnjährige Börsenjubiläum der Fraport AG.

Was einst als Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main begann, ist heute mit mehr als 56 Millionen Reisenden und 2,2 Millionen Tonnen umgeschlagener Luftfracht und -post einer der größten Flughäfen weltweit. Etwa zwei Drittel aller interkontinentalen Verbindungen von und nach Deutschland gehen heute über den Frankfurter Flughafen. „FRA“ ist damit das „Tor zur Welt“ für Deutschland und die deutsche Wirtschaft in einer immer arbeitsteiliger organisierten internationalen Welt. Mehr noch, die Beschäftigung von über 70.000 Menschen macht den Flughafen heute zur bundesweit größten Arbeitsstätte und verleiht ihm zu Recht den Titel als „Jobmotor der Region“.

Diese Erfolgsgeschichte kommt nicht von ungefähr. Sie ist das Ergebnis vieler kleiner und großer Entscheidungen in den vergangenen Jahrzehnten, natürlich auch glücklicher Umstände und für uns positiver Entwicklungen auch außerhalb unseres direkten Einflussbereichs. Nicht zuletzt ist der Erfolg des Frankfurter Flughafens aber insbesondere auch dem Leistungsvermögen und dem hohen Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschuldet. Dies gilt für die vergangenen Jahrzehnte ebenso wie für das Geschäftsjahr 2011. Darauf sind wir stolz und dafür gebührt unseren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen mein besonderer Dank.

Es ist aber nicht allein die mittel- und langfristige Unternehmensgeschichte, die uns mit Stolz erfüllt. Auch das vergangene Geschäftsjahr konnten wir trotz eines schwierigen und zunehmend von großer Unsicherheit geprägten makroökonomischen Umfelds erfolgreich abschließen. Das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) lag im Konzern mit über 800 Millionen Euro auf einem Allzeithoch, ebenso wie das EBIT, das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern, das rund 497 Millionen Euro erreichte. Auch das Konzern-Ergebnis hat sich, bereinigt um den positiven Effekt aus der Auflösung von Steuerrückstellungen von rund 80 Millionen Euro, den wir in 2010 verbuchten, um gut 60 Millionen Euro deutlich verbessert.



Unterstützt wurde diese gute Geschäftsentwicklung von allen Geschäftssegmenten hier in Frankfurt. Darüber hinaus wirkten sich insbesondere die Auslandsbeteiligungen unseres Konzerns positiv aus. So verzeichnete beispielsweise der Flughafen Antalya mit knapp 25 Millionen Passagieren ein beachtliches Wachstum von über zwölf Prozent. Auch unsere Beteiligung in Lima konnte mit 11,8 Millionen beförderten Fluggästen einen neuen Passagierrekord verzeichnen. Aufgrund dieser guten Geschäftsentwicklung schlagen Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, der Vorstand und der Aufsichtsrat wiederum eine Dividende auf dem im letzten Jahr erhöhten Niveau von 1,25 Euro je Aktie zur Beschlussfassung vor.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn Ende letzten Jahres stehen am Frankfurter Flughafen endlich wieder die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung, um am weltweiten Wachstum des Luftverkehrs teilhaben und für Hessen und für Deutschland die geforderte Mobilität in die Welt bieten zu können. Operativ sehen wir bereits jetzt, wie positiv sich diese zusätzliche Kapazität auf den Flugbetrieb auswirkt. Waren vor der Inbetriebnahme der neuen Bahn noch Warteschleifen über der Region an der Tagesordnung, konnten die Betriebsabläufe nach Eröffnung der Bahn deutlich optimiert werden. Heute zählt „FRA“ zu den pünktlichsten der großen Flughäfen weltweit, die Stabilität des Flugbetriebs hat sich erheblich verbessert. Im Vorgriff auf die Inbetriebnahme der neuen Landebahn musste aber auch eine neue Luftraumstruktur eingeführt werden, deren neue Anfluggrundlinie nunmehr etwa 1,5 Kilometer nördlich verläuft. Damit sind viele Bürgerinnen und Bürger erstmals oder deutlich mehr durch den Flugbetrieb belastet. Für viele ist dies eine sehr schwierige Situation. Eine Reihe von Maßnahmen zur Lärmentlastung haben wir bereits auf den Weg gebracht. An weiteren Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes wird gemeinsam mit allen Beteiligten mit Hochdruck gearbeitet.

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wir sind uns der Verantwortung Ihnen gegenüber wie auch der Verantwortung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern in den Regionen dieser Welt bewusst, in denen wir vertreten sind. Bei aller Unsicherheit, die die weltwirtschaftliche Entwicklung derzeit kennzeichnet, kann ich Ihnen versichern: Ihr Unternehmen ist hervorragend aufgestellt. Wir blicken bei aller gebotenen Vorsicht zuversichtlich in die Zukunft. Bleiben Sie uns und unserer Aktie gewogen,

Ihr



Stefan Schulte



Dr. Matthias Zieschang

Dr. Stefan Schulte

Herbert Mai

Peter Schmitz

Der Fraport-Vorstand

_ZUSAMMENSETZUNG UND MANDATE

Die strategische und operative Verantwortung des Fraport-Konzerns trägt der Vorstand, bestehend aus Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Die Bestellung des Fraport-Vorstands obliegt dem Aufsichtsrat der Gesellschaft. Der vom Aufsichtsrat gebildete Präsidialausschuss entscheidet darüber hinaus über zustimmungspflichtige Mandate der Vorstandsmitglieder.

DR. STEFAN SCHULTE

Vorstandsvorsitzender

Jahrgang 1960, Bestellung bis 31. August 2014

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

HERBERT MAI

Vorstand Arbeitsdirektor

Jahrgang 1947, Bestellung bis 30. September 2012

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:

_ Airport Cater Service GmbH (seit 1.4.2011)

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

PETER SCHMITZ

Vorstand Operations

Jahrgang 1950, Bestellung bis 31. August 2014

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH
(bis 31.12.2010)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH
(bis 31.12.2010)

_ Fraport Cargo Services GmbH

DR. MATTHIAS ZIESCHANG

Vorstand Controlling und Finanzen

Jahrgang 1961, Bestellung bis 31. März 2017

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Fraport IC Ictas Antalya Airport Havalimani Terminal

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse

Baustelle Landebahn Nordwest

– EIN RÜCKBLICK ÜBER 34 MONATE LOGISTISCHE HÖCHSTLEISTUNG

Unterteilt in 140 Teilprojekte wurden für den Bau der Landebahn Nordwest auf einer Gesamtfläche von zirka 220 Hektar mehr als 2,5 Millionen Kubikmeter Erde bewegt. Rund 500 Beschäftigte kümmerten sich von der technischen Planung bis zur Abwicklung der Konstruktionsmaßnahmen um das Großprojekt. Als ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurden mehr als 288 Hektar Ersatzaufforstungen getätigt.

2009

Jan	—	Hessischer Verwaltungsgerichtshof weist Eilanträge gegen den Flughafen-Ausbau zurück, Beginn der Rodungsarbeiten
Feb		
Mär	—	Arbeiten an dem Mönchwaldtunnel zur unterirdischen Verlagerung der Okriftler Straße starten
Apr		
Mai	—	Spatenstich für den Bau der neuen Landebahn
Jun		
Jul	—	Bau der Speicher- und Regenrückhaltebecken für die Entwässerung der Landebahn
Aug		
Sep	—	Beginn des zweiten Rodungsabschnitts
Okt		
Nov		
Dez		

2010

Jan		
Feb	—	Spatenstich für die Feuerwache 4
Mär		
Apr		
Mai	—	Montage der Brückenfertigteile zur Anbindung der Landebahn an das bestehende Flughafen-Gelände
Jun	—	Start der Betonarbeiten für die Landebahn
Jul		
Aug		
Sep		
Okt		
Nov	—	Eröffnung des Mönchwaldtunnels
Dez		

2011

Jan		
Feb		
Mär	—	Abschluss der Baumaßnahmen an den Rollwegen
Apr		
Mai	—	Bauliche Fertigstellung der Landebahn
Jun	—	Fraport begrüßt bei „Happy Landings“ an zwei Tagen 80.000 Besucher auf der neuen Landebahn
Jul	—	Testflüge der Deutschen Flugsicherung
Aug	—	Einweihung der Feuerwache 4
Sep		
Okt	—	Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest
Nov		
Dez		



Bereit für die Zukunft

Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn im Oktober 2011 hat Fraport die Voraussetzung geschaffen, um an dem künftigen Marktwachstum des Luftverkehrs teilzuhaben.

Auf den folgenden Seiten erfahren Sie, mit welchen strategischen Herausforderungen Fraport in den nächsten Jahren konfrontiert ist und wie sich das Unternehmen positioniert, um diese zu bewältigen. Dabei stehen insbesondere die Themengebiete zukünftiges Marktwachstum, Management und Optimierung der vorhandenen Terminals sowie Schaffung neuer Kapazitäten durch den Bau des Terminals 3 im Vordergrund.



ZUKÜNFTIGES MARKTWACHSTUM

Langzeitstudien prognostizieren ein jährliches Wachstum des weltweiten Luftverkehrs von durchschnittlich vier bis fünf Prozent in den nächsten 20 Jahren. Damit wird der Luftverkehr auch zukünftig seiner Rolle als Motor einer globalisierten Wirtschaft gerecht. Die Faustregel, dass der Luftverkehr im globalen Maßstab ungefähr doppelt so schnell wie der Rest der Wirtschaft wächst, gilt unverändert.

Seite 10



OPTIMIERUNG DER TERMINALS

Das 1972 eröffnete Terminal 1 wurde ursprünglich für eine Passagierkapazität von 30 Millionen konzipiert. Durch eine schrittweise Erweiterung ist das Terminal heute, mit dem Terminal 2, in der Lage knapp 60 Millionen Passagiere jährlich zu befördern. Der diesjährige Start des neuen Flugsteigs A-Plus wird die Kapazität des Terminals zusätzlich um sechs Millionen Passagiere erhöhen. Um der gestiegenen Passagierzahl Rechnung zu tragen, ist eine Optimierung des Passagierflusses notwendig.

Seite 16



SCHAFFUNG NEUER KAPAZITÄTEN

Durch den sukzessiven Anstieg der Start- und Landekapazitäten am Frankfurter Flughafen wird die Passagierzahl etwa im Jahr 2015 rund 65 Millionen erreichen. Dies entspricht in etwa der Leistungsfähigkeit der Terminals 1 und 2, inklusive des Flugsteigs A-Plus. Um das darüber hinausgehende Wachstum bedienen zu können, wird der Bau eines neuen Terminals, des Terminal 3, erforderlich.

Seite 22

*„Was heute
der Wachstums-
markt Asien
ist, wird morgen
Lateinamerika
sein und über-
morgen Afrika.“*

Dr. Pierre Dominique Prümm



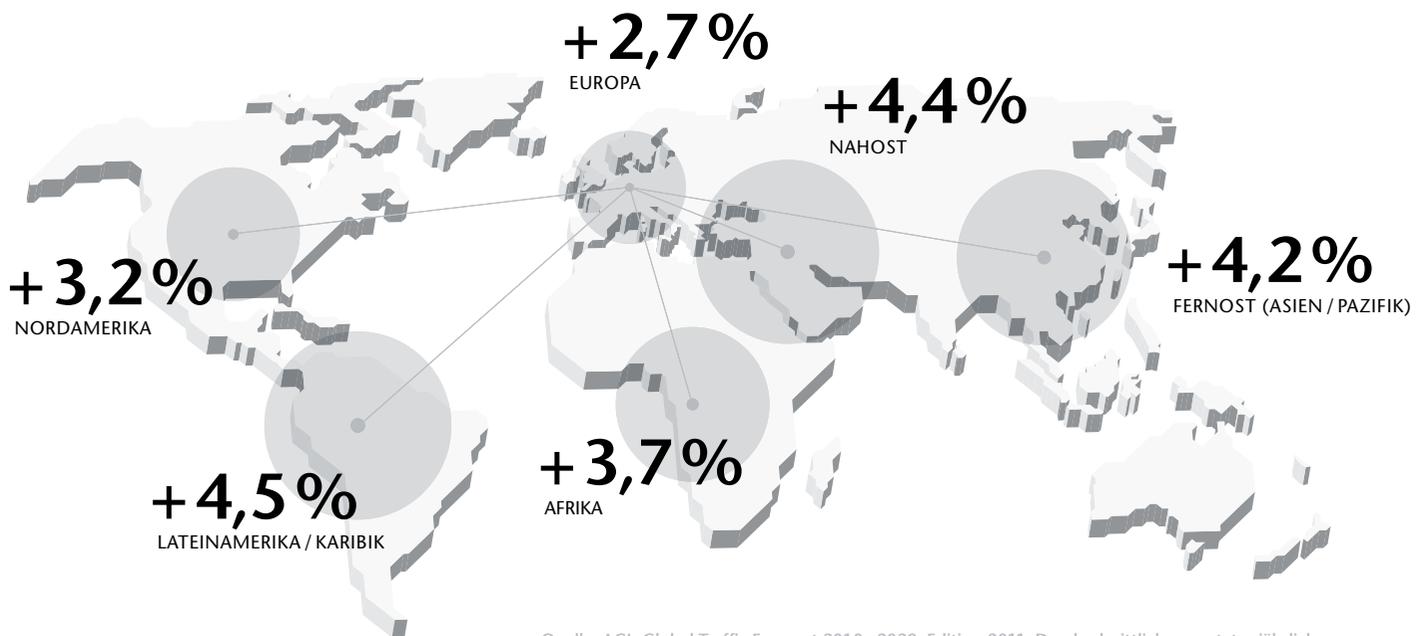




DR. PIERRE DOMINIQUE PRÜMM, SENIOR VICE PRESIDENT FRAPORT AG,

LEITER UNTERNEHMENSENTWICKLUNG

Dr. Prümm, geboren 1973, hat an der TU Berlin Betriebswirtschaftslehre und an der FU Berlin Politikwissenschaften studiert. Anschließend promovierte er in Wirtschaftswissenschaften. Nach seinem Studium arbeitete Dr. Prümm zunächst als Unternehmensberater und nahm anschließend verschiedene Aufgaben im Lufthansa- und Fraport-Konzern wahr. Seit 2010 leitet Dr. Prümm den Zentralbereich Unternehmensentwicklung und verantwortet unter anderem die Themenfelder Marktforschung und Konzern-Strategie.



Quelle: ACI, Global Traffic Forecast 2010–2029, Edition 2011, Durchschnittlich erwartetes jährliches Passagierwachstum an deutschen Flughäfen im Zeitraum von 2009–2029

Herr Dr. Prümm, am 21. Oktober hat Fraport die neue Landebahn in Frankfurt in Betrieb genommen. Können Sie uns erklären, welche Chancen sich daraus für das Unternehmen ergeben?

Mit Inbetriebnahme der neuen Bahn haben wir erstmals seit zehn Jahren wieder die Möglichkeit, am Wachstum des globalen Luftverkehrsmarktes teilzuhaben. Unsere 82 Bewegungen pro Stunde, die wir bislang dem Markt anbieten konnten, waren ja schon lange nicht mehr ausreichend, um die Bedürfnisse der Airlines zu befriedigen. Im ersten Schritt haben wir den sogenannten Koordinationseckwert zum Winterflugplan 2011 / 2012 auf rund 90 Bewegungen angehoben. Dies ermöglicht uns nicht nur, an dem Marktwachstum zu profitieren, sondern gibt uns auch die Chance, die aufgestaute Nachfrage nach Start- und Lande genehmigungen in Frankfurt abbauen zu können.

Rund 90 Bewegungen? Ich dachte, die neue Bahn würde eine Kapazität von rund 120 Flugbewegungen je Stunde schaffen?

Ja, das ist grundsätzlich auch richtig. Wir haben uns jedoch dafür entschieden, die Kapazität schrittweise ansteigen zu lassen. Dies hat im Wesentlichen drei Gründe: Erstens gilt für uns und unsere Partner im Luftverkehr „Safety first“. Durch die Bahnöffnung haben wir am Boden und in der Luft komplett neue Prozesse, die sich erst einspielen müssen. Bereits ein Wachstum von etwa vier Prozent auf unserem heutigen Niveau stellt enorme Anforderungen an alle Beteiligten. Dies entspricht zum Vergleich

dem kompletten Verkehrsvolumen eines kleinen bis mittelgroßen deutschen Flughafens wie zum Beispiel Bremen oder Leipzig. Zweitens brauchen wir für alle zusätzlichen Passagiere auch Terminal-Kapazitäten. Diese bauen wir entsprechend unseren Planungen nachfragegerecht, das heißt schrittweise aus. Selbst wenn wir kurzfristig 120 Bewegungen am Markt platzieren könnten, hätten wir derzeit für die dazugehörigen Passagiere gar nicht genügend Terminal-Kapazitäten. Und drittens streben wir an, unsere Kapazitäten möglichst effizient zu befüllen. Das heißt, wir wollen zum Beispiel Verkehrsspitzen reduzieren.

Aber geht Ihnen hierdurch nicht Wachstum verloren? Die Fluggesellschaften und Ihre Anteilseigner dürfte dies weniger freuen, oder?

Genau das Gegenteil ist richtig. Durch einen schrittweisen Kapazitätsanstieg nutzen wir unsere Infrastruktur sowohl für Fluggesellschaften als auch Anteilseigner effizient. Angenommen, wir würden unsere Kapazitäten bereits heute in vollem Umfang ausbauen, so hätte dies eine deutlich stärkere Anhebung unserer Flughafen-Entgelte zur Folge und würde das Anfliegen für Airlines in Frankfurt teurer machen. Ein gestiegenes Investitionsvolumen würde sich zudem auf unsere Gewinn- und Verlustrechnung und damit letztlich auch auf unsere Anteilseigner auswirken. Sie sehen also: Auch beim Hochfahren unserer Kapazitäten muss man den Standort ganzheitlich betrachten, um betriebswirtschaftlich optimale Entscheidungen fällen zu können.

_ UNVERÄNDERT POSITIVE WACHSTUMSAUSSICHTEN

Trotz der Finanzmarktkrise in 2008/2009 sowie erster rezessiver Tendenzen zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres gehen die führenden internationalen Luftverkehrsprognosen weiterhin von einem stabilen Wachstumstrend in den nächsten 20 Jahren aus.

Während Boeing und Airbus bis 2030 von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der verkauften Passagierkilometer um 5,1 Prozent beziehungsweise 4,8 Prozent ausgehen, erwartet die Internationale Vereinigung der Flughäfen (ACI) in etwa diesem Zeitraum eine Zunahme der Gesamtzahl der Passagiere von durchschnittlich 4,1 Prozent jährlich.

Und wie sieht die weitere Öffnung der Start- und Landekapazität aus? Ab wann können wir mit den anvisierten rund 120 Flugbewegungen rechnen?

Nach Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus reicht unsere landseitige Kapazität, das heißt die Kapazität in den Terminals, zur Bedienung von rund 100 Flugbewegungen. Diesen Wert sollten wir etwa im Jahr 2015 erreicht haben. Danach brauchen wir für weiteres Wachstum das Terminal 3. Nach dessen Inbetriebnahme können wir den Eckwert dann auf unseren Zielwert von rund 120 steigern lassen. Dies sollte unseren aktuellen Planungen entsprechend etwa nach 2020 möglich sein.

Das hört sich sehr vielversprechend an. Aber ist es nicht zu einfach gedacht, dass allein durch die Erhöhung der Start- und Landekapazität das Wachstum von selbst kommen wird?

Richtig, wir bekommen schon lange nichts mehr geschenkt. Mittlerweile müssen wir aufgrund der Wettbewerbssituation um jedes Flugzeug und jeden Passagier kämpfen. Wir konzentrieren uns deshalb nicht nur auf das bloße Bereitstellen von Infrastruktur, sondern arbeiten seit 2010 sehr aktiv am Thema Kundenakquise und Kundenbindung. Mit Blick auf unsere Airline-Kunden geht es uns vor allem darum, die besondere Attraktivität des Standorts Frankfurt noch deutlicher herauszuarbeiten. Frankfurt ist einer der Standorte weltweit mit den besten Geschäftsperspektiven für Airlines. Um auch unsere Passagiere noch stärker

an den Standort zu binden, haben wir das strategische Programm „Great to have you here!“ aufgelegt. Durch eine Vielzahl von Maßnahmen in unterschiedlichen Arbeitsbereichen wollen wir die Zufriedenheit unserer Fluggäste weiter steigern. Mittelfristig streben wir an, dass Frankfurt auch in diesem Bereich in Europa ganz vorne mit dabei ist. Wenn wir unsere Ziele im Bereich Kundenorientierung erreichen, bin ich sehr zuversichtlich, dass wir sogar überproportional am allgemeinen Marktwachstum partizipieren.

Wenn wir nun davon ausgehen, dass Europa und Nordamerika schon heute stark gesättigt sind und auch die asiatische Wirtschaft sich nicht mehr so dynamisch wie noch vor einigen Jahren entwickelt, woher soll Ihrer Meinung nach das Marktwachstum kommen?

Zunächst einmal ist es so, dass wir auch in den gesättigten Märkten Europa und Nordamerika weiterhin steigende Passagierzahlen sehen werden. Prognosen gehen hier von gut drei Prozent pro Jahr aus. Für die meisten anderen Branchen wären das paradiesische Aussichten. Klar ist aber, dass die Wachstumsmärkte in Asien und Südamerika in den kommenden Jahren eine besondere Dynamik entwickeln werden. Weltweit lieben es Menschen, zu fliegen. Es ist bequemer, effizienter und ökologischer als alle anderen Verkehrsmittel. Sie können daher in allen Ländern weltweit eine starke Korrelation zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und der Zahl der Flugreisen nachweisen. Wenn Sie jetzt be-



rücksichtigen, dass in bevölkerungsstarken Ländern wie China, Brasilien, Indien oder auch Südafrika eine „neue Mittelschicht“ mit einem großen Mobilitätsbedürfnis heranwächst, dann erscheinen die Prognosen für den Weltluftverkehr durchaus realistisch. Was heute der Wachstumsmarkt Asien ist, wird morgen Lateinamerika sein und übermorgen Afrika.

Das klingt nach einer einzigen Erfolgsstory. Können sich aus der Inbetriebnahme der neuen Bahn nicht auch Risiken ergeben?

Natürlich gibt es diese – es gibt keine Chancen ohne Risiken. Durch den Bau der Landebahn kommen in den nächsten Jahren jährliche Mehrbelastungen von rund 50 Millionen Euro alleine durch Abschreibungen auf uns zu. Dazu kommen knapp 40 Millionen Euro an Zinsaufwendungen, die im Zusammenhang mit der Finanzierung des Investitionsvolumens stehen. Der Betrieb der Landebahn an sich – die Feuerwache, die Strom- und Energiekosten, die Bewachung des Geländes sowie die Pflege der Grünflächen – kostet uns dann jährlich noch etwa zehn Millionen Euro. Dies sind Mehrkosten, die operativ erst mal verdient werden müssen.

Also rund 100 Millionen Euro an zusätzlichen Kosten. Bleibt Ihnen im nächsten Jahr dann überhaupt noch genug, um die Dividende stabil zu halten?

Aktuell gehen wir im laufenden Geschäftsjahr von einem weiteren Anstieg der Passagierzahlen in Frankfurt aus. Daraus erge-

ben sich Mehreinnahmen bei unseren Flughafen-Entgelten, im Ground Handling sowie beim Retailing und in der Parkierung. Zusätzlich planen wir mit positiven Beiträgen aus unserem externen Geschäft. Damit sollten wir ein Konzern-Ergebnis erreichen, das in etwa auf dem Niveau von 2011 liegen wird. Dies schafft uns genügend Freiraum, um die Dividende – trotz der Mehrbelastungen – stabil zu halten.

Vielen Dank, Herr Dr. Prümm.

„Wer sich im internationalen Wettbewerb nicht konsequent am Qualitätsbedarf der Kunden orientiert, kann nur verlieren.“

Peter Dudenhöfer



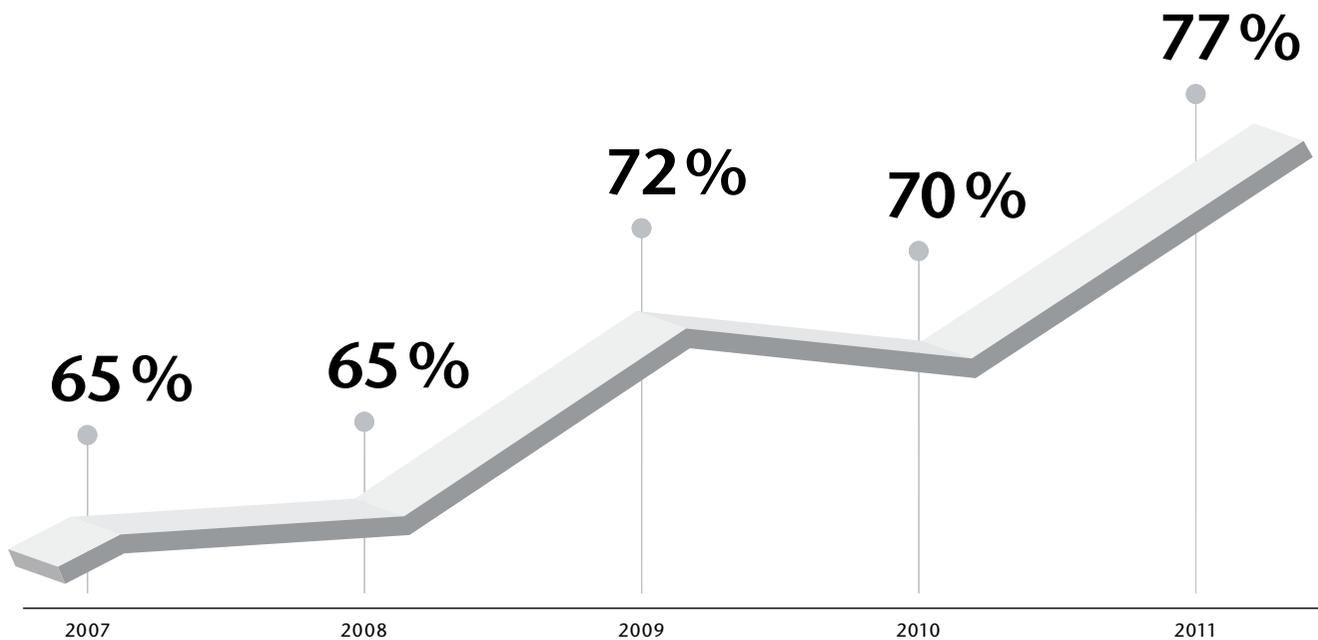




PETER DUDENHÖFER, VICE PRESIDENT FRAPORT AG,

LEITER FLUG- UND TERMINALBETRIEB

Geboren 1966, studierte Herr Dudenhöfer an der Fachhochschule Gießen allgemeinen Maschinenbau. Nach seinem Studium arbeitete Herr Dudenhöfer als Projektingenieur, leitete danach die Logistikplanung der Bodenverkehrsdienste und war anschließend bis 2008 für den Gepäckservice der Fraport AG verantwortlich. Seit Ende 2008 ist er für den Bereich Flug- und Terminalbetrieb im Strategischen Geschäftsbereich Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit zuständig.



Prozent der Bewertungen für den Flughafen Frankfurt mit „sehr gut“ oder „gut“

Quelle: Fraport-Passagierbefragung / Globalzufriedenheit mit dem Flughafen Frankfurt 2007 bis 2011

Herr Dudenhöfer, im vergangenen Jahr beförderte der Frankfurter Flughafen mit über 56 Millionen Passagieren mehr als jemals zuvor. Gibt es in den vorhandenen Terminals überhaupt noch Platz, um weiter zu wachsen?

Die derzeitige Terminal-Infrastruktur ist für knapp 60 Millionen Passagiere ausgelegt. Das heißt, dass wir landseitig die Kapazitätsgrenze nahezu erreicht haben. Nach Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus werden wir in diesem Jahr Platz für weitere sechs Millionen Passagiere schaffen. Das gibt uns einen ausreichenden Puffer, um dem erwarteten Verkehrswachstum in den nächsten Jahren gerecht zu werden.

Aber bedeutet ein zusätzlicher Flugsteig nicht auch längere Wege?

Das muss nicht zwangsläufig so sein. Um die durchschnittliche Wegezeit so kurz wie möglich zu halten, haben wir bereits durch verschiedene Maßnahmen, wie das Einrichten sogenannter Fast Lanes und dezentraler Sicherheitskontrollen, gezielte Flugzeugpositionierungen oder zusätzliche elektrische Fahrzeuge in den Terminals, damit begonnen, die Umsteigeprozesse für die Fluggäste zu verbessern. Der Flugsteig A-Plus wird darüber hinaus dazu beitragen, das Umsteigen von Kurz- auf Langstreckenflüge wesentlich zu erleichtern.

Was heißt das genau?

Während Transferpassagiere heute beispielsweise beim Umsteigen in Frankfurt zu mehr als 50 Prozent zwischen den Flugsteigen

A, B oder C wechseln, wird zukünftig ein Umsteigen innerhalb des bestehenden Flugsteigs A und des neuen A-Plus verstärkt möglich sein. Von den Flugsteigen B und C kann man nach der Inbetriebnahme von A-Plus vereinfacht mit der Skyline nach A umsteigen. So ist es unter anderem auch zu erklären, dass wir trotz der Vergrößerung der Terminals eine im internationalen Wettbewerb führende minimale Umsteigezeit für Passagiere sowie deren Gepäck weiterhin anbieten können.

Und wie sieht es bei einem Anstieg der Passagierzahlen mit dem Aspekt Sicherheit aus? Ich denke hierbei insbesondere an die zeitweise langen Warteschlangen vor den Kontrollstellen.

Derzeit beträgt bei über 90 Prozent der Passagiere die Wartezeit an den Sicherheitskontrollen weniger als zehn Minuten. Dieser Wert kann sich im internationalen Vergleich gut sehen lassen. Dennoch wollen wir die Wartezeit weiterhin verkürzen und konsequent die Fast Lanes an den Sicherheitskontrollen für Passagiere mit wenig Zeit bis zum Abflug umsetzen.

Wie wollen Sie dieses Ziel erreichen?

Durch eine deutlich höhere Kapazität bei den Kontrollstellen! Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres hatten wir rund 130 Sicherheitskontrollstellen im Einsatz, nach Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus wollen wir diese Zahl bis spätestens 2013 auf über 160 erhöhen. Durch die größere Anzahl an Kontrollstellen erreichen wir einerseits die von uns angestrebte Kun-

_ KUNDENZUFRIEDENHEIT: DEUTLICH MEHR PASSAGIERE STELLEN FRA GUTE NOTEN AUS

Die Zufriedenheit der Passagiere wird regelmäßig alle vier Tage erhoben. 24.000 Interviews führt ein unabhängiges Marktforschungsinstitut dafür jedes Jahr in den Terminals durch und wertet die Daten aus.

Ergebnis: Der Anteil der zufriedenen Kunden konnte in den vergangenen fünf Jahren von 65 Prozent auf 77 Prozent erhöht werden. Deutlich zeigte sich dabei der positive Einfluss des Serviceprogramms „Great to have you here!“ mit umfassenden Maßnahmen zur Steigerung der Zufriedenheit unserer Fluggäste.

denzufriedenheit und werden andererseits, durch die Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen, auch unserem Ruf als Jobmotor der Region gerecht.

Beinhalten diese Zahlen auch die Grenzkontrollen zur Ein- und Ausreise am Flughafen?

Nein, die Grenzkontrollen werden hoheitlich von der Bundespolizei verantwortet und werden getrennt hiervon behandelt. Durch das Schaffen neuer Kontrollbereiche wollen wir aber auch hier die Servicequalität sicherstellen. Waren Ende 2011 noch rund 150 Grenzkontrollstellen verfügbar, wollen wir diese Zahl im laufenden Geschäftsjahr auf knapp 190 steigern. Zusammen mit der Bundespolizei wollen wir zusätzliche automatisierte Ein- und Ausreisen umsetzen, damit die Grenzkontrollen einfacher und schneller werden. Das neue System nutzt die persönlichen und biometrischen Daten des Passinhabers, die im neuen Reisepass, dem ePass, auf dem integrierten Chip hinterlegt sind, und erleichtert so den Grenzüberschritt.

Ein Anstieg der Kontrollstellen ist aber sicherlich auch mit einem Mehraufwand verbunden, oder?

Das mit Sicherheit. Aber aus unseren Erfahrungen haben wir gelernt, dass nur ein gut funktionierender Flughafen sich langfristig unter den führenden Flughäfen weltweit etablieren kann. Wer sich im internationalen Wettbewerb nicht konsequent am Qualitätsbedarf der Kunden orientiert, kann nur verlieren. Hier

fokussieren wir uns nicht nur auf die Wegezeiten und die Zahl der Kontrollstellen. Die Geschwindigkeit und Qualität der Bodenverkehrsdienste, die Modernisierung sowie die Sauberkeit in den Terminals sind für uns weitere wichtige Qualitätsmerkmale.

Können Sie dennoch den Betrag beziffern?

Es kommt darauf an, was Sie alles mit einrechnen wollen. Insgesamt rechnen wir mit Mehrausgaben aus unserem „Operational Excellence“-Programm und der Passagier-Service-Initiative „Great to have you here!“ von rund 20 Millionen Euro. Aufgrund des höheren Serviceniveaus sind wir jedoch überzeugt, dass sich diese Investitionen durch zufriedene Airlines sowie Passagiere mehr als bezahlt machen. Ich denke hierbei unter anderem auch an unser margenstarkes Einzelhandelsgeschäft. Passagiere, die schneller durch die Sicherheitskontrollen gelangen und ein helles und sauberes Raumkonzept vorfinden, haben mehr Lust unsere Einkaufs- und Serviceangebote anzunehmen als gestresste Passagiere.

Der Netto-Retail-Erlös pro Passagier, den Sie in Ihrem Einzelhandelsgeschäft verdienen, wurde in den vergangenen Jahren bereits deutlich gesteigert. Wodurch erwarten Sie weitere Wachstumssprünge?

In der Tat konnten unsere Retail-Experten in den letzten zehn Jahren den Netto-Retail-Erlös pro Passagier jährlich um durchschnittlich etwa fünf Prozent steigern. Dies ist umso bemerkens-



werter, wenn man berücksichtigt, dass dies nahezu ohne Flächenzuwächse in den für uns so wichtigen Airside-Shoppingbereichen gelungen ist. Im vergangenen Jahr konnten wir unter anderem durch geschickt eingesetzte verkaufsfördernde Maßnahmen einen Anstieg von 3,02 Euro auf 3,17 Euro pro Passagier verzeichnen. Den nächsten Wachstumssprung werden wir bereits in diesem Jahr durch die Eröffnung der neuen Marktplätze im Zusammenhang mit dem Flugsteig A-Plus erzielen.

Wie soll dies exakt aussehen und haben Sie konkrete Ziele für Ihr Retail-Geschäft?

In dem Flugsteig A-Plus setzt unser Bereich Retail erstmals in Frankfurt ein sogenanntes „Walk-Through“-Konzept um. Die Passagiere werden künftig auf ihrem Weg zu den Abflugsteigen direkt durch die Einkaufsmöglichkeiten geführt. Damit gelingt uns eine bessere Integration des Shoppingangebots in den Reiseprozess. Wir legen dabei nicht nur Wert auf den Einkaufsfaktor, sondern werden mit einem offenen Raumkonzept und neuen Serviceangeboten auch eine Wohlfühlatmosphäre mit Erlebnisfaktor bieten. Dadurch werden wir die Kundenzufriedenheit deutlich erhöhen. Durch die zusätzlich geschaffenen Retail-Flächen gelingt es uns zudem, den bisherigen Flächenvorsprung der anderen großen europäischen Hubs deutlich zu verkleinern. Nach den Planungen unserer Retail-Kollegen wird der Netto-Retail-Erlös pro Passagier von vier Euro damit noch vor Inbetriebnahme des Terminal 3 erreicht.

Aber haben Sie nicht Angst, dass Passagiere in Ihrer neuen Einkaufswelt die Zeit vernachlässigen und ihren Flug verpassen?

Nein, diese Sorge haben wir nicht. Durch die zentrale Anordnung der großen Marktplätze vermindern sich die Wegezeiten unserer Passagiere für Shopping und Gastronomienutzung deutlich. Zudem besteht durch die ergänzenden Angebote in den Flugsteigen für die Passagiere auch nicht mehr die Notwendigkeit, noch einmal in die zentralen Bereiche zurücklaufen zu müssen. Neben diesen konzeptionellen Vorteilen setzen wir extra lange Rollbänder ein, die die Wegezeiten zu den Gates erheblich verkürzen. Zudem weisen wir auf diversen Anzeigetafeln natürlich auch die benötigten Wegezeiten aus. Damit stellen wir sicher, dass alle Passagiere ihren Flug pünktlich erreichen werden.

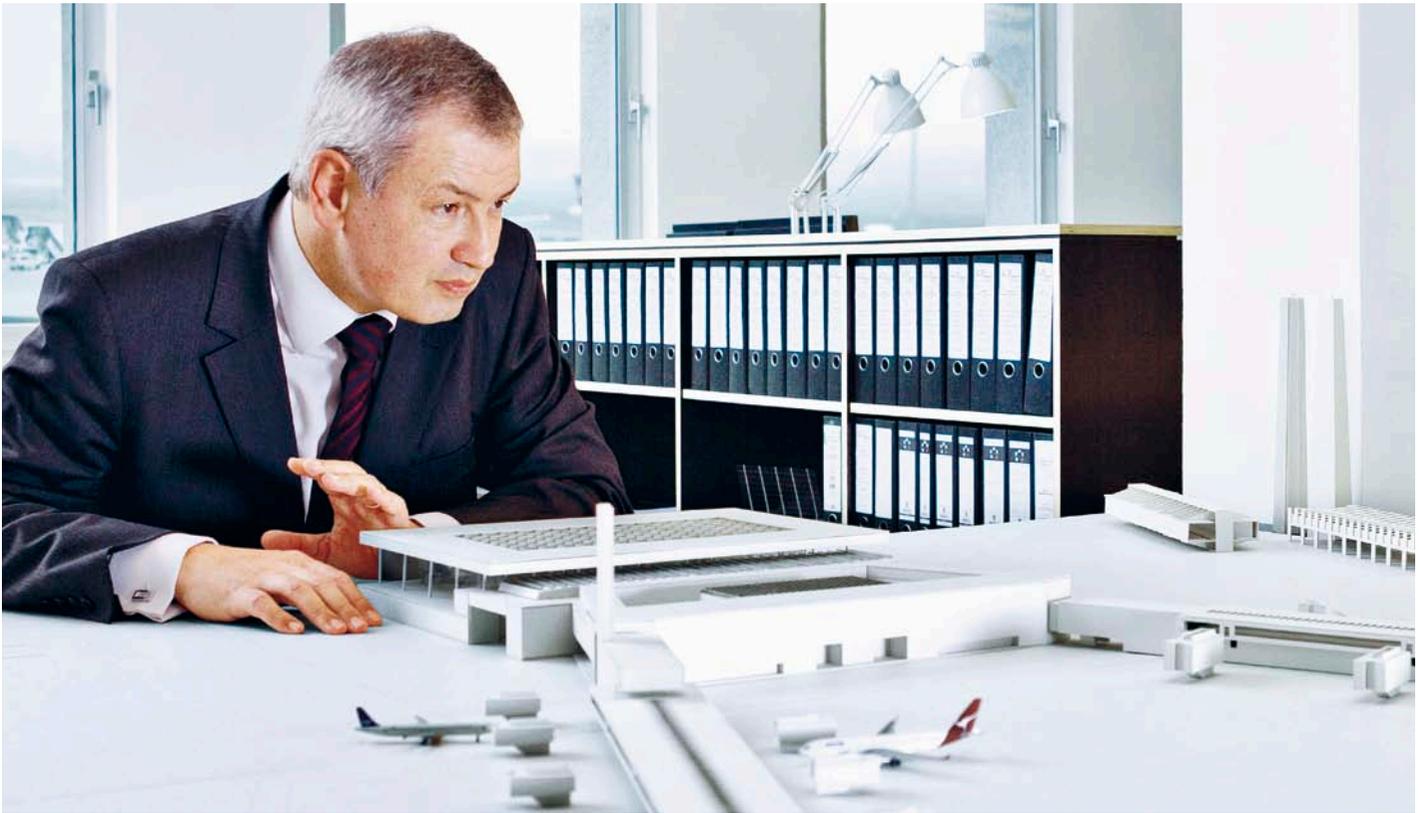
Vielen Dank, Herr Dudenhöfer.

*„Das richtige
Produkt in der richti-
gen Qualität zur
richtigen Zeit und
zum richtigen
Preis anzubieten,
das ist unsere
Aufgabe.“*

Dr. Ulrich Kipper



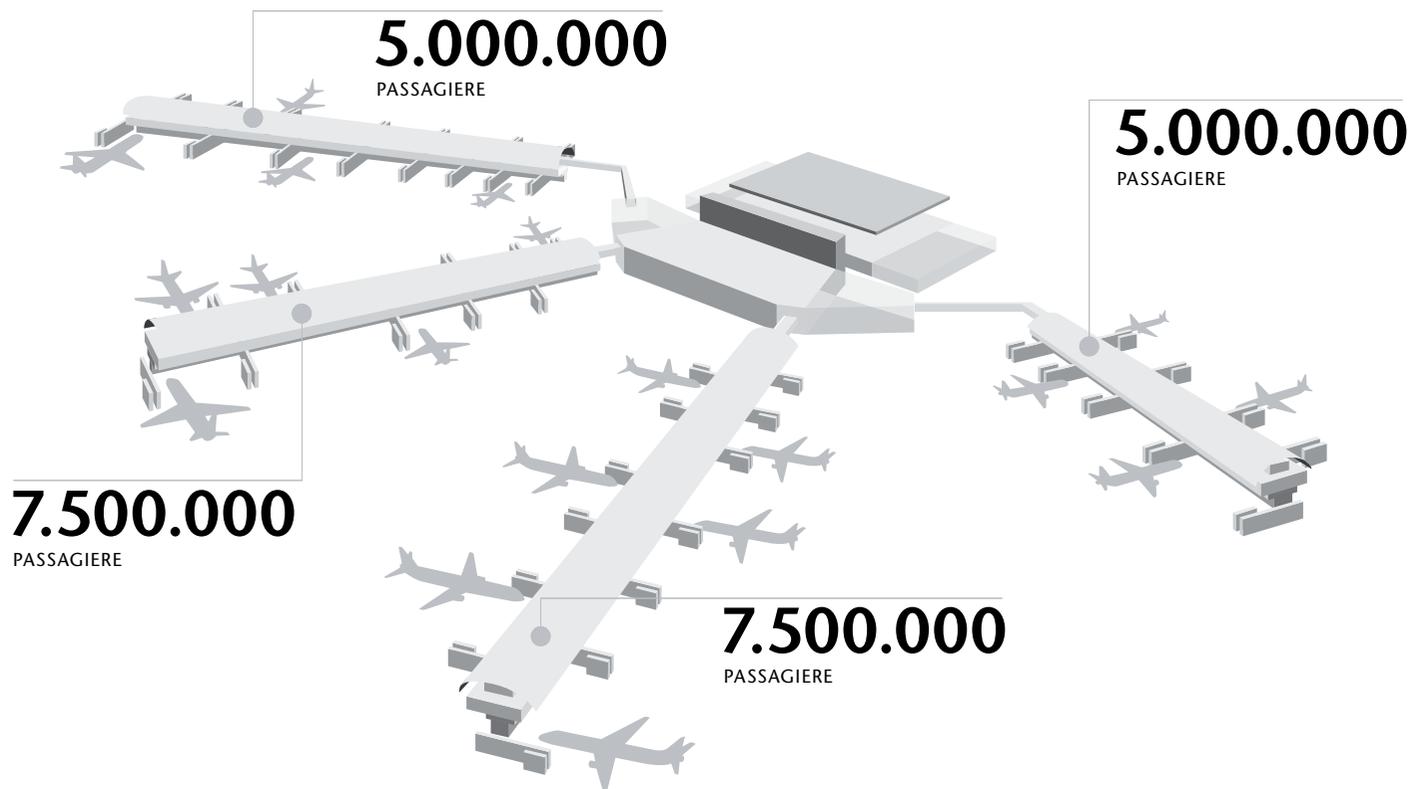




DR. ULRICH KIPPER, SENIOR VICE PRESIDENT FRAPORT AG,

LEITER ZENTRALES INFRASTRUKTURMANAGEMENT

Nach seinem Studium der Angewandten Physik promovierte Dr. Kipper an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt am Main. Im Anschluss an seine Promotion arbeitete der heute 51-jährige Dr. Kipper als Projektmanager und nahm ab 1998 unterschiedliche Tätigkeiten als Geschäftsführer im Flughafen-Geschäft wahr. Seit 2011 leitet Dr. Kipper den Zentralbereich Zentrales Infrastrukturmanagement und ist unter anderem für die Realisierung des Projekts Terminal 3 verantwortlich.



Herr Dr. Kipper, auf meinem gestrigen Flug nach Frankfurt konnte ich im Süden des Flughafens, auf dem Gelände der früheren US-Airbase, eine große Baustelle erkennen. Sind das bereits die Grundzüge des dritten Terminals?

Ja, das ist richtig. Schon heute setzen wir die ersten Bauabschnitte des Terminal 3 im Süden des Flughafens um. Konkret handelt es sich hierbei um die Schaffung der Vorfeldflächen des zukünftigen Fluggastgebäudes. Bis zur Inbetriebnahme des eigentlichen Terminals, die wir aktuell für 2016/2017 geplant haben, können wir diese Flächen bereits jetzt als Abstellpositionen für Flugzeuge nutzen.

Bis 2016/2017? Das hört sich reichlich spät an. Können Sie uns Aufschluss über den aktuellen Planungsstand des Terminal 3 geben und warum die Konstruktion von heute ausgehend noch vier Jahre andauern wird?

Zunächst befinden wir uns derzeit in der finalen Planungsphase. Diese wird Mitte dieses Jahres abgeschlossen sein. Danach werden wir die einzelnen Bauabschnitte des Terminals ausschreiben, was etwa bis Mitte 2013 dauern wird. Anschließend rechnen wir mit dem effektiven Baubeginn, so dass wir derzeit davon ausgehen, den ersten Bauabschnitt in 2016/2017 eröffnen zu können.

Habe ich das richtig verstanden, Sie schreiben nicht das Gesamtprojekt aus, sondern teilen dieses in unterschiedliche Projekte. Erfordert das nicht einen hohen Zeitaufwand?

Der Zeitaufwand hierfür ist ein wenig höher als bei der Beauftragung eines Generalunternehmers. Unsere Erfahrungen aus der Umsetzung der Projekte Landebahn Nordwest und Flugsteig A-Plus haben uns jedoch gezeigt, dass eine Ausschreibung von Teilgewerken einen deutlichen Kostenvorteil gegenüber der Beauftragung eines Generalunternehmers bringt. Damit arbeiten wir ganz im Sinne unserer Aktionäre und der Fluggesellschaften, die von einer kostengünstigeren Infrastruktur und damit geringeren Entgelten profitieren.

Wann, denken Sie, rechnen sich die Investitionen, die Sie für das Terminal 3 aufwenden und wie viel kostet der Bau des Terminals?

Der Bau des ersten Moduls kostet uns etwa eine Milliarde Euro. Die landseitige Vernetzung ist mit weiteren rund 500 Millionen Euro veranschlagt. Dies beinhaltet neben der Bahnanbindung an die bestehenden beiden Terminals unter anderem auch die Parkhäuser sowie einen separaten Autobahnanschluss an die Autobahn 5. Weitere Kosten ergeben sich aus der Schaffung der Vorfelder. Die Amortisationszeit für das Projekt erwarten wir etwa nach 20 Jahren. Das mag zunächst lange klingen, ist aber für Infrastrukturprojekte durchaus üblich.

_ NACHHALTIGES BAUEN IM FOKUS

Der Betrieb und insbesondere die Infrastruktur des Flughafens erfordern einen intensiven Einsatz von Ressourcen. Nachhaltigkeit bedeutet in diesem Zusammenhang, mit kleinstmöglichem Ressourceneinsatz die gewünschte Wirkung zu erzielen.

Bei unseren langlebigen Gebäuden ist es daher wichtig, den vollständigen Lebenszyklus zu betrachten. Bereits bei der Projektentwicklung wird die Nachhaltigkeit in diesen Lebenszyklus integriert. Nur so gelingt es, Nutzerfreundlichkeit und Vermeidung von Umwelt- und Klimabelastung in Einklang zu bringen.

Wie werden die Gepäckstücke von den beiden Terminals im Norden zu dem neuen Terminal 3 transportiert?

Langfristig werden wir die bestehende Gepäckanlage unterirdisch zum Terminal 3 erweitern. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um das Umsteigen zwischen den Terminals so kurz wie möglich zu halten und die Attraktivität Frankfurts als Umsteigeflughafen zu behalten.

Das Terminal 3 soll modular errichtet werden. Warum ist das so?

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ergibt es keinen Sinn, ein überdimensioniertes Terminal zu bauen, das durch die vorhandene Passagiernachfrage nicht hinreichend ausgelastet wird. In diesem Fall würden die zusätzlichen Abschreibungen und Betriebskosten die Einnahmen aus den Passagier-Entgelten übersteigen und wir würden in der Konsequenz nicht wertschaffend arbeiten. Um solche Überkapazitäten zu vermeiden, haben wir uns für die modulare Konstruktion des Terminals entschieden, die sich an der tatsächlichen Passagiernachfrage orientiert. Das richtige Produkt in der richtigen Qualität zur richtigen Zeit und zum richtigen Preis anzubieten, das ist unsere Aufgabe.

Wie wird diese modulare Bauweise konkret aussehen und für wie viele Passagiere wird der erste Bauabschnitt konzipiert sein?

Das erste Modul des dritten Terminals wird mit zwei Flugsteigen ausgestattet sein, die sich in einen Flugsteig für den Schen-

gen- und einen für den sogenannten Non-Schengen-Verkehr aufteilen. Die Kapazität der beiden Flugsteige wird bei etwa 15 Millionen Passagieren liegen. Gemeinsam mit dem Terminal 1 und 2 können wir dann rund 80 Millionen Passagiere am Frankfurter Flughafen befördern.

Was aber passiert, wenn auch diese Kapazität an ihre Grenzen stößt, wie viele Module sind maximal noch möglich?

Wir können das Terminal noch um zwei weitere Flugsteige erweitern. Jeder Flugsteig wird uns zusätzlichen Platz für zirka fünf Millionen Passagiere bieten. In einer finalen Ausbaustufe können wir dann rund 90 Millionen Passagiere befördern und damit mehr als an jedem anderen europäischen Flughafen heute.

Bei dem Bau des Terminals legen Sie auch deutlichen Wert auf die ökologische Komponente. Können Sie uns hierzu etwas erzählen?

Das Terminal 3 ist als „Öko“-Terminal konzipiert. Durch den Einsatz zukunftsweisender Technologien wollen wir im Hinblick auf Energieeffizienz, Energiespeichereffekte, Wirtschaftlichkeit und Emissionswerte neue Maßstäbe setzen. Gegenüber der herkömmlichen Bauweise versuchen wir damit Energieeinsparungen von mehr als 30 Prozent zu realisieren.

Wie wollen Sie diese Einsparung erzielen?

Derzeit prüfen wir noch energiesparende Maßnahmen wie die Nutzung von Photovoltaik, Geothermie, energiesparende Be-



leuchtungssysteme und Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung. Um unseren Reisenden den Flughafen-Aufenthalt so komfortabel wie möglich zu gestalten, wollen wir zur Schaffung eines angenehmen Raumklimas zudem innovative Lüftungssysteme implementieren.

Aber wird der Bau durch den Einsatz nachhaltiger Technologien nicht teurer?

Nein. Als Infrastruktur-Unternehmen liegt unser Fokus auf den Gesamtkosten des Objekts, die über den Lebenszyklus anfallen, und nicht auf den reinen Anschaffungskosten. In Summe sparen wir durch den Einsatz nachhaltiger Technologien deutlich gegenüber der gängigen Bauweise, die sich nicht an Nachhaltigkeit orientiert.

Können Sie uns hierzu auch konkrete Beispiele nennen?

Die Installation von Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung ist ein gutes Beispiel hierfür. Die Anschaffung ist zwar zunächst kapitalintensiver als ein herkömmlicher Fernwärmebezug, in einer Nutzungsdauerbetrachtung sparen wir bei einem Zeithorizont von 20 Jahren jedoch deutlich ein. Dieser Ansatz ist ganz im Sinne des nachhaltigen Bauens.

Vielen Dank, Herr Dr. Kipper.



KARLHEINZ WEIMAR

Aufsichtsratsvorsitzender

Jahrgang 1950, Hessischer Minister der Finanzen a. D.

Mitglied im Leitungsausschuss:

_ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (ab 1.7.2011)

Mitglied im Beirat:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (bis 1.7.2011)

Mitglied im Wirtschafts- und Infrastrukturbank-Ausschuss:

_ Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (bis 1.7.2011)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ DIAMOS AG (bis 1.7.2011)

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2011 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutende Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen und zwei Sondersitzungen zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mindestens der Hälfte der Sitzungen teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Beteiligungen, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Frankfurter Flughafen, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat. Dabei spielte die europäische Wirtschaftskrise und deren Auswirkungen eine im Jahresverlauf zunehmende Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- _ Die Fortschritte bezüglich des geplanten kapazitiven Ausbaus in Frankfurt waren insbesondere mit Blick auf die Inbetriebnahme der neuen Landebahn am 21. Oktober 2011 Gegenstand der regelmäßigen Berichterstattung. Ebenso hat sich der Aufsichtsrat intensiv über das im Rahmen des Ausbaus aufgelegte Immobilienprogramm CASA berichten lassen und sich mit den Festlegungen des passiven Schallschutzprogramms beschäftigt. Nach der Inbetriebnahme rückte zunehmend das Thema „Lärmbetroffenheit des Umlandes“ in den Fokus.
- _ Auch über die Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals sowie die Planungen

- für das Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens wurde wiederkehrend informiert.
- _ Die Service-Initiative „Great to have you here!“ und ihre positiven Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit wurden vom Aufsichtsrat ebenso begrüßt wie der Bericht und die Maßnahmen zur Verbesserung des Winterdienstes.
 - _ In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat im Rahmen seiner beiden Sondersitzungen am 25. Juli 2011 und am 8. November 2011 der Beteiligung an den Ausschreibungsverfahren für „Hochtief Airports“ respektive dem „Flughafen Izmir“ zu. In seiner Sitzung am 12. Dezember 2011 gab der Aufsichtsrat zudem grünes Licht für die Beteiligung an dem Ausschreibungsverfahren für den Flughafen „São Paulo Guarulhos“ in Brasilien. Bereits am 12. September 2011 hatte der Aufsichtsrat einem Verkauf der Anteile am indischen Flughafen Neu-Delhi zugestimmt.
 - _ Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie die außerprozessualen Bemühungen, gegenüber der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erreichen. In Folge der Aufhebung des für Fraport negativen ICSID-Schiedsspruchs aus dem Jahr 2007 durch das ICSID-ad hoc Committee in Washington am 23. Dezember 2010 bekräftigte der Aufsichtsrat den Vorstand am 23. März 2011 in dem Vorhaben, eine neue ICSID-Schiedsklage zu erheben.
 - _ Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2010, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 1. Juni 2011 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2010. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011 vorzuschlagen.
 - _ Der Aufsichtsrat genehmigte außerdem die Wirtschaftsplanung 2012 und einen Kapitalerhöhungsrahmen zur Nutzung durch die Fraport Malta Ltd. für Kreditvergaben an Fraport-Mehr- und Minderheitsgesellschaften durch die Fraport Malta Business Services Ltd.
 - _ Der Aufsichtsrat stimmte darüber hinaus einigen Einzelmaßnahmen wie dem Abschluss zweier langfristiger Mietverträge und eines Grundstücknutzungsvertrags zu.
 - _ Um die Angemessenheit seiner Gesamtvergütung auch im Vergleich zum wirtschaftlichen Umfeld zu wahren, beschloss der Aufsichtsrat nach eingehender Beratung schließlich, eine Anpassung seiner Vergütung anzustreben und der Hauptversammlung 2012 die notwendige Satzungsanpassung vorzuschlagen. Auf die Einführung eines erfolgsorientierten, variablen Bestandteils soll dabei nach wie vor verzichtet werden.

Arbeit der Ausschüsse

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

Der Finanz- und Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum sieben Mal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten und dem Vorschlag zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsberichte wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2012 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und Konzern-Plan 2012 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat er sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2011 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) eingeholt, die Qualifikation des Prüfers überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren die Themen Risiko- und Asset-Management. Vertieft befasste sich der Ausschuss zudem mit der Betrachtung des Risikomanagement-Systems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisions-Systems sowie des Compliance-Management-Systems und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Die Schwerpunkte der Beratungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses lagen im Geschäftsjahr 2011 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von vier Sitzungen und zwei Sondersitzungen befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zu den Ausschreibungen „Hochtief Airports“, „Izmir“ und „São Paulo Guarulhos“. Darüber hinaus standen regelmäßig auch die bereits bestehenden Beteiligungen weltweit im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei die Beteiligung Antalya im Rahmen einer Informationsreise im Frühjahr 2011 durch einige Ausschussmitglieder persönlich in Augenschein genommen wurde. Ferner begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt am Main und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2012 Stellung. Im Zusammenhang mit der Investitionsberichterstattung stimmte er zudem einer Fortentwicklung und Bündelung zu. Im Rahmen der ihm vom Aufsichtsrat übertragenen Entscheidungskompetenz beschloss er außerdem die Mittelfreigabe für die Neugestaltung der Vorfahrt zum Terminal 1.

Zur Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens befasste sich der Personalausschuss in seinen vier Sitzungen regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Weitere Themen waren Maßnahmen und Perspektiven für geringer qualifizierte Beschäftigte, die Ergebnisse der „Barometer“-Befragung zur Zufriedenheit der Mitarbeiter, Berichte zu Vergütungsstrukturen bei Führungskräften und leitenden Angestellten und die Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der geplanten EU-Verordnung zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste auf den Standort Frankfurt.

Der Präsidialausschuss trat im Berichtszeitraum drei Mal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2011 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und insbesondere die Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile sowie die Verlängerung eines Dienstvertrags mit einem Vorstandsmitglied.

Darüber hinaus trat der Präsidialausschuss drei weitere Male, in um die Aufsichtsratsmitglieder Christian Strenger und Werner Schmidt erweiterter Besetzung, zusammen. Thema war hierbei die von einem externen Berater unterstützte, vertiefte Betrachtung der Angemessenheit der Aufsichtsratsvergütung.

Die Einberufung des zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildeten Nominierungsausschusses und des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2011 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Entsprechend der Ankündigung in der zweiten Entsprechenserklärung zum DCGK für das Jahr 2010 wurden aufgrund des entsprechenden Vorschlags von Vorstand und Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung am 1. Juni 2011 die satzungsmäßigen Voraussetzungen geschaffen, den Aktionären der Fraport AG zukünftig auch die Möglichkeit der Briefwahl bieten zu können.

Da die Regierungskommission 2011 auf eine Weiterentwicklung des DCGK verzichtete, konnte sich die gemäß § 161 AktG abzugebende Entsprechenserklärung für das Jahr 2011 darauf beschränken erneut festzustellen:

Es wurden und werden künftig alle Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit folgender Ausnahme erfüllt: Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Ziffer 5.4.6 Absatz 2 DCGK).

Der Aufsichtsrat ging erneut die Überprüfung der Effizienz seiner Tätigkeit an und traf Festlegungen zur Fortsetzung und Vertiefung des Prozesses in 2012.

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

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Stefan H. Lauer vor dem Hintergrund seiner Vorstandstätigkeit für die Deutsche Lufthansa AG an den Beratungen und Abstimmungen zum „Abschluss eines Mietvertrags mit der Deutschen Lufthansa AG für den Bereich Technik“ (23. März 2011) sowie zum „Abschluss eines Mietvertrags mit der Deutschen Lufthansa AG für den Bereich A-Plus“ (12. Dezember 2011) nicht teilgenommen. Herr Staatsminister a. D.

Lothar Klemm verzichtete vor dem Hintergrund seines Aufsichtsratsvorsitzes bei der Dietz AG, dem Mutterunternehmen der Tectum-Gesellschaften, auf die Teilnahme an der Beratung und Beschlussfassung zum „Abschluss eines Grundstücknutzungsvertrags mit der Tectum 32. Vermögensverwaltungs GmbH“ (20. Juni 2011).

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2011 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfungsauftrag hatte der Aufsichtsrat am 30. September 2011 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 1. Juni 2011 erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), so wie in der EU anzuwenden, aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses nach deutschem Recht. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System besteht, welches es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Finanz- und Prüfungsausschuss erstattet. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Dem Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 1,25 Euro je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

Der nach § 312 AktG vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lageberichten aufgenommen ist:

„Der Vorstand erklärt, dass nach den Umständen, die uns jeweils in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, die Fraport AG bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Landes Hessen und der Stadt Frankfurt am Main und mit ihnen verbundenen Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Der Abschlussprüfer hat den Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und den folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach eigener Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lageberichten aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Personalia

Für den Anfang Januar 2011 verstorbenen Herrn Stadtrat Lutz Sikorski wurde am 1. Juni 2011 Frau Bürgermeisterin Jutta Ebeling durch die Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt. Die bereits im Jahr 2010 gerichtlich bestellten Aufsichtsratsmitglieder Frau Dr. Margarete Haase, Herr Stefan H. Lauer und Herr Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle wurden auf Vorschlag des Aufsichtsrats ebenfalls durch die Hauptversammlung 2011 in ihrem Amt bestätigt.

Am 20. Juni 2011 beschloss der Aufsichtsrat zudem, die Bestellung von Herrn Dr. Matthias Zieschang zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Controlling und Finanzen mit Wirkung zum 1. April 2012 für fünf weitere Jahre zu verlängern.

Mit Blick auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2011 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement zum Wohle des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 19. März 2012



Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

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

Der Begriff Corporate Governance steht für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. In diesem Zusammenhang ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung der Interessen der Aktionäre und der weiteren Stakeholder sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Corporate Governance hat für Fraport einen hohen Stellenwert. Wir begleiten daher die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und passen unseren Fraport-Kodex regelmäßig den neuen Vorgaben des DCGK an.

Entsprechenserklärung

Entsprechend der Ankündigung in der zweiten Entsprechenserklärung zum DCGK für das Jahr 2010 wurden aufgrund entsprechenden Vorschlags von Vorstand und Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung am 1. Juni 2011 die satzungsmäßigen Voraussetzungen geschaffen, den Aktionären der Fraport AG zukünftig auch die Möglichkeit der Briefwahl bieten zu können.

Da es in 2011 keine Änderungen im DCGK gab, konnten sich Vorstand und Aufsichtsrat am 12. Dezember 2011 in ihrer gemäß § 161 AktG abzugebenden Entsprechenserklärung für das Jahr 2011 darauf beschränken zu erklären:

„Die letzte Entsprechenserklärung erfolgte am 13. Dezember 2010. Seit dieser zweiten Entsprechenserklärung für das Jahr 2010 hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 entsprochen und wird ihnen künftig entsprechen, jeweils mit folgender Abweichung:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Ziffer 5.4.6 Absatz 2 DCGK).“

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 unserer Satzung eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Der Aufsichtsrat

hält dies mit Blick auf die intensiv kontrollierende Tätigkeit des Aufsichtsrats bis auf Weiteres für vertretbar. Darüber hinaus wird für die Tätigkeit in einem Ausschuss eine Vergütung gezahlt, wobei aufgrund der gestiegenen Bedeutung des Finanz- und Prüfungsausschusses der Vorsitzende dieses Ausschusses eine erhöhte Vergütung und die Mitglieder dieses Ausschusses ein erhöhtes Sitzungsgeld erhalten.“

Diese Entsprechenserklärung wurde den Aktionären unverzüglich auf der Homepage der Gesellschaft unter www.fraport.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK

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

_ Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4 DCGK).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen hat sich Fraport auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2011 beschränkt.

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

Aktionäre, die nicht unmittelbar an der Hauptversammlung teilgenommen haben, konnten bis zum Vorabend der Hauptversammlung 2011 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht weiter im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit dafür, dass der Stimmrechtsvertreter für diese Aktionäre während der Hauptversammlung erreichbar war.

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

_ Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Das Unternehmen dokumentiert auf diesem Weg seine Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für fünf Jahre nach wie

vor gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

_ Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile der erfolgsorientierten Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.6 Absatz 2 Satz 2 DCGK).

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Gemäß Ziffer 5.4.1 des DCGK hat der Aufsichtsrat bereits im Geschäftsjahr 2010 das nachfolgende, unverändert gültige Ziel für seine künftige Zusammensetzung festgelegt:

„Die Fraport AG bekennt sich zu einer zukunftsorientierten, chancengerechten Zusammenarbeit der Geschlechter. Sie wird weiterhin weibliche Beschäftigte entsprechend ihrer Qualifikation und Fertigkeiten in allen Ebene und Aufgabenbereichen gezielt fördern. Dies gilt ebenfalls für den Aufsichtsrat, der in den nächsten Jahren einen Frauenanteil anstrebt, der das Geschlechterverhältnis innerhalb der Gesamtbeschäftigtenzahl widerspiegelt.“

Der Frauenanteil an der Gesamtbeschäftigtenzahl der Fraport AG (Einzelgesellschaft) beträgt rund 19%. Der Aufsichtsrat der Fraport AG besteht aus 20 Mitgliedern. Mit der Bestellung von Frau Jutta Ebeling zum Mitglied des Aufsichtsrats ist die Zahl der weiblichen Mitglieder auf fünf gestiegen. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat übertrifft seither das im Vorjahr formulierte Ziel, dass der Frauenanteil das Geschlechterverhältnis innerhalb der Gesamtbeschäftigtenzahl widerspiegeln solle.

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

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) schaffte konkrete Vorgaben für die Gestaltung der Vorstandsvergütung. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und

der Lage der Gesellschaft auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses.

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

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

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

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe Anhang Tz. 45). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

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

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25% der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tanti-

eme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH und von Herrn Peter Schmitz für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der ASG Airport Service Gesellschaft mbH erhaltenen Bezüge wurden auf die jeweilige Tantiemzahlung 2011 der Fraport AG angerechnet.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Zudem erhalten die Vorstandsmitglieder bei freiwilliger gesetzlicher Rentenversicherung die Hälfte des Gesamtbeitrags beziehungsweise bei nicht freiwilliger Rentenversicherung die Hälfte des bei gesetzlicher Rentenversicherung zu zahlenden Gesamtbeitrags erstattet.

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den ROFRA des Fraport-Konzerns für das jeweilige Geschäftsjahr an. EBITDA bezeichnet das operative Konzern-Ergebnis, ROFRA die Verzinsung auf das eingesetzte Vermögen, das heißt die Gesamtkapitalrendite („Return on Fraport-Assets“). Beide Kennzahlen (EBITDA und ROFRA) sind betriebswirtschaftlich anerkannte Parameter zur Messung des Unternehmenserfolgs.

Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die Ergebnisse addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemzahlungen 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 Folge-

jahr 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 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2014 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere. Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten ausgedrückte Zahl) zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums

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

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des 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 der Gesellschaft.

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 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. Die zugewiesenen Performance-Shares werden anschließend zu dem am Ende des Performance-Zeitraums aktuellen durchschnittlichen Börsenkurs abgerechnet, woraus sich die in bar zu leistende LTIP-Zahlung ergibt. Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2011 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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

Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50 % der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150 % der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert. Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand:
Dr. Stefan Schulte 181,9 Tsd € (Vorjahr 121,1 Tsd €), Herbert Mai, Peter Schmitz sowie Dr. Matthias Zieschang jeweils 138,5 Tsd € (Vorjahr 92,2 Tsd €).

Pensionszusagen

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

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

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Besteldauer des Vorstandsmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 54,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2011 beträgt 55,0 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 36,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2011 34,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage ([Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport])

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

in Tsd €	Barkomponente			Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	24,4	682,9	1.122,3
Herbert Mai	300,0	33,7	482,0	815,7
Peter Schmitz	300,0	37,5	482,0	819,5
Dr. Matthias Zieschang	320,0	38,7	530,2	888,9
Insgesamt	1.335,0	134,3	2.177,1	3.646,4

— GRAFIK 1

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

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

— GRAFIK 2

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

in Tsd €	Barkomponente			Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	18,7	605,4	1.039,1
Herbert Mai	300,0	26,4	427,2	753,6
Peter Schmitz	300,0	28,4	427,2	755,6
Dr. Matthias Zieschang	320,0	32,6	470,0	822,6
Insgesamt	1.335,0	106,1	1.929,8	3.370,9

— GRAFIK 3

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	LTIP	
Dr. Stefan Schulte	285,1	
Herbert Mai	217,0	
Peter Schmitz	217,0	
Dr. Matthias Zieschang	217,0	
Insgesamt	936,1	

— GRAFIK 4

IN VORJAHREN GEWÄHRTE KOMponentEN MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG (MSOP)

	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2011 in Tsd €
Dr. Stefan Schulte	17.000	17.000	17.000	51.000	81,0
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	45.000	71,4
Peter Schmitz	0	0	7.000	7.000	19,8
Dr. Matthias Zieschang	15.000	15.000	15.000	45.000	71,4
Insgesamt	47.000	47.000	54.000	148.000	243,6

— GRAFIK 5

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.

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

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

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

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

Vergütung des Vorstands 2011

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 1, 2

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2011 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2011.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2011 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2012.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Ausbungszeitpunkt 1. Januar 2011 bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2010 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 3, 4

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 5

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

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 27.367 Tsd €. Davon entfallen 20.210 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2011 1.528 Tsd €.

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

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN AKTIVE VORSTÄNDE

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2010	Veränderung 2011	Verpflichtung 31.12.2011
Dr. Stefan Schulte	2.226	380	2.606
Herbert Mai	1.936	281	2.217
Peter Schmitz	1.199	133	1.332
Dr. Matthias Zieschang	708	294	1.002
Insgesamt	6.069	1.088	7.157

— GRAFIK 6

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2011 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Sonstige Vereinbarungen

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

Die Bestellung von Herrn Dr. Matthias Zieschang wurde bis zum 31. März 2017 als Mitglied des Vorstands verlängert.

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

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 242,2 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten lassen. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtet Herr Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung des Diensthandys, 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 2011

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 angepasst und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach pro vollem Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro vollem Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet. Abweichend davon erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € pro Sitzung (siehe Anhang Tz. 54).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2011 insgesamt mit 534,7 Tsd € vergütet (Vorjahr 519,2 Tsd €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen 2011 im Einzelnen:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS 2011	
Aufsichtsratsmitglied	Bezüge 2011 in €
Staatsminister a.D. Karlheinz Weimar	38.550,00
Gerold Schaub	33.450,00
Ismail Aydin	22.750,00
Dr. Manfred Bischoff	21.550,00
Bürgermeisterin Jutta Ebeling	13.825,00
Dr. Margarete Haase	26.750,00
Staatsminister Jörg-Uwe Hahn	32.250,00
Erdal Kina	22.750,00
Lothar Klemm	30.350,00
Stefan H. Lauer	16.600,00
Arno Prangenberg	25.550,00
Gabriele Rieken	24.350,00
Petra Rossbrey	26.750,00
Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth	25.950,00
Staatssekretär Prof. Klaus-Dieter Scheurle	16.600,00
Hans-Jürgen Schmidt	26.750,00
Werner Schmidt	24.750,00
Edgar Stejskal	29.550,00
Christian Strenger	44.550,00
Peter Wichtel	31.050,00

— GRAFIK 7

Vergütung des Beraterkreises 2011

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet.

Im Geschäftsjahr 2011 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 92,5 Tsd € (Vorjahr 78,0 Tsd €).

Aktienbesitz der Organe

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

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

Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2011

KONZERN-LAGEBERICHT

Der Fraport-Konzern	45
Geschäftsentwicklung 2011	50
Ertragslage	54
Vermögens- und Finanzlage	59
Aktie und Investor Relations	63
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	66
Chancen- und Risikobericht	69
Nachtragsbericht	82
Prognosebericht	82

DER FRAPORT-KONZERN

Geschäftstätigkeit und Organisation

Ein führender internationaler Flughafen-Betreiber

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio an Flughafen-Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Gemessen an der konzernweiten Passagierzahl ist Fraport der größte börsennotierte Flughafen-Betreiber. Das Dienstleistungsspektrum des Konzerns umfasst dabei sämtliche Aspekte des Flug- und Terminalbetriebs sowie die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten. Hauptstandort und wichtigster Umsatz- sowie Ergebnistreiber des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt, den die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide besitzt und unbefristet betreibt. Neben Frankfurt ist die Gesellschaft mittels Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Management-Verträgen an 12 weiteren internationalen Flughäfen aktiv. Sitz der Konzern-Muttergesellschaft ist in Frankfurt am Main.

Strategische und operative Verantwortung beim Vorstand

Die strategische und operative Verantwortung des Konzerns trägt der Vorstand der Fraport AG, bestehend aus den 4 Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen). Die Zuordnung

der Unternehmensbereiche zu jeweils einem Vorstandsmitglied ermöglicht die gezielte Steuerung des Konzerns. Die Organisation unterscheidet in diesem Zusammenhang nach Strategischen Geschäftsbereichen, Servicebereichen und Zentralbereichen.

— GRAFIK 8

Zusammenfassung der Organisation in 4 Segmente

Berichtsmäßig und im Sinne der Ergebnissteuerung werden die Strategischen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche zu den 4 Segmenten Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling sowie External Activities & Services zusammengefasst. Das Segment **Aviation** umfasst die Strategischen Geschäftsbereiche „Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“ am Flughafen Frankfurt. Der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der insbesondere die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt beinhaltet, ist dem Segment **Retail & Real Estate** zugewiesen. Dem Segment **Ground Handling** sind der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen zugeordnet. Der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der im Wesentlichen für Airport Services und Airport Management in den Konzern-Beteiligungen verantwortlich ist, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, ist dem Segment **External Activities & Services** zugeteilt. Zusätzlich sind die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“ und „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ inklusive ihrer Tochtergesellschaften

ORGANISATION

	Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	Vorstand Arbeitsdirektor Herbert Mai	Vorstand Controlling und Finanzen Dr. Matthias Zieschang	Vorstand Operations Peter Schmitz
Segment-Verantwortung	Aviation	Retail & Real Estate	External Activities & Services	Ground Handling
Strategische Geschäftsbereiche	_ Flug- und Terminal- management, Unterneh- menssicherheit	_ Handels- und Vermietungs- management		_ Airport Security Management _ Bodenverkehrsdienste
Servicebereiche			_ Informations- und Kommu- nikationsdienstleistungen	_ Immobilien Facility- management _ Zentrales Infrastruktur- management
Zentralbereiche	_ Rechtsangelegenheiten und Verträge _ Revision _ Unternehmensentwicklung _ Unternehmens- kommunikation	_ Nachhaltigkeits- management und Corporate Compliance _ Personalserviceleistungen	_ Akquisitionen und Beteiligungen _ Controlling _ Finanzen und Investor Relations _ Rechnungswesen _ Zentraler Einkauf und Bauvergabe	_ Kundenmanagement

— GRAFIK 8

ten diesem Segment zugehörig. Seit dem 1. Januar 2011 umfasst das Segment zudem den Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Konzern-Strategie

Trotz kurzfristiger Unsicherheiten langfristig stabiler Wachstumstrend

Die Strategie des Fraport-Konzerns basiert auf der langfristigen Entwicklung sowie den Markttrends des weltweiten Luftverkehrs. Nach deutlichen Wachstumsraten in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 zeichneten sich vor allem wegen des sich global abschwächenden Wirtschaftswachstums erste rezessive Tendenzen zum Ende des Geschäftsjahres 2011 ab. Hinzu kommen Belastungen der Branche aus der Luftverkehrssteuer und dem geplanten Emissionshandel in der Europäischen Union (EU). Trotz dieser sich verschlechternden Rahmenbedingungen prognostizieren die Luftverkehrsverbände Airports Council International (ACI) sowie International Air Transport Association (IATA) unverändert einen langfristig stabilen Wachstumstrend des Weltluftverkehrs von rund 4 % jährlich. Die neue Kapazität der Landebahn Nordwest wird für den Fraport-Konzern wesentlich dazu beitragen, am Flughafen Frankfurt von dem zukünftigen Marktwachstum zu profitieren. Für die Standorte außerhalb Frankfurts wird ebenfalls eine positive Verkehrsentwicklung erwartet.

Strategische Herausforderungen – Agenda 2015

Aus der prognostizierten Entwicklung im Weltluftverkehr ergeben sich strategische Herausforderungen für den Fraport-Konzern, die in der Agenda 2015 zusammengefasst sind. Die Agenda 2015 besteht aus 5 Handlungsfeldern.



— GRAFIK 9

Investitionen realisieren

Das Fundament der zukünftigen Entwicklung des Fraport-Konzerns und damit das zentrale Element der Agenda 2015 sind der Ausbau und die Modernisierung des Standorts Frankfurt. Das Kernstück des Investitionsprogramms, die neue Landebahn Nordwest, wurde termingerecht zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2011 primär folgende Infrastrukturprojekte vorangetrieben:

- _ Bau des Flugsteigs A-Plus (Inbetriebnahme in diesem Jahr)
- _ Neugestaltung des Flugsteigs B
- _ Umgestaltung des Flugsteigs C
- _ Planung des Terminal 3 (Baubeginn 2013)

Wirtschaftlichkeit verbessern

Aus dem umfangreichen und kapitalintensiven Investitionsprogramm resultieren zusätzliche Belastungen aus Abschreibungen und Zinsaufwendungen. Fraport steht deshalb vor der Herausforderung, seine Wirtschaftlichkeit kontinuierlich weiter zu verbessern und das operative Ergebnis zu erhöhen. In diesem Kontext sind beispielhaft folgende Themen zu nennen:

- _ Nachhaltiges Verkehrswachstum durch die neue Landebahn Nordwest
- _ Stufenweise Erhöhung der Flughafen-Entgelte bis 2015
- _ Neuer Abfertigungsvertrag bei den Bodenverkehrsdiensten mit der Deutschen Lufthansa bis 2018
- _ Interne Prozessoptimierung (Implementierung des zentralen Infrastrukturmanagements, Neugestaltung zentraler Geschäftsprozesse)

Kundenzufriedenheit steigern

Die nachhaltige Steigerung der Kundenzufriedenheit versteht Fraport als Herausforderung aller Unternehmensbereiche. Am Standort Frankfurt wie im gesamten Konzern profitiert Fraport davon, wenn Passagiere die Konzern-Flughäfen als Flughäfen ihrer Wahl ansehen. Dies gilt für abfliegende und ankommende Passagiere genauso wie für umsteigende oder unsere Retail-Angebote nutzende Passagiere. Zufriedene Kunden sind die Grundvoraussetzung, um die Potenziale des Geschäfts voll ausschöpfen zu können. Die Ergebnisse von Kundenbefragungen wie zum Beispiel „Skytrax“ verdeutlichen, dass die am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren vorgenommenen Qualitätsverbesserungen von den Passagieren positiv wahrgenommen werden. Um diesen Trend in den kommenden Jahren fortzusetzen, hat Fraport in 2010 das Service-Programm „Great to have you here!“ gestartet.

Nachhaltigkeit sichern

Fraport versteht Nachhaltigkeit als verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung durch die konsequente Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Ziele mit den langfristigen Unternehmensinteressen. Mit dem Zentralbereich „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ trägt Fraport einer nachhaltigen Geschäftspolitik Rechnung. Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind dem Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 66 zu entnehmen.

Wachstumschancen nutzen

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ist der Frankfurter Flughafen bereits heute gut im Wettbewerb positioniert. Um eine rasche und werthaltige Auslastung der neuen Kapazitäten sicherzustellen, liegen die Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten auf internationalen Wachstumsregionen. Zusätzlich sieht Fraport in Zukunft 3 wesentliche Wachstumsmotoren für den Konzern:

Wachstumsmotor 1: Retail-Geschäft

Zentrales Element der Wachstumspläne im Retail-Geschäft am Standort Frankfurt ist die Erweiterung und Modernisierung der Einkaufs- und Gastronomieflächen in den Terminals. Durch eine geeignete Steuerung des Passagierflusses soll zudem sichergestellt werden, dass die neuen Angebote durch die Passagiere optimal genutzt werden können. Zielsetzung ist es, mittelfristig eine Steigerung der Retail-Erlöse pro Passagier in Frankfurt von durchschnittlich 3,17 € im Geschäftsjahr 2011 auf etwa 4 € pro Passagier zu erreichen. Der 2012 in Betrieb gehende Flugsteig A-Plus soll mit einer Einkaufs- und Gastronomiefläche auf insgesamt 12.000 m² wesentlich dazu beitragen.

Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Neben dem Flughafen Frankfurt betreibt Fraport 4 weitere internationale Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%. Fraport ist zudem an 8 Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen und / oder Management-Verträgen beteiligt. Die erwartete positive Entwicklung des bestehenden Portfolios wird den Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis in den nächsten Jahren weiter erhöhen. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft auszubauen.

Wachstumsmotor 3: Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung infrage kommen. Je nach Projekt entscheidet Fraport darüber, ob und in welchem Umfang sich das

Unternehmen an der Entwicklung beteiligt. Aktuelle Beispiele für die Weiterentwicklung der Frankfurt Airport City sind:

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

Wertorientierte Steuerung

Fraport-Wertbeitrag als Mess- und Steuergröße

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

ERMITTLUNG DES WERTBEITRAGS



— GRAFIK 10

Komponenten der Berechnung des Wertbeitrags

Kapitalkostensatz

Der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (WACC) wird bei Fraport gemäß dem Capital-Asset-Pricing-Model (CAPM) aus der Summe des Verzinsungsanspruchs der Eigenkapitalgeber auf den Eigenkapitalanteil sowie der Fremdkapitalgeber auf den verzinslichen Fremdkapitalanteil am Gesamtkapital ermittelt. Aufgrund des sich ständig verändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und / oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur wird der Fraport-WACC regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf angepasst. Der Fraport-WACC vor Steuern wurde zum 1. Januar 2009 auf 9,5% festgelegt und nach turnusmäßiger Überprüfung auch für 2011 beibehalten.

Fraport-Assets

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

BERECHNUNG DER FRAPORT-ASSETS

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

— GRAFIK 11

Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (Wertschaffung durch Abschreibung des Kapitals) setzt Fraport abschreibbare Aktiva im Rahmen der Wertbeitragsermittlung mit der Hälfte der historischen Anschaffungs- / Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Die Geschäfts- oder Firmenwerte bilden in diesem Kontext eine Ausnahme und werden in Übereinstimmung mit IFRS zu Buchwerten angesetzt. Abweichend zu der Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags auf Konzern- und Segment-Ebene wird dieser im Segment External Activities & Services um die Ergebnisse der diesem Segment zugeordneten assoziierten und übrigen Beteiligungen sowie der entsprechenden Vermögenswerte der Beteiligungen ergänzt. Damit berücksichtigt Fraport auch die Minderheitsbeteiligungen in der wertorientierten Steuerung.

Return on Fraport-Assets (ROFRA)

Zum Vergleich unterschiedlich großer Geschäftsbereiche hat Fraport den Konzern- und Segment-Wertbeitrag um die Steuergröße ROFRA erweitert. Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBITs zu den Fraport-Assets gebildet und gibt an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend waren (ROFRA > WACC) oder nicht (ROFRA < WACC).

Wertbeitrag 2011 gesteigert

Die gute operative Entwicklung führte auch im Geschäftsjahr 2011 zu einem positiven Wertbeitrag. In Höhe von 74,1 Mio € überschritt dieser den Vorjahreswert um 25,1 Mio € (+51,2%). Die Wertbeitragsentwicklung im Segment Aviation verbesserte sich von -71,2 Mio € auf -53,7 Mio €. Auch die Segmente Ground Handling sowie External Activities & Services konnten

einen Zuwachs des Wertbeitrags verzeichnen. Grund hierfür war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten vor Steuern überproportionale EBIT-Entwicklung. Bei der Erhöhung des Wertbeitrags des Segments Aviation ist jedoch zu beachten, dass die aus der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest resultierenden Kapitalkosten vor Steuern nur zeitanteilig berücksichtigt wurden. Im Rahmen einer Stichtagsbetrachtung hätten sich Kapitalkosten vor Steuern für das Segment Aviation in Höhe von 185,9 Mio € ergeben. Aufgrund einer verhältnismäßig stärkeren Zunahme der Kapitalkosten vor Steuern wies lediglich das Segment Retail & Real Estate einen um 6,7 Mio € rückläufigen Wertbeitrag aus. In Höhe von 92,4 Mio € war der Wertbeitrag des Segments jedoch unverändert für den größten Anteil am Konzern-Wertbeitrag verantwortlich. — GRAFIK 12

Der ROFRA des Fraport-Konzerns überschritt in Höhe von 11,2% erneut den Fraport-WACC von 9,5%. Damit konnten konzernweit die Kapitalkosten vor Steuern verdient und eine Wertschaffung für das vergangene Geschäftsjahr ausgewiesen werden. Eine detaillierte Erläuterung zum Geschäftsverlauf des Fraport-Konzerns und der Fraport-Segmente ist im Kapitel Ertragslage ab Seite 54 enthalten.

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

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

Vergütungsbericht

Vorstandsvergütung

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

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

ENTWICKLUNG DES WERTBEITRAGS 2011

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services ¹	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
EBIT	496,6	430,9	96,1	56,4	232,1	227,9	20,3	11,0	158,1	141,4
Fraport-Assets	4.447,3	4.019,7	1.576,7	1.343,0	1.470,3	1.355,7	508,5	478,1	1.087,4	978,0
Kapitalkosten vor Steuern	422,5	381,9	149,8	127,6	139,7	128,8	48,3	45,4	103,3	92,9
Wertbeitrag vor Steuern	74,1	49,0	-53,7	-71,2	92,4	99,1	-28,0	-34,4	54,8	48,5
ROFRA	11,2%	10,7%	6,1%	4,2%	15,8%	16,8%	4,0%	2,3%	14,5%	14,5%

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

— GRAFIK 12

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans, die letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben wurden (siehe Anhang Tz. 45). Die Vorstandsmitglieder erhielten darüber hinaus Dotierungen zu den Pensionszusagen. Der detaillierte Vergütungsbericht ist im Anhang Tz. 52 sowie im Corporate Governance Bericht angegeben.

Aufsichtsratsvergütung

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls dem Anhang Tz. 52 beziehungsweise dem Corporate Governance Bericht zu entnehmen.

Der Vergütungsbericht des Anhangs ist gleichzeitig Bestandteil des Lageberichts.

Angaben gemäß § 315 Absatz 4 HGB

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 919.558.670,00 € (Stand 31. Dezember 2011). Es ist in 91.955.867 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2011 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 918.785.020 € (91.878.502 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2011 51,60%. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,49% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,11%. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunterneh-

men 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 2011): Artio Global Investors Inc. 9,96% und Deutsche Lufthansa AG 9,92%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Nach § 179 Absatz 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Absatz 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Absatz 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von 3 Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2011 wurden aus dem genehmigten Kapital 402.790,00 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Somit verbleibt zum 31. Dezember 2011

ein genehmigtes Kapital von 4.528.620,00 €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann. Neben Mitarbeitern der Fraport AG haben Beschäftigte von 7 Konzern-Gesellschaften die Möglichkeit, am Mitarbeiteraktienprogramm teilzunehmen. Für Details siehe Anhang Tz. 31.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2011 beträgt 5,7 Mio €. In 2011 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2010 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3% des zur Hauptversammlung 2010 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 und vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung verwendet werden. In 2011 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den Sachverhalten nach § 315 Absatz 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeversuche dienen.

Abhängigkeitsbericht

Fraport ist abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,49% (2010: 31,50%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,11% (2010: 20,12%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG ein abhängi-

ges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2011

Wesentliche Ereignisse und operative Highlights

Neue Landebahn eröffnet

Operatives Highlight des Geschäftsjahres 2011 war die termingerechte Eröffnung der Landebahn Nordwest am Standort Frankfurt, die trotz der behördlichen Abnahmeprozesse und des strengen Winters 2010/2011 am 21. Oktober erfolgte. Zur Gewährleistung des reibungslosen Betriebs wurden bereits vor Inbetriebnahme die bestehenden land- und luftseitigen Anlagen an die schrittweise Kapazitätserweiterung angepasst. Dabei wurden sowohl neue Tower-Anlagen als auch Rollwege in Betrieb genommen. Die internen Prozesse wurden durch das Programm „Operational Excellence“ auf das Wachstum nach der Inbetriebnahme der Landebahn geprüft und vorbereitet. Hinsichtlich der schrittweisen Kapazitätserweiterung legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Anstieg des Koordinationsseckwerts für die Winter-Flugplanperiode 2011/2012 am Flughafen Frankfurt mit Beschluss per 5. Mai 2011 von rund 82 Flugbewegungen je Stunde auf durchschnittlich 90 Flugbewegungen pro Stunde fest, was einem Anstieg um knapp 10% entspricht. Die im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau resultierenden wesentlichen Chancen und Risiken sind im Chancen- und Risikobericht ab Seite 69 dargestellt.

Flugsteig A-Plus: Airport-Shopping erhält neue Dimension

Ende Mai 2011 wurde das geplante Retail-Angebot für den im Oktober 2012 in Betrieb gehenden Flugsteig A-Plus konkretisiert. Verteilt auf 4 neuen, attraktiv gestalteten Marktplätzen entste-

hen auf insgesamt 12.000 m² Verkaufsfläche rund 60 Geschäfte und Gastronomiebetriebe. Erstmals am Flughafen Frankfurt werden die Passagiere auf ihrem Weg zu den Abflug-Gates direkt durch großzügig geplante Duty Free und Travel Value Shops geführt. Diese Shops werden vom Ankermieter Gebrüder Heine- mann betrieben. In Summe umfassen die Duty Free und Travel Value Shops im Bereich A-Plus rund 6.000 m² Verkaufsfläche. Die hohe Attraktivität der neu geschaffenen Angebote für die Passa- giere wird maßgeblich dazu beitragen, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier am Flughafen Frankfurt mittelfristig auf etwa 4 € zu erhöhen.

Neues Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung beantragt

Am 30. März 2011 beantragte Fraport die Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die philippinische Regierung beim In- ternational Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID). Am 23. Dezember 2010 hatte ein „ad hoc Committee“ des ICSID in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Dies gab Fraport die Möglichkeit, den Rechtsstreit erneut einem ICSID-Tribunal vorzulegen. Fraport wird in dem neuen Schieds- verfahren unverändert eine Entschädigung für die Enteignung des Investitionsprojekts am Flughafen Manila geltend machen.

Projektfinanzierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg abgeschlossen

Das Northern Capital Gateway-Konsortium, an dem die Fraport AG mittelbar zu 35,5% beteiligt ist, hat am 8. Juni 2011 die Projektfinanzierung für die Entwicklung, Modernisierung und den Betrieb des russischen Flughafens Pulkovo in St. Petersburg mit einem Volumen von rund 700 Mio € abgeschlossen. Mit Wirksamkeit der Finanzierungsverträge wurde die Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Flughafens geschaffen. Das Ausbau- volumen umfasst insgesamt zirka 900 Mio €.

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Nachlassende Dynamik der globalen Rahmenbedingungen

Nach der kräftigen Erholung in 2010 (+5,2%) hat die Weltwirt- schaft im Berichtsjahr mit einem Wachstum von 3,8% die Erwartungen von rund 4% nahezu erfüllen können, aber im Jah- resverlauf deutlich an Dynamik verloren. Die Konjunktorent- wicklung verlief in den einzelnen Ländern dabei sehr unterschied- lich. Während die Länder der Eurozone mit einer durchschnitt- lichen Wachstumsrate von 1,6% insgesamt moderate Zuwächse

verzeichneten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen China und Indien – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas deutlich stärker. Im Vergleich zum Vorjahr halbierte sich die Wachstumsrate des Welthandels nahezu (2011: rund 6,9%). Die Finanz- und Schuldenkrise sowie die Preisanstiege auf den Rohstoffmärkten, insbesondere beim Rohöl, führten im Jahresverlauf 2011 zu einem deutlichen Nachlassen der Wachs- tumsdynamik (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel 2011: rund 107 US-\$ zu 2010: rund 80 US-\$).

BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP) / WELTHANDEL		
Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2011	2010
Deutschland	3,0	3,7
Eurozone	1,6	1,9
Großbritannien	0,9	2,1
USA	1,8	3,0
Japan	-0,9	4,4
Russland	4,3	4,0
China	9,2	10,4
Indien	7,4	9,9
Welt	3,7	5,2
Welthandel	6,9	12,7

In Anlehnung an diverse nationale wie internationale Quellen: Internationaler Währungsfonds (IMF, 24. Januar 2012), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, November 2011), Deutsche Bank, (9. Februar 2012), DekaBank (10. Februar 2012), Statistisches Bundesamt (Pressemeldung 10, 11. Januar 2012; Pressemeldung 44, 8. Februar 2012), Institut für Wirtschaftsforschung (14. Dezem- ber 2011), www.tecson.de (Ölpreise)

— GRAFIK 13

Wiederholt starkes Wachstum des deutschen BIP

Mit einem Plus von 3% verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2011 erneut ein starkes Wachstum und hob sich damit deutlich von der durchschnittlichen Entwicklung innerhalb der Euro- zone ab. Aber auch hier mussten die bis in den Sommer hinein zunächst nach oben revidierten Konjunkturprognosen in der zweiten Jahreshälfte wieder zurückgenommen werden. Im Jahres- schlussquartal wurde nur noch ein Nullwachstum registriert. Treiber des insgesamt guten gesamtwirtschaftlichen Jahresergeb- nisses in Deutschland waren die Ausrüstungs- und Bauinves- titionen sowie die private Konsumnachfrage. Mit rund 8% bezie- hungsweise rund 7% wuchsen der deutsche Ex- als auch Import schwächer als im Vorjahr.

Entwicklung des Luftverkehrs

Internationaler Passagierverkehr wächst deutlich, Luftfracht rückgängig

Die konjunkturelle Entwicklung spiegelte sich auch in den Verkehrsergebnissen der Flughäfen weltweit wider: Die Wachstumsdynamik ging im Jahresverlauf 2011 jedoch insbesondere beim Luftfrachtaufkommen spürbar zurück. Nach vorläufigen Werten des ACI (3. Februar 2012) stieg das weltweite Passagieraufkommen in 2011 zwar spürbar um 4,9%, die Luftfracht wies jedoch mit –0,7% einen leichten Rückgang aus. Gestützt durch eine wetter- und streikbedingt niedrige Vorjahresbasis sowie Basiseffekte aus der Schließung des Luftraums aufgrund des Vulkanausbruchs in Island nahm die Zahl der beförderten Passagiere an europäischen Flughäfen gegenüber 2010 um 7,3% zu und konnte das Vorkrisenniveau des Jahres 2007 deutlich übertreffen. Die Luftfracht verzeichnete im Vorjahresvergleich einen Zuwachs um 1,9%. Den Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, Monatsbericht Dezember 2011) zufolge stieg das Passagiervolumen an den deutschen Verkehrsflughäfen in 2011 um 4,8%, die Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) erhöhte sich um 4,7%, die Flugbewegungen um 2,8%.

Entwicklung der Konzern-Flughäfen

Insgesamt starkes Wachstum bei den Fraport-Flughäfen

Die **Fraport-Konzern-Flughäfen** (Beteiligungsquote von mindestens 50%) erreichten in 2011 ein Wachstum von 9,1% auf knapp 97 Mio Passagiere. Die Flugbewegungen erhöhten sich um 7,3% auf über 816.000. Der Cargo-Umschlag sank um 1,8% auf etwa 2,5 Mio Tonnen. Insgesamt nutzten rund 180,8 Mio (+9,7%) Passagiere die **Fraport-Flughäfen** (inklusive Minderheitsbeteiligungen und Flughäfen mit Management-Verträgen).

Passagierrekord am Flughafen Frankfurt

Mit 56,4 Mio **Passagieren** wurden im Geschäftsjahr 2011 so viele Passagiere am Frankfurter Flughafen befördert wie noch nie zuvor. Der Vorjahreswert konnte damit um rund 3,4 Mio Fluggäste (+6,5%) übertroffen werden. Verglichen mit dem Vorkrisenniveau aus 2007 stieg die Passagierzahl um 2,3 Mio. Die weit ins Jahr 2011 hineinreichende – insbesondere nationale – Konjunkturerholung machte sich positiv bemerkbar. Ferner bewirkten diverse Störereignisse im Vorjahr (witterungsbedingte Flugausfälle, der Pilotenstreik der Deutschen Lufthansa sowie die Aschewolke) spürbare Basiseffekte und führten zu einem Wachstumsbeitrag von zirka 1,4 Mio Passagieren. Bereinigt um diese Sonderereignisse lag das Wachstum bei zirka 4%.

Analog zu den vielfältigen Angebotsaufstockungen wurde die gute Entwicklung fast ausschließlich vom Europa- und Inlandverkehr getragen (+12,0% beziehungsweise +8,3%). Nahezu alle europäischen Verkehrsregionen legten zweistellig zu. Besonders Städte- und Kurzreisen sowie klassische Urlaubsreiseziele profitierten von der kräftigen Nachfragebelebung im touristischen Markt. Dabei bewirkten die politischen Unruhen in Nordafrika eine Nachfrageverschiebung in Richtung spanische Inseln und die Türkei. Im Gegensatz zum Kontinentalverkehr stagnierte der Interkontinentalverkehr (+0,3%). Negativen Einfluss auf die Passagierfrage hatten insbesondere die politischen Unruhen in Nordafrika (–22,1%) und Nahost (+0,1%), die Folgen des Erdbebens in Japan sowie der Wegfall des Air India-Drehkreuzes mit seinen Umsteigerverkehren in Frankfurt von und nach Indien und USA. Positive Wachstumsraten verzeichneten dagegen die vergleichsweise aufkommenschwachen Märkte Südamerika (+22,4%) und Zentral-/Südafrika (knapp +11%). Im europäischen Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen gemessen an seiner Passagierzahl weiterhin den dritten Platz hinter London-Heathrow (69,4 Mio, +5,4%) und Paris-Charles de Gaulle (61,0 Mio, +4,8%). *Quelle: ACI, 26. Januar 2012*

Aufgrund der starken Einbindung in die globalen Güterströme konnte sich der Flughafen Frankfurt nicht von der im Jahresverlauf zunehmenden weltweiten Schwäche im Luftfrachtverkehr abkoppeln. Der **Cargo-Umschlag** schloss in Frankfurt mit einem Minus von 2,6% bei rund 2,2 Mio Tonnen, was sich im Wesentlichen im Rückgang der Cargo-Menge auf den volumenstarken Asien- und Nordamerikaverbindungen niederschlug (–5,5% beziehungsweise –3,9%). Während der reine Frachtumschlag um 3,0% auf 2,1 Mio Tonnen zurückfiel, lag das Luftpostaufkommen mit knapp 82.000 Tonnen um 7,4% über dem Vorjahreswert.

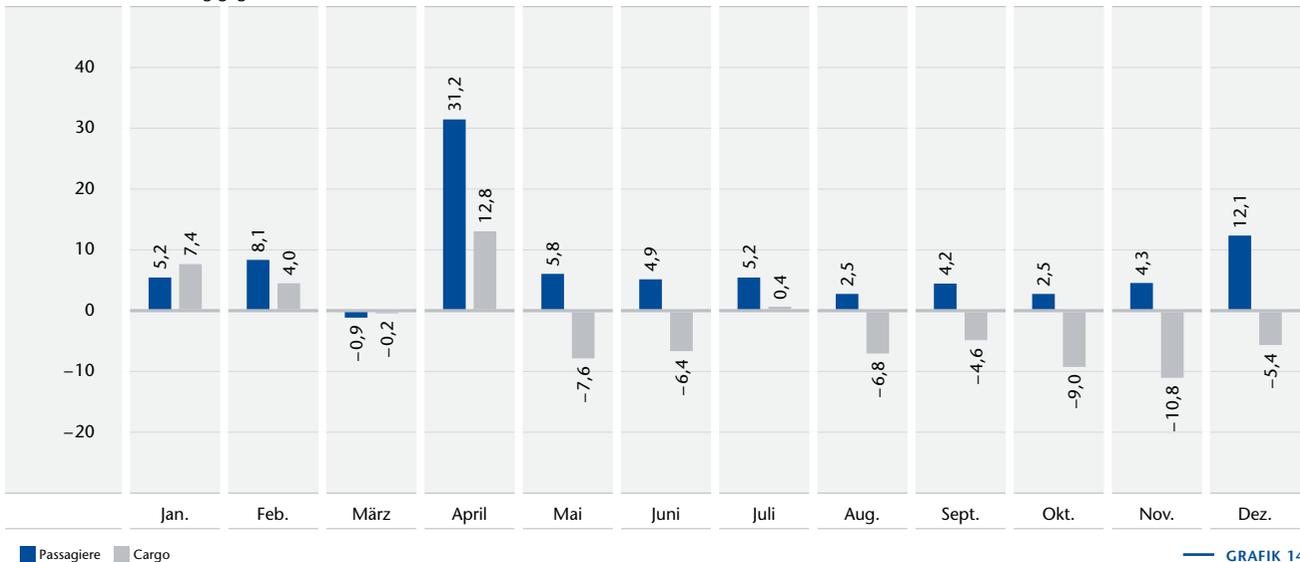
Die Zahl der **Flugbewegungen** stieg auch aufgrund der überdurchschnittlichen Zahl der Annullierungen im Vorjahr (etwa 15.000) kräftig um 4,9% auf rund 487.000, blieb aber immer noch unter Vorkrisenniveau (2007 rund 492.600 Flüge). Die **Höchststartgewichte** nahmen aufgrund der stagnierenden Zahl der schweren Frachterflüge leicht unterproportional um 4,6% auf 29.250 Mio Tonnen zu. Der Anteil der **Transferpassagiere** stieg um gut 2 Prozentpunkte auf rund 54%. — GRAFIK 14

Zweistellige Wachstumsraten an den Beteiligungsflyhähfen

Rund 25 Mio Passagiere bedeuteten auch für den Flughafen **Antalya** einen neuen Passagierrekord. Verglichen mit dem Vorjahr stieg die Zahl der beförderten Passagiere erneut deutlich um 12,7%. Während die Zahl der internationalen Fluggäste um 11,6% auf rund 20,8 Mio anstieg, wuchs der Inlandverkehr auf gut

PASSAGIER- UND CARGO-ENTWICKLUNG 2011

Prozentuale Veränderung gegenüber 2010



— GRAFIK 14

4,2 Mio Passagiere an (+18,8%). Ein weiterhin attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis Antalyas als Urlaubsdestination, preisgünstige Inlandtickets sowie eine Verlagerung von Urlaubsreisen aus der Nordafrika- und Golfregion in die Türkei hatten wesentlichen Einfluss auf die Passagierentwicklung im Berichtszeitraum.

Auch der Flughafen in **Lima** konnte mit knapp 11,8 Mio Passagieren eine neue Bestmarke erreichen (+14,7%). Treiber für den Passagieranstieg war sowohl der inländische Verkehr, der um 15,4% auf 5,9 Mio Fluggäste zulegte, als auch der internationale Verkehr, der mit einer Wachstumsrate von 14,1% ebenfalls rund 5,9 Mio Reisende verzeichnete. Trotz der globalen Abschwächung stieg der Cargo-Umschlag um 5,5% auf mehr als 286.000 Tonnen.

Der Flughafen an der bulgarischen Schwarzmeerküste in **Burgas** wies im Berichtszeitraum ebenfalls eine positive Passagierentwicklung auf. Rund 2,3 Mio Reisende bedeuteten im Vorjahresvergleich einen Zuwachs von 19,0%. Gründe für den Passagieranstieg waren unter anderem mehr Fluggäste aus Russland und Deutschland sowie positive Effekte aus einer Verlagerung von Urlaubsreisen aus der Nordafrika- und Golfregion. Zusätzlich zu dem guten Verkehrsaufkommen während der Sommermonate profitierte der Flughafen seit dem 15. Oktober 2011 von der Schließung des Flughafens **Varna**, der aufgrund von Sanierungsarbeiten an der Start- und Landebahn bis Ende Februar 2012 nicht in Betrieb war. Aufgrund der Schließung des Flughafens been-

dete Varna das vergangene Geschäftsjahr mit einem leichten Passagierückgang von 3,7%, was einem reduzierten Aufkommen um etwa 45.000 Fluggäste entspricht.

Der Flughafen in **Delhi** entwickelte sich mit 35,0 Mio Passagieren und einem Zuwachs von 22,7% weiter deutlich positiv. Neben ausländischen Touristen waren insbesondere inländische Low-Cost-Verkehre Treiber der Passagierfrage. Das Cargo-Aufkommen blieb mit rund 595.000 Tonnen unverändert zum Vorjahr.

Im Jahr 2011 verbesserte sich das Passagieraufkommen am Flughafen in **Xi'an** um 17,5% auf 21,2 Mio. Damit belegte das Wachstum des Flughafens den zweiten Rang unter den Top 10 Flughäfen des Landes. Gründe für die positive Entwicklung waren unter anderem das anhaltende Wachstum des chinesischen BIPs sowie gezielte Maßnahmen zum Ausbau der Hub-Funktion des Flughafens.

Die Passagierzahl am Flughafen **St. Petersburg** erreichte im Berichtszeitraum mit gut 9,6 Mio einen Anstieg um 13,8%. Der Flughafen hat damit den dritten Platz im russischen Flughafen-Ranking erreicht. Insbesondere Auslandsflüge sowie inländische Flugziele außerhalb Moskaus trugen positiv zu dem Wachstum bei.

Ein Zuwachs von 5,5% bedeutete im Berichtszeitraum am Flughafen **Hannover** ein Passagieraufkommen von rund 5,3 Mio. Die positive Verkehrsentwicklung begründete sich unter anderem durch weniger witterungs- und streikbedingte Flugausfälle zum Jahresanfang und Jahresende sowie mehr Reisende in der Sommerzeit. — GRAFIK 15, 16

ERTRAGSLAGE

Für Details zur Berechnung von Kennzahlen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird auf das Glossar des Geschäftsberichts verwiesen.

Fraport-Konzern

Umsatzanstieg durch höheres Verkehrsvolumen

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte der Fraport-Konzern **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.371,2 Mio €. Damit erhöhte sich der Umsatz im Vorjahresvergleich um 176,6 Mio € beziehungsweise 8,0%. Umsatzhebend wirkten sich unter anderem gemäß der Anwendung von IFRIC 12 die Umsätze aus langfristiger Fertigung insbesondere aufgrund gestiegener Investitionen im Segment External Activities & Services aus. Bereinigt um den Effekt aus IFRIC 12 erhöhte sich der Konzern-Umsatz von 2.183,3 Mio € auf 2.338,8 Mio € (+7,1%). Während die Segmente Aviation sowie Retail & Real Estate von der guten Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt profitierten und insgesamt 122,6 Mio € zu dem

FLUGHÄFEN MIT VOLL- UND / ODER QUOTENKONSOLIDIERUNG

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2011	Veränderung zu 2010 in %	2011	Veränderung zu 2010 in %	2011	Veränderung zu 2010 in %
Frankfurt	100,00	56.436.255	6,5	2.215.181	-2,6	487.162	4,9
Antalya	51,00/50,00 ²	24.964.219	12,7	n. a.	n. a.	163.607	11,1
Lima	70,01	11.795.863	14,7	286.641	5,5	135.083	12,1
Burgas	60,00	2.253.320	19,0	5.991	6,0	19.215	21,3
Varna	60,00	1.181.832	-3,7	41	-47,3	11.263	-10,4
Konzern		96.631.489	9,1	2.507.854	-1,8	816.330	7,3

¹Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

²Quotenkonsolidierung mit 51% Stimmrechts- und 50% Eigenkapitalanteil

— GRAFIK 15

FLUGHÄFEN MIT MINDERHEITSBETEILIGUNGEN UND / ODER MANAGEMENT-VERTRÄGEN²

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2011	Veränderung zu 2010 in %	2011	Veränderung zu 2010 in %	2011	Veränderung zu 2010 in %
Delhi	10,00	35.001.742	22,7	594.491	0,0	311.049	16,7
Xi'an	24,50	21.163.130	17,5	172.568	9,2	183.210	13,6
Kairo	0,00	13.022.395	-19,3	281.253	-9,5	129.602	-16,3
St. Petersburg	35,50	9.610.767	13,8	n. a.	n. a.	115.961	14,2
Hannover	30,00	5.341.017	5,5	16.956	7,1	80.730	6,5
Summe		84.139.051	10,4	1.065.268	-1,3	820.552	8,0

¹Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit

²Die Verkehrszahlen der Flughäfen in Riad, Jeddah und Dakar (Management-Verträge) lagen zum Redaktionsschluss nicht vor

— GRAFIK 16

Umsatzanstieg beisteuerten, konnte das Segment Ground Handling trotz positiver Passagiermengeneffekte im Vorjahresvergleich keinen Umsatzzuwachs verzeichnen (-3,1 Mio €). Gründe hierfür waren im Wesentlichen geringere Enteisungsleistungen, eine geänderte Verrechnung der Kabinenausstattung sowie ein Rückgang der umgeschlagenen Cargo-Tonnage. Positive Basiseffekte resultierten aus den Umsatzverlusten durch die Aschewolke sowie Witterungseinflüsse in 2010. Das Segment External Activities & Services, das im Wesentlichen Beteiligungen außerhalb des Standorts Frankfurt beinhaltet, verzeichnete einen Umsatzanstieg von 57,1 Mio € beziehungsweise 36,0 Mio € bereinigt um den Effekt aus der Anwendung von IFRIC 12. Fast ausschließlich trugen dabei die Flughäfen in Antalya, Lima, Varna und Burgas zu der positiven Segment-Entwicklung bei. Die **übrigen Erträge** nahmen im Wesentlichen aufgrund geringerer Rückstellungsaufösungen um 7,8 Mio € auf 81,6 Mio € ab (-8,7%). Die **Gesamtleistung** erreichte einen Wert von 2.452,8 Mio € und lag um 168,8 Mio € über dem Vorjahreswert (+7,4%).

Unterproportionale Aufwandsentwicklung

Insbesondere der verkehrsmengenbedingt gestiegene Personalbedarf am Standort Frankfurt und den konsolidierten Konzern-Flughäfen erhöhte den **Personalaufwand** im Berichtszeitraum um 25,9 Mio € auf 906,3 Mio € (+2,9%). Gestiegene Aufwendungen im Segment Retail & Real Estate, höhere verkehrabhängige Konzessionsabgaben sowie Aufwendungen aus langfristiger Fertigung im externen Geschäft (IFRIC 12) führten zu einer Zunahme des **Sachaufwands** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) um 51,2 Mio € auf 744,2 Mio € (+7,4%). Der **gesamte operative Aufwand** nahm entsprechend von 1.573,4 Mio € auf 1.650,5 Mio € (+4,9%) zu.

EBITDA und EBIT auf Rekordniveau

Der im Verhältnis zur Umsatzentwicklung unterproportionale Aufwandsanstieg spiegelte sich in einem um 91,7 Mio € höheren **Konzern-EBITDA** von 802,3 Mio € (+12,9%) wider. Korrespondierend verbesserte sich die **EBITDA-Marge** um 1,4 Prozentpunkte auf 33,8%, um den Effekt aus der Anwendung von IFRIC 12 bereinigt lag diese bei 34,3% (2010: 32,5%). Im Zusammenhang mit den anhaltenden Investitionstätigkeiten, insbesondere am Frankfurter Flughafen, stiegen die **Abschreibungen** um 26,0 Mio € auf 305,7 Mio € (+9,3%). Hier waren außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 12,8 Mio € auf Grundstücke und Gebäude in den Segmenten Aviation und Retail & Real Estate enthalten. Das **Konzern-EBIT** erzielte mit 496,6 Mio € einen Zuwachs von 65,7 Mio € (+15,2%).

Leichte Verbesserung des Finanzergebnisses

Die Verbesserung des sonstigen Finanzergebnisses sowie des Ergebnisses aus assoziierten Unternehmen führten im Berichtszeitraum zu einem Rückgang des negativen **Finanzergebnisses** von -152,2 Mio € auf -149,3 Mio € (+2,9 Mio €). Um 9,2 Mio € gestiegene Zinsaufwendungen hatten einen gegenläufigen Einfluss auf das Finanzergebnis. Ohne Aktivierung der Fremdkapitalkosten während der Bauphase wäre der Zinsaufwand 2011 um 63,3 Mio € höher ausgefallen (2010: 57,4 Mio €).

Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie durch Rückstellungsauflösung in 2010 unter Vorjahr

Trotz eines um 68,6 Mio € höheren **EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)** verringerte sich das **Konzern-Ergebnis** um 20,7 Mio € auf 250,8 Mio € (-7,6%). Ursächlich für den Rückgang war die im Vorjahr aufgelöste Rückstellung im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002 bei der Fraport AG, die sich in Höhe von rund 80 Mio € mindernd auf den Ertragsteueraufwand und die Steuerquote auswirkte. Bereinigt um die Rückstellungsauflösung hätte das Konzern-Ergebnis 2011 das Vorjahresniveau deutlich überschritten. Die **Steuerquote** 2011 betrug 27,8% (2010: 2,6%, bereinigt: zirka 31,5%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** sank aufgrund des Steuereffekts von 2,86 € auf 2,62 €.

WESENTLICHE UMSATZ- UND ERGEBNISGRÖSSEN				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Umsatz	2.371,2	2.194,6	176,6	8,0
Übrige Erträge	81,6	89,4	-7,8	-8,7
Gesamtleistung	2.452,8	2.284,0	168,8	7,4
Personalaufwand	906,3	880,4	25,9	2,9
Sachaufwand	744,2	693,0	51,2	7,4
Gesamter Operativer Aufwand	1.650,5	1.573,4	77,1	4,9
EBITDA	802,3	710,6	91,7	12,9
EBITDA-Marge	33,8%	32,4%	1,4 PP ¹	-
Abschreibungen	305,7	279,7	26,0	9,3
EBIT	496,6	430,9	65,7	15,2
Finanzergebnis	-149,3	-152,2	2,9	-
EBT	347,3	278,7	68,6	24,6
Konzern-Ergebnis	250,8	271,5	-20,7	-7,6
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	240,4	262,9	-22,5	-8,6
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	2,62	2,86	-0,24	-8,4

¹ Prozentpunkte

Fraport-Segmente

Aviation

AVIATION				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	774,9	693,9	81,0	11,7
Personalaufwand	263,9	263,0	0,9	0,3
EBITDA	187,8	131,6	56,2	42,7
EBITDA-Marge	24,2%	19,0%	5,2 PP	–
EBIT	96,1	56,4	39,7	70,4
Durchschnittlich Beschäftigte	6.088	6.074	14	0,2

— GRAFIK 18

Die gute Verkehrsentwicklung 2011 und die damit vermehrten Erlöse aus Flughafen-Entgelten zeigten sich in einem deutlichen Anstieg des Umsatzes im Segment Aviation von 693,9 Mio € auf 774,9 Mio € (+11,7%). Insbesondere die Anhebung der Flughafen-Entgelte um durchschnittlich rund 7% und Basiseffekte aus dem Umsatzverlust durch die Folgen der Aschewolke sowie des strengen Winters 2010 trugen im Vorjahresvergleich ebenfalls zu dem Umsatzzuwachs bei. Ein im Verhältnis zum Umsatz unterproportional gestiegener operativer Aufwand führte zu einer signifikanten EBITDA-Verbesserung um 56,2 Mio € auf 187,8 Mio € (+42,7%). Die EBITDA-Marge erhöhte sich entsprechend um 5,2 Prozentpunkte auf 24,2%. Aufgrund der anhaltenden Investitionstätigkeit sowie einer außerplanmäßigen Abschreibung auf Gebäude im Zusammenhang mit den Ausbauinvestitionen nahmen die Abschreibungen um 16,5 Mio € zu. Trotz des gestiegenen Abschreibungsaufwands erhöhte sich das Segment-EBIT deutlich von 56,4 Mio € auf 96,1 Mio € (+70,4%).

Retail & Real Estate

RETAIL & REAL ESTATE				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	444,7	403,1	41,6	10,3
Personalaufwand	42,6	42,7	–0,1	–0,2
EBITDA	305,3	294,7	10,6	3,6
EBITDA-Marge	68,7%	73,1%	–4,4 PP	–
EBIT	232,1	227,9	4,2	1,8
Durchschnittlich Beschäftigte	596	606	–10	–1,7

— GRAFIK 19

Das Umsatzwachstum von 403,1 Mio € auf 444,7 Mio € (+10,3%) war im Segment Retail & Real Estate in 2011 unter anderem auf zusätzliche Erlöse durch die Realisierung eines Grundstücksverkaufs auf dem Mönchhof-Gelände zurückzuführen. Das höhere Passagiervolumen schlug sich zudem positiv auf das Retail- und Parkierungsgeschäft nieder. Die Leistungskennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ verbesserte sich von 3,02 € auf 3,17 € (+5,0%). Gestiegene Preise für weiterverrechnete Energieversorgungsleistungen führten zusätzlich zu einem Umsatzzuwachs. Gleichzeitig nahmen die Sachaufwendungen unter anderem aufgrund des Grundstücksverkaufs sowie der höheren Energieversorgungspreise zu. Das Segment-EBITDA wuchs um 10,6 Mio € auf 305,3 Mio € (+3,6%). Die EBITDA-Marge verringerte sich durch die gestiegenen Aufwendungen um 4,4 Prozentpunkte auf 68,7%. Trotz einer außerplanmäßigen Abschreibung auf Grundstücke und Gebäude und damit höheren Abschreibungen lag das Segment-EBIT bei 232,1 Mio € und damit 4,2 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Ground Handling

GROUND HANDLING				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	655,5	658,6	-3,1	-0,5
Personalaufwand	390,8	392,2	-1,4	-0,4
EBITDA	54,5	44,1	10,4	23,6
EBITDA-Marge	8,3%	6,7%	1,6 PP	-
EBIT	20,3	11,0	9,3	84,5
Durchschnittlich Beschäftigte	8.899	8.564	335	3,9

— GRAFIK 20

Trotz der positiven Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt waren die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling im Geschäftsjahr 2011 um 3,1 Mio € rückläufig und lagen bei 655,5 Mio € (-0,5%). Gedämpft wurde der Verkehrsmengeneffekt im Vorjahresvergleich unter anderem durch wetterbedingt geringere Enteisungsleistungen, eine geänderte Verrechnung der Kabinenausstattung sowie einen Rückgang der umgeschlagenen Cargo-Tonnage. Das Segment-EBITDA verbesserte sich dennoch durch eine Verringerung des operativen Aufwands um 23,6% auf 54,5 Mio €. Die EBITDA-Marge verzeichnete ein Plus von 1,6 Prozentpunkten und erreichte einen Wert von 8,3%. Nahezu konstante Abschreibungen äußerten sich in einem deutlichen Anstieg des Segment-EBITs von 11,0 Mio € auf 20,3 Mio € (+84,5%).

External Activities & Services

EXTERNAL ACTIVITIES & SERVICES				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	496,1	439,0	57,1	13,0
Personalaufwand	209,0	182,5	26,5	14,5
EBITDA	254,7	240,2	14,5	6,0
EBITDA-Marge	51,3%	54,7%	-3,4 PP	-
EBIT	148,1	135,6	12,5	9,2
Durchschnittlich Beschäftigte	5.012	4.548	464	10,2

— GRAFIK 21

Das Segment External Activities & Services verzeichnete einen Umsatzanstieg von 439,0 Mio € auf 496,1 Mio € (+13,0%). Die gestiegenen Investitionen in der bulgarischen Konzern-Gesellschaft Twin Star führten unter anderem durch die Anwendung von IFRIC 12 zu Umsatzwachstum. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Segment-Umsatz von 427,7 Mio € auf 463,7 Mio € (+8,4%). Zu dem um IFRIC 12 bereinigten Wachstum trugen insbesondere Antalya (+17,8 Mio €), Lima (+15,4 Mio €) sowie Bulgarien (+5,5 Mio €) positiv bei. Höhere verkehrsabhängige Konzessionsabgaben, ein organisationsbedingt gestiegener Personalaufwand im neu geschaffenen Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ sowie Anwendungen aus langfristiger Fertigung resultierten in einer Zunahme des operativen Aufwands. Das Segment-EBITDA stieg um 6,0% auf 254,7 Mio €. Trotz leicht höherer Abschreibungen verbesserte sich das Segment-EBIT um 9,2% auf 148,1 Mio €.

ENTWICKLUNG IN DEN WESENTLICHEN BETEILIGUNGEN VOR KONSOLIDIERUNG

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz ³			EBITDA			EBIT		
		2011	2010	Veränderung in %	2011	2010	Veränderung in %	2011	2010	Veränderung in %
Antalya ¹	51 % / 50 %	293,9	266,9	10,1	254,2	216,9	17,2	158,0	122,8	28,7
Lima ²	70,01 %	159,3	135,4	17,7	53,2	49,1	8,4	42,7	37,6	13,6
Twin Star	60 %	62,8	40,2	56,2	23,8	21,1	12,8	17,2	13,9	23,7

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

² Werte gemäß IFRS-Rechnungslegung, lokale Rechnungslegungswerte können abweichen

³ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2011: 293,9 Mio €, 2010: 258,3 Mio €; Lima 2011: 146,0 Mio €, 2010: 130,6 Mio €; Twin Star 2011: 43,7 Mio €, 2010: 38,0 Mio €

— GRAFIK 22

Entwicklung an den Fraport-Konzern-Flughäfen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der Fraport-Konzern-Flughäfen außerhalb Frankfurts **vor Konsolidierung** dargestellt:

Antalya profitierte von der guten Verkehrsentwicklung und erzielte im vergangenen Geschäftsjahr einen Umsatzanstieg um 10,1 % auf 293,9 Mio €. Korrespondierend entwickelten sich EBITDA und EBIT positiv und wiesen ein Plus von 37,3 Mio € beziehungsweise 35,2 Mio € aus.

Verkehrsmengengetrieben verzeichnete auch **Lima** eine Zunahme der Umsatzerlöse, die gegenüber dem Vorjahr um 17,7% auf 159,3 Mio € anstiegen. Positiv beeinflusst wurde die Umsatzentwicklung unter anderem durch die Anwendung von IFRIC 12, einen gegenläufigen Einfluss besaßen Währungskurseffekte. EBITDA wie EBIT zeigten ebenfalls eine positive Entwicklung und stiegen um 8,4 % beziehungsweise 13,6 %.

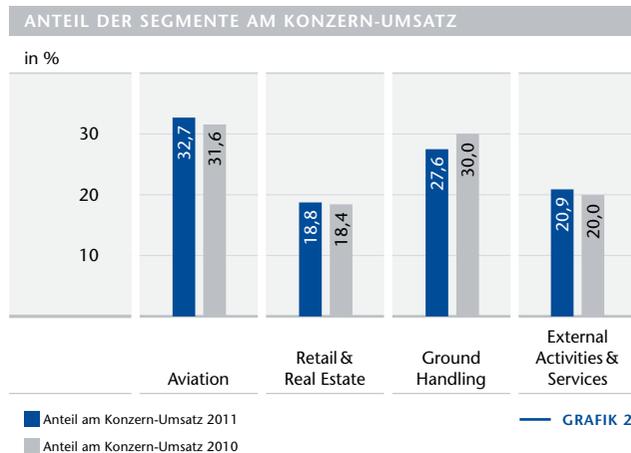
Die Umsatzentwicklung von **Twin Star** in Bulgarien war in 2011 insbesondere durch den im Vorjahresvergleich höheren Effekt aus der Anwendung von IFRIC 12 gekennzeichnet. Dieser Effekt sowie die positive Verkehrsentwicklung erhöhten den Umsatz um 56,2% auf 62,8 Mio €. Das EBITDA lag in Höhe von 23,8 Mio € um 12,8%, das EBIT in Höhe von 17,2 Mio € um 23,7% über den Vorjahreswerten. — GRAFIK 22

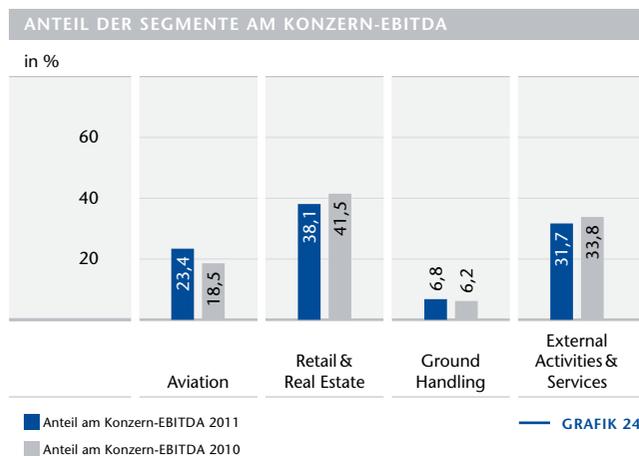
Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA

In Höhe von 32,7% steuerte das Segment Aviation auch im Geschäftsjahr 2011 den größten Anteil zum Konzern-Umsatz bei. Aufgrund des rückläufigen Umsatzes im Segment Ground Handling sank der Anteil am Konzern-Umsatz auf 27,6%. Die Seg-

mente Retail & Real Estate sowie External Activities & Services konnten einen im Vorjahresvergleich leicht höheren Anteil am Konzern-Umsatz ausweisen.

Hinsichtlich des Einflusses der Segmente auf das Konzern-EBITDA musste das Segment Retail & Real Estate – aufgrund der überproportionalen EBITDA-Entwicklung der Segmente Aviation und Ground Handling – zwar Anteile abgeben, mit einem Anteil in Höhe von 38,1% war es dennoch unverändert der EBITDA-Treiber im Konzern. Das Segment External Activities & Services, das einen Rückgang des eigenen Anteils am Konzern-EBITDA um 2,1 Prozentpunkte auf 31,7% verzeichnete, lag weiterhin an zweiter Stelle. Die Aufteilung des Konzern-Umsatzes und -EBITDAs auf die jeweiligen Segmente ist im Einzelnen den Grafiken zu entnehmen: — GRAFIK 23, 24





VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Investitionen

Mehr Investitionen am Standort Frankfurt und in Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2011 aktivierte der Fraport-Konzern Investitionen in Höhe von 1.440,2 Mio € (2010: 1.033,9 Mio €). Darin enthalten waren Zugänge zu Sachanlagen von 876,1 Mio €, Finanzanlagen von 440,4 Mio €, Investitionen in als Finanzinvestition gehaltene Immobilien von 62,6 Mio € sowie Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Flughafen-Betreiberprojekte von 61,1 Mio €. Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich im Berichtszeitraum auf 63,3 Mio € (2010: 57,4 Mio €).

Mit 858,7 Mio € entfiel der Großteil der Investitionen in Sachanlagen auf die Fraport AG. Schwerpunkte bildeten dabei der Ausbau des Frankfurter Flughafens, hier insbesondere der Bau der Landebahn Nordwest, der Flugsteig A-Plus sowie die Modernisierung und Anpassung der Terminals zur Abfertigung der A380. Zusätzlich beinhaltet das Investitionsvolumen die Aktivierung durchzuführender Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Im Bereich der Finanzanlagen wurde insbesondere in Wertpapiere sowie in assoziierte Unternehmen investiert. Die Investitionsquote lag mit 60,7% um 13,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

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

Vermögens- und Kapitalstruktur

Anstieg der Bilanzsumme, des Eigenkapitals und der Netto-Verschuldung

Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr von 9.170,5 Mio € auf 9.224,4 Mio € (+0,6%). Gründe für den Zuwachs bildeten vor allem eine Zunahme der langfristigen Vermögenswerte, des Eigenkapitals sowie der sonstigen langfristigen Rückstellungen.

Die Veränderung der **langfristigen Vermögenswerte** von 6.777,0 Mio € auf 7.765,6 Mio € (+14,6%) war insbesondere auf den Posten „Sachanlagen“ zurückzuführen, der die anhaltenden Investitionen in Frankfurt widerspiegelte. Gleichzeitig nahm die Position „Andere Finanzanlagen“ aufgrund von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements von 394,6 Mio € auf 648,6 Mio € (+64,4%) zu. Der vertraglich vereinbarte Erwerb von Grundstücken des Ticono-Geländes zeigte sich im Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“, der sich von 34,0 Mio € auf 74,6 Mio € erhöhte. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** reduzierten sich im Wesentlichen durch die Auszahlung liquider Mittel zur Finanzierung der Investitionstätigkeiten von 2.393,5 Mio € auf 1.458,8 Mio € (-39,1%). Neben den Mittelabflüssen für die Investitionen wurden hier die letzte vertraglich vereinbarte Ticono-Tranche von 110,0 Mio € sowie die vorgezogene Teilrückzahlung eines Schuldscheindarlehens von rund 170 Mio € erfasst.

Das **Eigenkapital**, einschließlich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags, stieg zum Bilanzstichtag auf 2.850,8 Mio € (+4,1%). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag) erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 0,9 Prozentpunkte auf 29,3%.

Der Rückgang der **langfristigen Schulden** von 5.608,4 Mio € auf 5.512,6 Mio € (-1,7%) resultierte insbesondere aus der Abnahme der langfristigen Finanzschulden, die im Zusammenhang mit der vorgezogenen Teilrückzahlung eines Schuldscheindarlehens stand. Die Zunahme der sonstigen Rückstellungen von 147,0 Mio € auf 214,8 Mio € (+46,1%) ergab sich im Wesentlichen aus der Verpflichtung zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen. Höhere kurzfristige Finanzschulden führten zu dem Anstieg der **kurzfristigen Schulden** von 822,8 Mio € auf 861,0 Mio € (+4,6%).

Die **Brutto-Finanzschulden** lagen zum 31. Dezember 2011 mit 4.253,9 Mio € um 154,5 Mio € unter dem Niveau des 31. De-

BILANZSTRUKTUR							
Aktiva	31.12.2011	1	2	84,2%	15,8%		
	31.12.2010	1	2	73,9%	26,1%		
Passiva	31.12.2011	3	4	5	30,9%	59,8%	9,3%
	31.12.2010	3	4	5	29,8%	61,2%	9,0%

¹ Langfristige Vermögenswerte ² Kurzfristige Vermögenswerte ³ Eigenkapital ⁴ Langfristige Schulden ⁵ Kurzfristige Schulden
¹ Eigenkapital inklusive Anteile Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag

— GRAFIK 25

zembers 2010 (–3,5%). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.617,3 Mio € ergaben sich daraus **Netto-Finanzschulden** von 2.636,6 Mio €, 612,2 Mio € mehr als zum Bilanzstichtag 2010 (+30,2%). Die **Gearing Ratio** lag bei 97,4% (Wert zum 31. Dezember 2010: 77,8%). — GRAFIK 25

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

Kapitalflussrechnung

Operativer Cash Flow über Vorjahresniveau

Im Geschäftsjahr 2011 stieg der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** im Vorjahresvergleich um 51,3 Mio € auf 618,8 Mio € (+9,0%). Grund für die Zunahme war insbesondere die Verbesserung des operativen Ergebnisses, die den negativen Effekt aus höheren gezahlten Ertragsteuern kompensierte.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 309,8 Mio € lag trotz gestiegener Investitionen in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien um 172,1 Mio € unter dem Wert von 2010 (–35,7%). Ursächlich für den geringeren Wert war der Rückfluss von Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten in Höhe von 921,1 Mio €, der sich gegenläufig auf den Mittelabfluss auswirkte. Eine anteilige Anlage dieser Zahlungsmittel spiegelte sich in einem Anstieg der Finanzinvestitionen in Wertpapiieranlagen und Schuldscheindarlehen wider. Die anhaltenden Ausbau- und Modernisierungsinvestitionen führten zu einem **Free Cash Flow** von –350,1 Mio € (2010: –291,1 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** von 274,6 Mio € (2010: Mittelzufluss 17,3 Mio €) resultierte vor allem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden, die unter anderem auf die vorgezogene Teilrückzahlung eines Schuldscheindarlehens zurückzuführen war.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen Bankguthaben in Höhe von 114,3 Mio € zum Bilanzstichtag einer Verfügungsbeschränkung. Insgesamt erhöhte sich der **Finanzmittelbestand** zum 31. Dezember 2011 um 34,0% auf 132,8 Mio € (2010: 99,1 Mio €). Die folgende Übersicht enthält eine Überleitung zum Bilanzwert: — GRAFIK 26, 27

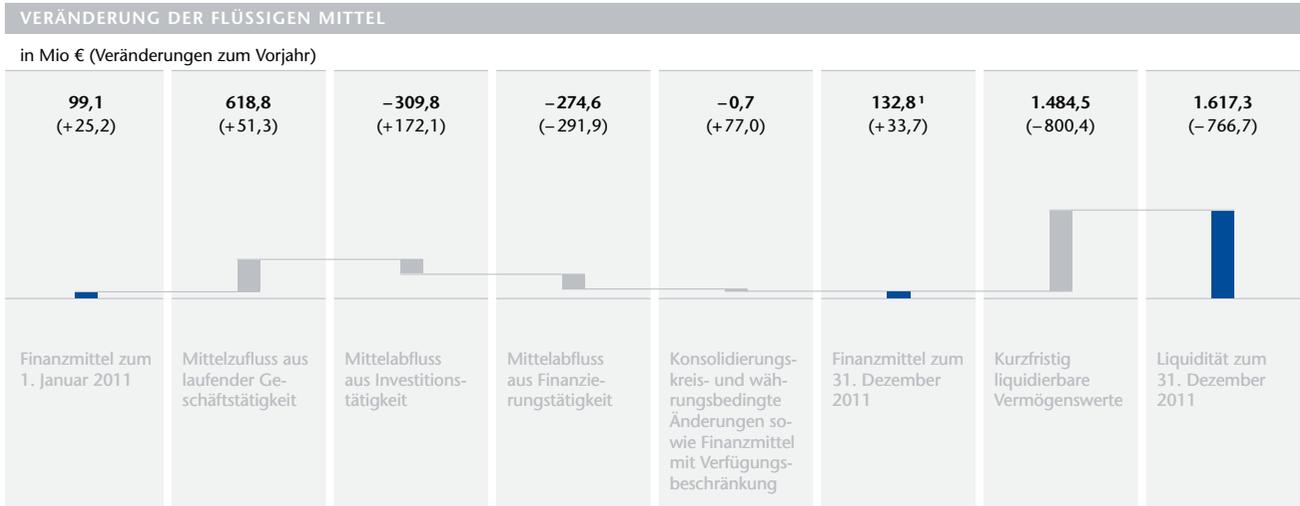
ÜBERLEITUNG ZUM FINANZMITTELBESTAND IN DER BILANZ		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Finanzmittel in der Kapitalflussrechnung	132,8	99,1
Termingelder mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten	680,0	1.601,1
Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung	114,3	112,4
Zahlungsmittelbestand in der Bilanz	927,1	1.812,6

— GRAFIK 26

Finanzmanagement

Grundsätze des Finanzmanagements, Liquiditätssicherung oberstes Ziel

Das Fraport-Finanzmanagement umfasst die strategischen Ziele Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken, Rentabilität und Flexibilität. Insbesondere aufgrund des kapitalintensiven Investitionsprogramms in Frankfurt gilt der Sicherung der Liquidität oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer soliden Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innen-



¹ Die Differenz zum Zahlungsmittelbestand der Bilanz ergibt sich aus der Veränderung des Zahlungsmittelbestands mit einer Anlagedauer von mehr als 3 Monaten und der Zahlungsmittel mit Verfügungsbeschränkung

— GRAFIK 27

finanzierung über den Operativen Cash Flow als auch durch Außenfinanzierungsmaßnahmen mittels Fremdkapital sichergestellt.

Liquidität und Mittelherkunft

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies Fraport zum 31. Dezember 2011 eine Liquidität, bestehend aus liquiden Mitteln und Wertpapieren, von 1.617,3 Mio € aus (2010: 2.384,0 Mio €). Dem gegenüber standen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen in Höhe von 4.253,9 Mio € (2010: 4.408,4 Mio €). Zum Bilanzstichtag verfügte Fraport darüber hinaus über fest zugesagte kurzfristig freie €-Kreditlinien im mittleren dreistelligen Millionenbereich. Die Notwendigkeit einer Ratingbeurteilung war vor dem Hintergrund der stets sehr guten Liquiditätsausstattung in Verbindung mit dem komfortablen Bestand an freien extern zugesagten Kreditlinien bisher nicht vorhanden. Ob dies auch in Zukunft Bestand haben wird, hängt im Wesentlichen vom Marktumfeld und Liquiditätsabflüssen zum Beispiel im Zuge von Akquisitionen ab und wird vom Vorstand gegebenenfalls kurzfristig entschieden.

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

Die durchschnittliche Restlaufzeit der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen belief sich zum Bilanzstichtag auf 6,5 Jahre (2010: rund 8 Jahre). Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit, Währungs- und Zinsstruktur der Finanzinstrumente der Fraport AG sind der Grafik zu entnehmen: — GRAFIK 28

Bei den voll- beziehungsweise quotenkonsolidierten Konzern-Gesellschaften bestehen im Wesentlichen im Rahmen von Projektfinanzierungen Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe in Höhe von nominal insgesamt 435,8 Mio €. Die Bankverbindlichkeiten (308,3 Mio €) sind jeweils in € denominated und werden überwiegend während der Darlehenslaufzeit fortlaufend getilgt. Die Restlaufzeiten sind in der Regel langfristig. Die Basis der Verzinsung ist im Wesentlichen der 6-Monats-EURIBOR zuzüglich einer im Rahmen von Projektfinanzierungen angemessenen Marge. Eine Unternehmensanleihe (164,9 Mio US-\$) wurde im Jahr 2007 durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie denominated in US-\$, wird fortlaufend während der Laufzeit getilgt und ist mit einem festen Kupon von 6,88 % p. a. verzinst.

Marktübliche Covenants

Die vertraglichen Vereinbarungen sämtlicher Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) 2 übliche Non-Financial Covenants. Bei den Fördermittel-Darlehen bestehen des Weiteren vertraglich vereinbarte, allgemein gängige Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken sollten, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen. In den eigenständigen Projektfinanzierungen der Konzern-Gesellschaften, die mit nur begrenzter Haftung durch die Fraport AG abgeschlossen wurden, sind eine Reihe von für

FREMDKAPITALSTRUKTUR							
Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsstruktur	Verzinsung	Zinssatz	
Schuldscheindarlehen	2008	463	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
	2009	161	2014	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
		14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
		25	2019	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
		35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
	Förderdarlehen EIB / WIBank	2009	980	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fest	5,25 % p. a.
	Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fest	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	unterschiedlich	rund 907 (überwiegend in € denominated)	2012–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	

— GRAFIK 28

diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Zu diesen zählen unter anderem vertraglich vereinbarte Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen hinsichtlich des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht erkennbar.

Liquidität: Industrielanleihen im Rahmen der Geldanlage etabliert

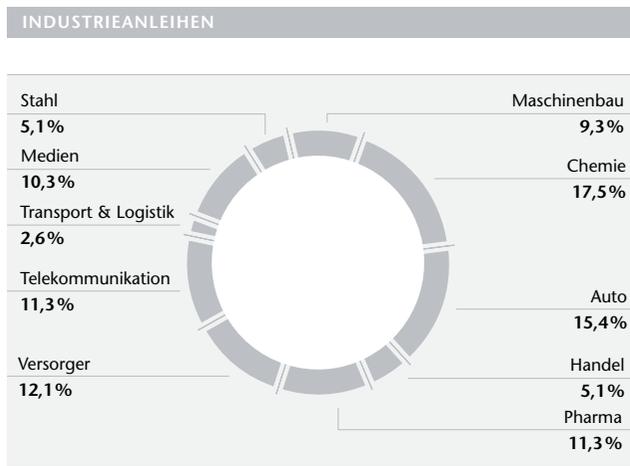
Die Liquidität des Fraport-Konzerns ist vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Abflüsse breit angelegt. Für die kurzfristig erwarteten Zahlungen insbesondere im Rahmen der laufenden Abflüsse am Standort Frankfurt stehen bei der Fraport AG Termingeldanlagen, Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit sowie Commercial Paper zur Verfügung. Die mittelfristig verfügbare Liquidität wurde bisher zum Großteil in Schuldscheinen und Anleihen von Unternehmen, die überwiegend aus dem Finanzsektor stammen, angelegt. Im Rahmen des aktiven Portfoliomanagements erfolgte im Berichtszeitraum eine noch breitere Diversifizierung und Übergewichtung von Unternehmenstiteln. Dabei entspricht der mittel- und langfristige Anlagehorizont weitestgehend der Mittelabflusserwartung gemäß

der Fünfjahresplanung des Fraport-Konzerns. Die wesentlichen Merkmale hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung der Anlageinstrumente der Fraport AG sind der Grafik zu entnehmen:

ANLAGESTRUKTUR			
Anlageart	Marktwerte in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	20,1 75,4	2,06 1,18	variabel fest
Termingeld	680,0	0,49	fest
Anleihen	202,9 263,1	1,89 2,17	variabel fest
davon Bundesländer	20,5	0,74	fest
davon Finanztitel	167,7 73,3	2,05 1,14	variabel fest
davon Industrie	35,2 169,3	1,51 2,60	variabel fest
Commercial Paper	44,6	0,33	fest
Aktien	73,7	–	–

— GRAFIK 29

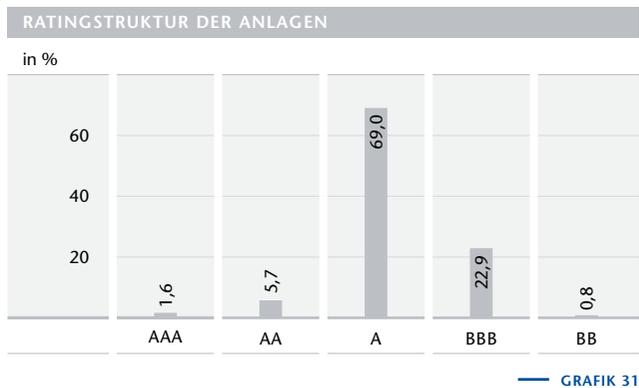
Die Industrielanleihen verteilten sich zum 31. Dezember 2011 auf folgende Industriezweige (Nominalwerte):



— GRAFIK 30

In den Konzern-Gesellschaften wird die Liquidität entweder in Termingeldern oder in geldmarktnahen Fonds vorgehalten.

Im Rahmen des Risikocontrollings erfolgt neben der Anlage in Industriefinanzierungen eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzindustriesektor. Dabei werden vor dem Hintergrund der Zusammenarbeit mit Banken in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlimiten vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Anfangsinvestitionen im Rahmen des Asset Managements sind ausschließlich im Bereich des Investment-Grade möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen. Zudem werden im Vorfeld einer Investitionsentscheidung die intern verabschiedeten Anlagekriterien geprüft und ausgewertet. Das Rating aller Anlagearten ist der Grafik zu entnehmen. Dabei sind die Commercial Paper dem langfristigen Rating-Äquivalent der Emittenten zugeordnet. — GRAFIK 31



AKTIE UND INVESTOR RELATIONS

Die Fraport-Aktie 2011

Rückgang des Aktienkurses trotz gutem Jahresauftakt, Handelsvolumen über Vorjahr

Die Fraport-Aktie beendete das vergangene Geschäftsjahr mit einem Kurs von 38,00 € und lag damit um 19,4% unter dem Vorjahresschlusskurs von 47,16 €. Während die Aktie die ersten beiden Quartale noch positiv bei 51,71 € beziehungsweise 55,45 € schloss, verlor diese infolge der europäischen Staatsfinanzkrisen sowie allgemeiner wirtschaftlicher Unsicherheiten im dritten und vierten Quartal deutlich (Kurs zum Ende des dritten Quartals: 44,45 € beziehungsweise 38,00 € zum Jahresende). Mit durchschnittlich 190.671 gehandelten Aktien pro Tag lag das Handelsvolumen der Fraport-Aktie über dem Niveau des Vorjahres von 160.634 (+18,7%). Die Marktkapitalisierung der Fraport AG belief sich zum Jahresende auf rund 3,5 Mrd € (2010: 4,3 Mrd €). Damit belegte die Fraport-Aktie gemessen an der Marktkapitalisierung den 9. Rang unter den 50 Aktientiteln des MDAX.

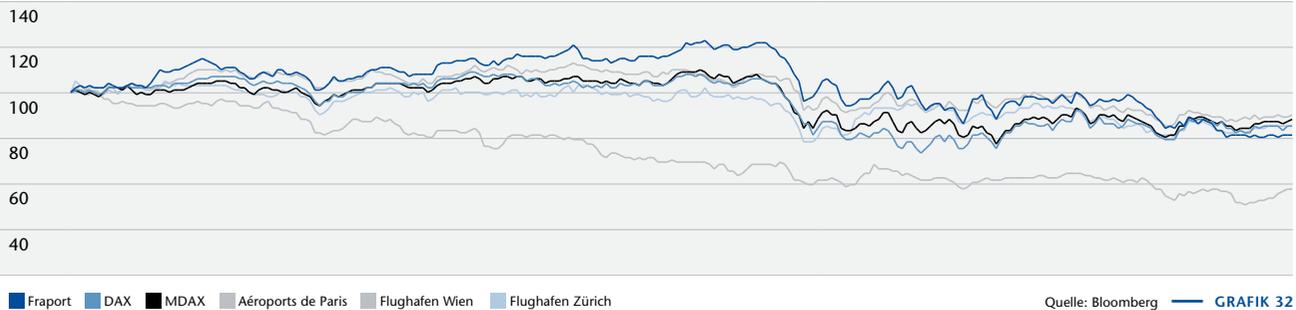
Wertverluste auch bei den Vergleichsindizes und europäischen Wettbewerbern

Die Vergleichsindizes DAX und MDAX verzeichneten in 2011 ebenfalls spürbare Wertverluste und schlossen das Geschäftsjahr um 14,7% beziehungsweise 12,2% unter den Vorjahreswerten. Die Aktien der europäischen Wettbewerber von Fraport wiesen in 2011 folgende Entwicklungen auf: Aéroports de Paris –10,3%, Flughafen Wien –42,9% und Flughafen Zürich –14,7%.

— GRAFIK 32

KURSENTWICKLUNG DER FRAPORT-AKTIE 2011 IM VERGLEICH ZUM MARKT UND ZU DEN WETTBEWERBERN

auf 100 indiziert



KENNZAHLEN UND DATEN ZUR FRAPORT-AKTIE

		2011	2010
Grundkapital Fraport AG	in Mio €	919,6	919,2
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	91.955.867	91.915.588
Anzahl Aktien im Umlauf ¹ zum 31.12.	Stück	91.878.502	91.838.223
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	91.858.474	91.808.388
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	38,00	47,16
Höchstkurs ²	in €	58,10	48,78
Tiefstkurs ³	in €	37,60	34,40
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	-16,8	33,2
Beta relativ zum MDAX		0,88	0,82
Marktkapitalisierung	in Mio €	3.494	4.335
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag (XETRA)	in Stück	190.671	160.634
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,62	2,86
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,60	2,85
Kurs-Gewinn-Verhältnis		14,5	16,5
Dividende je Aktie ⁴	in €	1,25	1,25
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	115,4	115,6
Dividendenrendite zum 31. Dezember ⁴	in %	3,3	2,7

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

¹ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien

² Schlusskurs am 8. Juli 2011 beziehungsweise 8. Dezember 2010

³ Schlusskurs am 21. Dezember 2011 beziehungsweise 8. Juni 2010

⁴ Vorgeschlagene Dividende (2011)

ENTWICKLUNG IN DER AKTIONÄRSSTRUKTUR

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
Taube Hodson Stonex Partners LLP ¹	8. April 2011	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,995%
Taube Hodson Stonex Partners LLP ²	26. April 2011	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,01%
Taube Hodson Stonex Partners LLP ³	29. April 2011	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,995%
Artio Global Investors Inc. ⁴	13. Juni 2011	Unterschreitung der 10%-Schwelle	9,96%

¹ Taube Hodson Stonex Partners LLP waren davon 2,995% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen
² Taube Hodson Stonex Partners LLP waren davon 3,01% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen
³ Taube Hodson Stonex Partners LLP waren davon 2,995% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen
⁴ Artio Global Investors Inc. waren davon 9,96% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen

— GRAFIK 34

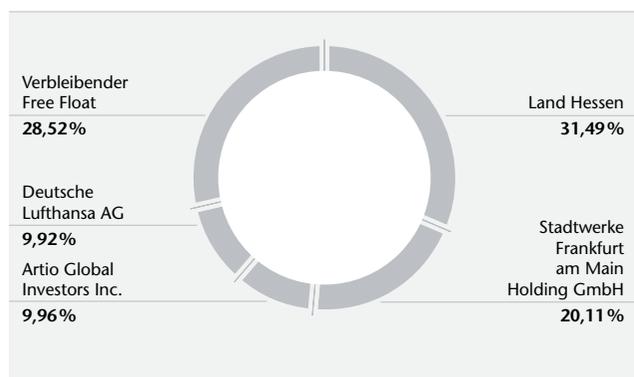
Die folgende Grafik listet die wichtigsten Informationen zur Aktie der Fraport AG in 2011 auf: — GRAFIK 33

Entwicklung in der Aktionärsstruktur

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden der Fraport AG folgende Änderungen in der Aktionärsstruktur gemeldet: — GRAFIK 34

Die an die aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte angepasste Aktionärsstruktur stellte sich daher zum 31. Dezember 2011 wie folgt dar:

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2011¹



¹ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2011 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem verbleibenden Free Float zugeordnet

— GRAFIK 35

Dividendenausschüttung

Für das Geschäftsjahr 2011 und seinen positiven Ergebnisverlauf wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung 2012 vorschlagen, eine Dividende von 1,25 € je Aktie zu beschließen und damit das Vorjahresniveau zu halten. Bezogen auf den Aktienschlusskurs von 2011 ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 3,3% (2010: 2,7%). Im Verhältnis zum Jahresüberschuss der Fraport AG von 182,3 Mio € würde die Ausschüttungsquote damit bei 63,3% liegen (2010: 48,5%), bezogen auf den Konzern-Jahresüberschuss, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, von 240,4 Mio € bei 48,0% (2010: 44,0%).

Investor Relations (IR)

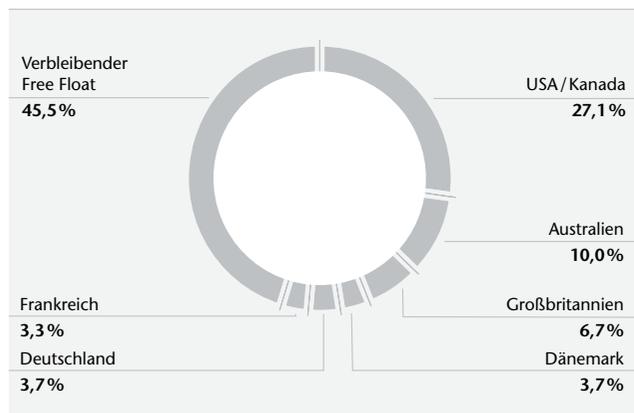
Aktualität weiter im Fokus

Auch im vergangenen Geschäftsjahr stand die proaktive Kommunikation mit Investoren und Analysten im Vordergrund der Fraport-IR-Aktivitäten. In mehr als 400 Einzelgesprächen (One-on-Ones) wurden Interessenten die Strategie sowie die aktuelle und erwartete Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns nähergebracht. Besonderes Augenmerk fand dabei die zukünftige Ertragsentwicklung in den Segmenten Aviation sowie Retail & Real Estate im Rahmen des Flughafen-Ausbaus, aber auch auf die Kosten- und Ertragssituation im Segment Ground Handling. Im Segment External Activities & Services standen neben den bestehenden Beteiligungen vor allem weitere Akquisitionsmöglichkeiten im Mittelpunkt.

Die jährliche Hauptversammlung, 1 Analystenkonferenz zur Publikation der vorläufigen Geschäftszahlen, 3 Conference Calls zu den weiteren Quartalspublikationen sowie die Bereitstellung

aktueller Informationen auf der IR-Homepage www.meet-ir.de komplettierten die IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr.

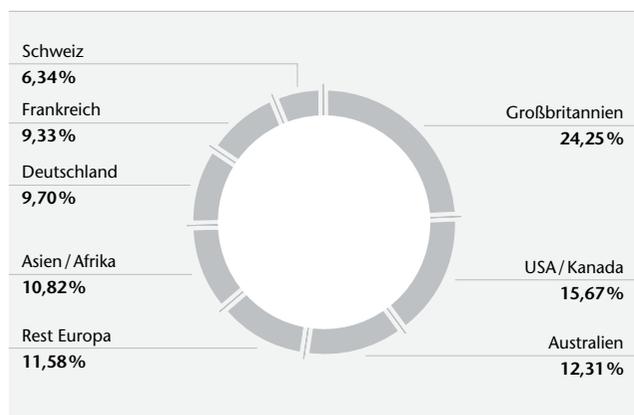
STREUBESITZVERTEILUNG ¹



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

— GRAFIK 36

ONE-ON-ONES AUF ROADSHOWS UND KONFERENZEN ¹



¹ nach Investorensitz

— GRAFIK 37

NICHT FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Beschäftigte

Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten gestiegen

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten in den voll- und quotenkonsolidierten Gesellschaften des Fraport-Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2011 um 803 Mitarbeitende auf 20.595 (2010: 19.792; Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte). Der Anstieg der Beschäftigtenzahl in der Jahresdurchschnittsbetrachtung resultierte hauptsächlich aus den Gesellschaften Airport Personal Service (+355 Mitarbeiter) und Twin Star (+122 Mitarbeiter) sowie aus der Fraport AG (+104 Mitarbeiter).

Trotz verkehrsmengenbedingter Neueinstellungen im Segment Aviation vor allem bei der Fraport Security Services blieb die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten infolge einer organisatorischen Umgliederung von Personal weitgehend unverändert. Im Segment Retail & Real Estate sank die Beschäftigtenzahl sogar geringfügig. Im Segment Ground Handling stieg die Zahl der Beschäftigten verkehrsmengenbedingt um 335. Dabei wies vor allem die Airport Personal Service einen höheren Personalbestand auf. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl im Segment External Activities & Services um 464 resultierte insbesondere aus der organisatorischen Umstrukturierung von Beschäftigten aus anderen Segmenten in den neu geschaffenen Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ der Fraport AG. Zusätzlicher Personalbedarf bestand unter anderem bei Twin Star, Antalya und Lima. Die Grafik zeigt die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten nach Segmenten beziehungsweise Standort:

BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR

Durchschnittlich Stammbeschäftigte	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Segment Aviation	6.088	6.074	14	0,2
Segment Retail & Real Estate	596	606	-10	-1,7
Segment Ground Handling	8.899	8.564	335	3,9
Segment External Activities & Services	5.012	4.548	464	10,2
Konzern gesamt	20.595	19.792	803	4,1
davon in Deutschland	18.391	17.746	645	3,6
davon in Beteiligungen	9.369	8.670	699	8,1

— GRAFIK 38

Mehr Gesamtbeschäftigte zum Bilanzstichtag

Die Gesamtbeschäftigung zum 31. Dezember 2011 in den voll- und quotenkonsolidierten Gesellschaften lag bei 21.662 Mitarbeitenden (2010: 21.124; Beschäftigte inklusive Auszubildende und Freigestellte). Dies ist ein Plus von 2,5% oder 538 Beschäftigten gegenüber 2010. Bei der Stichtagsbetrachtung sind die Veränderungen im Wesentlichen auf die Fraport AG (+250 Mitarbeiter), der Fraport Security Services (+218 Mitarbeiter) und Airport Personal Service (+200 Mitarbeiter) zurückzuführen. Der Verkauf der Fraport Ground Services Austria führte zu einer Reduzierung von 270 Beschäftigten.

Beschäftigte ausbilden und weiterentwickeln

Die Fraport AG, die mit 11.226 durchschnittlich Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) auch im Geschäftsjahr 2011 die größte Einzelgesellschaft des Fraport-Konzerns war, sicherte mit einer konstanten Zahl von durchschnittlich rund 300 Auszubildenden weiterhin den Bedarf an Nachwuchskräften am Standort Frankfurt. Durch die Schaffung neuer Ausbildungsmöglichkeiten wie beispielsweise zum Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik sowie zum Rettungsassistenten konnte im vergangenen Jahr erstmals die Zahl der neu eingestellten Auszubildenden auf 116 in insgesamt 21 Ausbildungsgängen gesteigert werden. Im Rahmen der Personalentwicklung nahmen 19.628 Teilnehmer Weiterbildungsmöglichkeiten wahr (2010: 18.654).

Diversity ist mehr als Frauenquote

Als international ausgerichteter Konzern weiß Fraport die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Diversity Management ist bewusster Bestandteil der Personalstrategie und Organisationsentwicklung. Basis hierfür ist eine Konzern-Betriebsvereinbarung, welche die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Chancengleichheit, der Förderung von Frauen in Führungsposi-

tionen und der Vielfalt für Fraport fest schreibt. Die Grundsätze sind Bestandteil bei Personalentscheidungen, Bildungsmaßnahmen, organisatorischen Veränderungen oder auch im Rahmen der Arbeitszeitgestaltung.

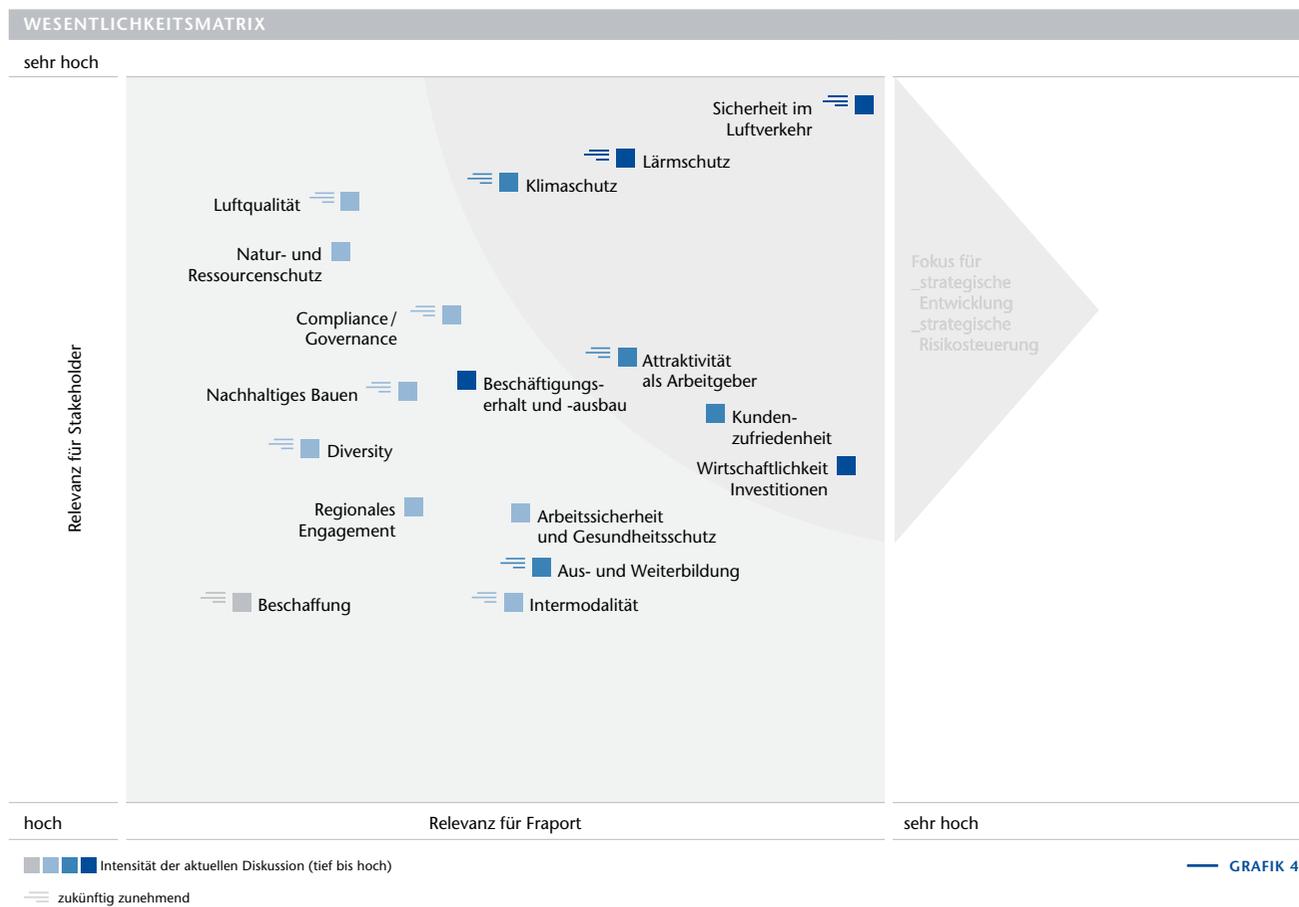
Der Anteil der Frauen stieg im Fraport-Konzern in 2011 auf 23,4% (2010: 23,2%), bei der Fraport AG lag dieser bei 19,0% (2010: 18,8%). Der Anteil der Schwerbehinderten überschritt in der Fraport AG mit 10,7% erneut die gesetzliche Mindestquote von 5% (2010: 10,7%). Die Quote der ausländischen Beschäftigten der Fraport AG war mit 15,9% etwa auf dem Niveau des Vorjahres von 16,0%. Mit 43,4 Jahren erhöhte sich das durchschnittliche Alter der Beschäftigten um 0,7 Jahre (2010: 42,7 Jahre).

Ideen und Innovationen als Wettbewerbsfaktor

Verbesserungsvorschläge und Innovationen bilden für Fraport einen wichtigen Faktor zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Im Rahmen des Ideenmanagements nutzt Fraport konsequent das eigene Potenzial seiner Mitarbeiter. Zur weiteren Verbesserung der Produkte des Unternehmens vernetzt sich Fraport im Rahmen des seit 2004 etablierten Innovationsmanagements – im Sinne einer „open innovation“ – gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen. So werden Trends rechtzeitig erkannt und in das eigene Unternehmen überführt. Des Weiteren dient Fraport die jährliche Mitarbeiterbefragung als Ideenpotenzial zur Optimierung der internen und externen Strukturen. Mit einer Rücklaufquote von rund 59% nahmen in 2011 deutlich mehr Beschäftigte der Fraport AG an der Befragung teil als im Vorjahr (2010: 55%). Insgesamt konnte die wahrgenommene Gesamtzufriedenheit der Beschäftigten dabei von 3,06 auf 2,96 gesteigert werden (Indexwert analog zum Schulnotensystem). Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Stammfragentrend 2011: — GRAFIK 39

STAMMFRAGEN			
	2011	2010	Veränderung
Gesamtzufriedenheit	2,96	3,06	0,10
Betriebsklima	2,75	2,84	0,09
Soziale Kompetenz der Vorgesetzten	2,92	3,03	0,11
Fachliche Kompetenz der Vorgesetzten	2,73	2,80	0,07
Arbeitsbedingungen	2,75	2,82	0,07
Berufliche Entwicklungsmöglichkeiten	3,29	3,45	0,16
Vertrauen in die Unternehmenspolitik	3,26	3,38	0,12
Arbeitsplatzsicherheit	2,58	2,77	0,19
Bezahlung	3,66	3,64	-0,02
Stolz auf das Unternehmen	2,74	2,83	0,09

— GRAFIK 39



Leistungen über das tarifliche Entgelt hinaus

Zusätzlich zu dem tariflichen Entgelt sieht der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst eine betriebliche Altersversorgung als Pflichtversicherung vor. Diese über die Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) realisierte und hauptsächlich vom Arbeitgeber finanzierte Betriebsrente ergänzt die Leistungen aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Darüber hinaus existiert für Beschäftigte der Fraport AG seit 2003 die Möglichkeit einer zusätzlichen Altersvorsorge in Form der Brutto-Entgeltumwandlung. Außertariflich Beschäftigte erhalten neben der ZVK-Betriebsrente eine Altersversorgung im Wege der Direktzusage. Fraport-Beschäftigte haben zudem seit dem Börsengang des Unternehmens in 2001 jährlich die Möglichkeit, eine Einmalzahlung im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms oder eine Zuwendung in Form von Aktien zu wählen. Die Aktien für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt diese an ihre Beschäftigten. Im Geschäftsjahr 2011 entschieden sich insgesamt 7.066 Beschäftigte für das Aktienmodell und

zeichneten 40.279 neue Aktien (2010 zeichneten 6.585 Beschäftigte 56.859 Aktien). Die Quote der sich beteiligenden Beschäftigten erhöhte sich im Vorjahresvergleich von rund 57 % auf gut 60 %. Neben der Fraport AG haben 7 Konzern-Gesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Beschäftigten den Kauf von Aktien der Fraport AG zu vergünstigten Konditionen angeboten. Standortabhängig erhalten Mitarbeitende der Konzern-Gesellschaften ebenfalls diverse betriebliche Zusatzleistungen, die vom Mitarbeiteraktienprogramm bis zu Job-Tickets variieren.

Nachhaltigkeit

Wesentlichkeitsmatrix als Wegweiser

Fraport setzt sich zu strategisch wichtigen Themen Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Diese wurden 2010 erstmals in Form eines Nachhaltigkeitsprogramms zusammengefasst, das jährlich überarbeitet und aktualisiert wird.

Das Nachhaltigkeitsprogramm orientiert sich dabei an der „Wesentlichkeitsmatrix“. — GRAFIK 40

Die Wesentlichkeitsmatrix strukturiert und gewichtet die für Fraport und deren Stakeholder relevanten Nachhaltigkeitsthemen und ergänzt diese um eine zusätzliche Aussage zum aktuellen Bedeutungstrend. Zu den Prioritätsthemen der Matrix zählen die Sicherheit im Luftverkehr, der Lärmschutz, der Klimaschutz, die Attraktivität als Arbeitgeber, die Kundenzufriedenheit sowie die Wirtschaftlichkeit der Investitionen. Status und Fortschritte in den genannten Arbeitsbereichen sind dem aktuellen Bericht „Nachhaltig verbinden“ zu entnehmen, der auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Nachhaltigkeit zur Verfügung steht.

Weiterführende Informationen

Fraport wurde Anfang 2011 erneut im Sustainability Yearbook 2011 aufgenommen und mit der zweithöchsten Auszeichnung „silver class“ bedacht. Das Sustainability Yearbook ist eine der international umfassendsten Veröffentlichungen zu Nachhaltigkeitstrends. Darüber hinaus wurde die Aktie der Fraport AG 2011 in den international bedeutenden Nachhaltigkeitsindizes Dow Jones Sustainability World Index (DJSI World) und Financial Times Stock Exchange (FTSE4Good) bestätigt. Eine Notierung in den Indizes erhalten ausschließlich Unternehmen, die ihr Wirtschaften nachweislich an ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfolgsfaktoren ausrichten. Fraport beteiligte sich – wie in den Vorjahren – auch 2011 am Carbon Disclosure Project, der führenden Klimareporting-Initiative der Finanzwirtschaft, und erreichte erneut die Aufnahme in den deutschen „Carbon Disclosure Leadership Index“. Außerdem trieb Fraport die Umsetzung der Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) voran. Ziel der UN Global Compact Richtlinien ist eine Weltwirtschaft, die sich am Leitbild der Nachhaltigkeit ausrichtet.

Weiterführende Informationen und Kennzahlen zum Thema Nachhaltigkeit, die nicht Bestandteil des Lageberichts sind, sind dem Bericht „Nachhaltig verbinden“ zu entnehmen, der auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Nachhaltigkeit zur Verfügung steht. Der Bericht 2011 wird im Mai 2012 veröffentlicht.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Risikopolitische Grundsätze

Fraport sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements.

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitischen Grundsätze ab:

- _ Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt und muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- _ Das Risikomanagement wird in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- _ Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.
- _ Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.
- _ Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.
- _ Alle Beschäftigten von Fraport sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

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

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt. Er ist verantwortlich für die Durchführung des zentralen Risikomanagements, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung in der Bewältigung seiner Aufgaben hat der RMA ein Ausschuss-Büro eingerichtet.

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

Neu auftretende wesentliche Risiken sind im Rahmen der ad hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung dem RMA-Büro umgehend zu melden. Nach Abstimmung mit der Leitung des RMA erfolgt eine Berichterstattung an den Vorstand, wenn die Risikolage des Konzerns aufgrund der neu auftretenden wesentlichen Risiken deutlich verändert wird.

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

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

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

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert die Konzern-Gesellschaft Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH.

Bewertung von Risiken

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

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

Risikomanagement bei Konzern-Gesellschaften

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System von Fraport enthält darüber hinaus Vorgaben für die Fraport-Konzern-Gesellschaften, die in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Gesellschaften zu kontinuierlicher Berichterstattung über Risiken.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 HGB

Das Konzern-Rechnungslegungssystem von Fraport setzt sich zusammen aus Methoden zur Erfassung und Verarbeitung von Geschäftsvorfällen, Aufzeichnungen zum Nachweis von vorhandenen Vermögenswerten und Schulden sowie Prozessen zur Konsolidierung der Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochterunternehmen und der Erfassung von erforderlichen Informationen für die Angaben in Konzern-Anhang und Konzern-Lagebericht. Durch Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungssystems, bei deren Ausgestaltung sich Fraport an den

sogenannten COSO-Standards orientiert, wird sichergestellt, dass Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten und Schulden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den gesetzlich nicht festgeschriebenen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgen.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochterunternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach konzern einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Für Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt wird in Einzelfällen die Buchhaltung und Abschlusserstellung im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen durch das Rechnungswesen der Fraport AG Muttergesellschaft durchgeführt. Dabei ist organisatorisch und systemseitig eine Trennung vom Rechnungswesen der Einzelgesellschaft Fraport AG sichergestellt. Zur Gewährleistung einer konzern einheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzern-internen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

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

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

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

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

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

Die Schulden-, Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Aufbereitung der Informationen für die Segment-Berichterstattung erfolgt systemseitig in SAP BPC. Vor Durchführung der Schuldenkonsolidierung erfolgt eine Abstimmung konzerninterner Salden. Die Kapitalkonsolidierung einschließlich der Fortschreibung des Wertansatzes der Anteile an assoziierten Unternehmen, die Zwischenergebniseliminierung sowie die Erstellung der Kapitalflussrechnung und der Eigenkapitalveränderungsrechnung erfolgt systemunterstützt im Wesentlichen manuell. Die Kapitalkonsolidierung wird nach der systemunterstützten, manuellen Durchführung in das SAP BPC übernommen. Die Ermittlung und Erfassung latenter Steuern erfolgt durch die Konzern-Bilanzierung in Abstimmung mit der Konzern-Steuerabteilung.

Zur Sicherstellung einer ordnungsmäßigen Durchführung sind sowohl die Konsolidierungsprozesse als auch die konzerninterne Saldenabstimmung in Konzern-Richtlinien geregelt, die den einbezogenen Unternehmen zugänglich sind.

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

Die im Rahmen der Erstkonsolidierung aufgedeckten stillen Reserven und Lasten (Kaufpreisallokation) werden zentral durch die Konzern-Bilanzierung fortgeführt.

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

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

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

Die Rechnungslegung bei der Muttergesellschaft Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschlussbuchungen, die nicht dezentral vorgenommen werden können. Darüber hinaus führt die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlussarbeiten interne Kontrollen für wesentliche dezentrale 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 Muttergesellschaft Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP/R3 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP/R3 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden sowohl im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung.

Sowohl systemseitig als auch personell und organisatorisch ist eine Funktionstrennung der am Rechnungslegungsprozess beteiligten Abteilungen gewährleistet. Der Vergabe und Verwaltung

von Zugriffsberechtigungen zu rechnungslegungsrelevanten Systemen liegt das SAP-Berechtigungskonzept zugrunde.

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten Vermögenswerte und Schulden sowie 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 Muttergesellschaft Fraport AG ein Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung von bilanziell relevanten Sachverhalten in der Rechnungslegung sicherzustellen. Darüber hinaus ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems von Fraport zur Bilanzierung 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, in der Rechnungslegung werden im Rahmen eines implementierten Prozesses überwacht.

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

Die wesentlichen 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 Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagen. Das Treasury ist neben den dort durchgeführten operativen Nebenbuchprozessen (inklusive Cash Pooling) für die Bereitstellung erforderlicher Informationen zur Abbildung der Finanzinstrumente im Hauptbuch verantwortlich.

Nach Abschluss der Nebenbücher werden in der Hauptbuchhaltung/Bilanzierung der Fraport AG die erforderlichen Abschlussbuchungen durchgeführt, was auch die Durchführung von nachgelagerten, manuellen Überwachungskontrollen beinhaltet. Im Wesentlichen betrifft dies die Bereiche sonstige Rückstellungen und Personalrückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

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

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 von Fraport haben könnten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die von Fraport haben. Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute (Quellen: siehe „Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen“) sind die Weltwirtschaft als auch die nationale Wirtschaft (reales BIP) nach der kräftigen Erholung im Jahr 2010 (Welt: 5,2%; Deutschland: 3,7%) in 2011 erneut spürbar um zirka 3,7% beziehungsweise 3,0% gewachsen, allerdings mit nachlassender Wachstumsdynamik im Jahresverlauf. Ursächlich hierfür waren die anhaltende Finanz- und eine zunehmende Schuldenkrise.

Die Unsicherheiten bezüglich der Staatsfinanzkrise der Europäischen Währungsunion, aber auch der finanzpolitischen und konjunkturellen Stabilität der USA halten weiter an. Diese wirt-

schaftlichen Risiken könnten verstärkt zum Tragen kommen und zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport negativ beeinflussen würden. Neue Handelsbarrieren und politische Unruhen könnten weltweit zunehmen. Daher wird die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng beobachtet, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch die weitere Entwicklung des Ölpreises und damit verbunden des Kerosinpreises haben. Die Ölpreis- und Kerosinpreissteigerungen haben zwar bereits seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen und entsprechend deklarierten Aufschlägen bei der Fracht geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen häufig nicht reduziert werden. Ferner sprechen eine Reihe von Argumenten dafür, dass die Auftriebskräfte des Öl- und Kerosinpreises in Zeiten einer tendenziell eher schwächer erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung moderater ausfallen sollten. Dennoch zogen zum Jahresanfang 2012 die Rohölpreise (Iran-Drohungen zur Sperrung der Straße von Hormus) weiter an (mittlerer Weltmarktpreis Stand: 31. Januar 2012: rund 108 US-\$).

In Krisen- und Kriegszeiten ist Fraport unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Dies gilt auch bei den Luftverkehr betreffenden Streiks und Naturkatastrophen. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft tendenziell eher in der Fläche zurückfahren und insoweit auf die Hubs konzentrierten. Zumindest hat Fraport die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können. Allerdings können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (unter anderem Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft von Fraport haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung von Fraport darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von Fraport derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilien-Markts. Sollte Fraport in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und

vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

In der aktuellen Planung geht Fraport zurzeit von einer vorübergehenden Konjunkturabschwächung in der ersten Jahreshälfte und einer sukzessiven Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage ab der zweiten Jahreshälfte 2012 aus. Das gemäßigte weltweite Wirtschaftswachstum von zirka 3% und das erwartete Wachstum der deutschen Volkswirtschaft zwischen 0 und 1% werden in 2012 dem Luftverkehr nur geringe positive Impulse geben können. Der Zwang der Luftverkehrsgesellschaften zu weiterer Konsolidierung aufgrund der Wettbewerbs- und Branchensituation führt selektiv zu Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen. Positivwirkungen der Kapazitätserweiterung durch die neue Landebahn in Frankfurt könnten somit (teilweise) aufgezehrt werden.

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zum Umsatz bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf Fraport. Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Andererseits hat die Deutsche Lufthansa AG mit ihren preisgünstigen Sondertarifen den Europa- sowie den Inlandverkehr und damit auch das Umsteigersegment in Frankfurt erfolgreich belebt. Eine Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife würde entsprechend zulasten des Passagieraufkommens gehen.

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

Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte.

Zum 31. Dezember 2010 sowie in Vorjahren haben wir über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste berichtet. Die von der EU-Kommission bereits 2001 angekündigte weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste wurde mit einer erneuten Analyse 2010 wieder aufgegriffen und hat sich im Oktober 2011 konkretisiert. Die EU-Kommission sieht zur geplanten Überarbeitung der aktuellen Bodenverkehrs-Richtlinie eine direkte EU-Verordnung – ohne Spielraum bei der Umsetzung in nationales Recht – zur weiteren Markttöffnung für Bodenverkehrsdienstleistungen an europäischen Flughäfen vor. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf angenommen und dem EU-Parlament und EU-Rat zur weiteren Entscheidung zugeleitet. Die für Fraport möglichen kritischen Neuerungen sind dabei der Zwang zur rechtlichen Trennung des Bereichs Bodenverkehrsdienste vom Mutterunternehmen, die Zulassung eines dritten unabhängigen Abfertigungsunternehmens auf dem Vorfeld, die unbegrenzte Zulassung der Selbstabfertigung für Fluggesellschaften sowie die Beschränkung der Untervergabe (Subcontracting) für Flughafen-Betreiber und Fluggesellschaften. Die verantwortlichen Ausschüsse des EU-Parlaments (Verkehrs- und Beschäftigungsausschuss) werden sich in den kommenden Monaten mit den Vorschlägen der EU-Kommission inhaltlich auseinandersetzen und gegebenenfalls Änderungsvorschläge aufnehmen. Sollte die EU-Verordnung wie von der EU-Kommission geplant verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für Fraport ergeben. Gleiches gilt auch für die personalstrukturellen Auswirkungen des im Jahr 2011 novellierten Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes, die in vergleichbarer Weise die aktuelle Grundlage zur Erbringung operativer Dienstleistungen aus der Fraport AG heraus bedrohen.

Zum 31. Dezember 2010 sowie auch in Vorjahren haben wir darüber berichtet, dass sich im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) am Standort Frankfurt nicht unwesentliche, finanzielle Mehraufwendungen für Fraport ergeben können. Mit Kabinettsbeschluss hat die Hessische Landesregierung den Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main per Rechtsverordnung festgesetzt. Die Verordnung vom 30. September 2011 ist am 13. Oktober 2011 in Kraft getreten. Auf Basis der festgesetzten Lärmschutzbereiche ergeben sich für Fraport in den nächsten Jahren Kosten im Zusammenhang mit der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigungen in Höhe von derzeit geschätzt rund 150 Mio €. Die Höhe der Außenwohnbereichsentschädigung muss dabei noch durch eine Verordnung des

Bundes geregelt werden. Die Refinanzierung der Kosten ist gemäß § 43a LuftVZO über die Flughafen-Entgelte vorgesehen. Soweit notwendig und möglich, sind die Auswirkungen der Rechtsverordnung für die Fraport AG im Abschluss zum 31. Dezember 2011 berücksichtigt. Unabhängig von dem bereits 150 Mio € umfassenden Programm für Schallschutzmaßnahmen bestehen unverändert deutliche Proteste gegen die neue Landebahn. Die Fraport AG prüft daher intensiv weitere Maßnahmen der Lärminderung, die auch mit zusätzlichen Kosten oder Investitionen verbunden sein können.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnsystem wird derzeit untersucht, inwiefern aufgrund notwendiger behördlicher Genehmigungen Investitionen in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich sind. Je nach Ergebnis der Untersuchungen können Investitionen von bis zu derzeit geschätzten 120 Mio € notwendig werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

Mit Bau und Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sowie dem geplanten dritten Passagierterminal hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der Fraport AG am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs.

Der Flughafen-Ausbau stößt nach wie vor auf mitunter erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Das Hessische Verwaltungsgericht in Kassel hat am 21. August 2009 durch mehrere Urteile Musterklagen gegen den Ausbau zum überwiegenden Teil abgewiesen. Zuvor hatte es schon die gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Anträge auf dessen Aussetzung mit Entscheidungen vom 2. und 15. Januar 2009 zurückgewiesen, woraufhin die Fraport AG mit dem Bau der Landebahn Nordwest Anfang 2009 begonnen hat. Erfolgreich war ein Teil der Musterklagen jedoch insoweit, als sie sich gegen einzelne Nachtflugregelungen, insbesondere die Zulassung von durchschnittlich 17 Flügen in der sogenannten Mediationsnacht (23 Uhr bis 5 Uhr), richteten. Es sei dem Gebot der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe nicht hinreichend Rechnung getragen worden. Gegen diese Entscheidungen wurde sowohl im Hinblick auf die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses als auch die Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Nachtflugregelungen Revision zum Bundesverwaltungsgericht eingelegt, das abschließend zu entscheiden hat.

Mit Beschlüssen vom 10. Oktober 2011 hat das Hessische Verwaltungsgericht in Kassel von Amts wegen bis zu einer endgültigen Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vorerst die aufschiebende Wirkung der Klagen verschiedener Anwohner gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 insoweit angeordnet, als der Planfeststellungsbeschluss planmäßige Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr am Frankfurter Flughafen zulässt. Diese Regelung gilt seit Beginn des Winterflugplans am 30. Oktober 2011. Seit diesem Zeitpunkt sind, jedenfalls bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, vorerst keine planmäßigen Flugbewegungen in diesem Nachtzeitraum zulässig. Sollte es schließlich bei dem Nachtflugverbot bleiben, würde dies die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig beeinflussen. Es ist dann damit zu rechnen, dass sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung insbesondere im Frachtbereich abschwächt und Verkehrsrückgänge in der Fracht nicht ausgeschlossen werden können.

Darüber hinaus verschärfte politische, juristisch umgesetzte Entscheidungen zum Nachtflugverbot in Frankfurt könnten die Wettbewerbsverhältnisse verschieben und zu Verkehrsverlagerungen sowie Nachfragereduzierungen führen. Erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt und damit nachteilige Auswirkungen auf Fraport wären die Folge.

Auch nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21. Oktober 2011 bestehen, wie beschrieben, bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung in den Musterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Ausbaus fort. Sollten sich diese realisieren, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen beeinträchtigt. Das Gesamtvolumen dieser Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit auf zirka 2.195,2 Mio € gestiegen. Darin enthalten sind Investitionen für Anlagen, die bis zum 31. Dezember 2011 bereits in Betrieb genommen wurden und planmäßig abgeschrieben werden, in Höhe von zirka 1.536,6 Mio €, auf die Ausbauinvestitionen entfallende aktivierte Bauzeitzinsen in Höhe von zirka 214,4 Mio € sowie das Bestellobligo.

Derzeit nicht bewertbare Risiken bestehen schließlich auch für den Fall, dass das Bundesverwaltungsgericht das passive Schallschutzkonzept für unzureichend hält und Nachbesserungen fordert.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport in großem Umfang durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzuschließenden 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 Vorstand 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 Konzerns haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken für Fraport ergeben sich zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Des Weiteren entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und jetzt das

Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

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

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen sowie Dieselswaps. Hierbei sind die Risikovariablen Aktienkurse und Commodity-Preise von besonderer Bedeutung. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwerts der Finanzinstrumente und hat 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.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten verweisen wir auf die Textziffern 40 und 47 des Anhangs.

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat Fraport in den letzten Jahren, zuletzt im dritten Quartal 2009, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko trägt Fraport soweit als möglich durch aktives Debitorenmanagement und der Bildung von Wertberichtigungen Rechnung.

Rechtliche Risiken

Manila-Projekt

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

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, hatte am 23. Dezember 2010 ein „ad hoc Committee“ des International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Dies gab Fraport die Möglichkeit, den Rechtsstreit einem neuen ICSID-Tribunal vorzulegen. Am 30. März 2011 hat Fraport die Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die philippinische Regierung beim ICSID beantragt. Grundlage des Schiedsverfahrens ist das zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossene Investitionsschutzabkommen, das bei Streitigkeiten wegen Enteignung sowie unfairer und rechtswidriger Behandlung deutscher Investoren auf den Philippinen den Rechtsweg zu einem ICSID-Schiedsgericht eröffnet. Fraport wird in dem neuen Schiedsverfahren unverändert eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila geltend machen.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hat das Enteignungsgericht am 23. Mai 2011 entschieden, dass die der PIATCO zustehende Gesamtschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila einen Betrag von knapp 176 Mio US-\$ betrage, auf den der bereits gezahlte „Schätzwert“ des Terminals in Höhe von rund 3 Mrd PHP anzurechnen sei. Inzwischen haben sämtliche Verfahrensbeteiligten gegen diese Entscheidung mit unterschiedlicher Zielrichtung Rechtsmittel eingelegt, so dass die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist. Ferner hat das Enteignungsgericht am 11. Oktober 2011 angeordnet, dass die philippinische Regierung sich von ihrer Zahlungspflicht gegebenenfalls durch Hinterlegung befreien könne. Auch diese Entscheidung wurde unter anderem durch die PIATCO angefochten. Über diese Rechtsmittel ist noch nicht entschieden.

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

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen Fraport, 2 ehemalige Organmitglieder sowie 2 philippinische Anwälte von Fraport Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen von Fraport auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat Fraport, wie bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Von den Klägern gegen diese Aufhebung eingelegte Rechtsmittel sind erfolglos geblieben. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte von Fraport richtete. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang 3 Verfahren geführt haben. In allen diesen 3 Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in einem dieser Verfahren bereits in der zweiten Instanz. Diese Entscheidungen wurden jeweils von den Anzeigerstattern in der ersten Instanz durch Beschwerde beziehungsweise in zweiter und dritter Instanz angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig entschieden. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Fraport weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen frühere Organmitglieder und Mitarbeiter von Fraport eingeleitet worden, an denen Fraport meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffener beteiligt ist. Am 21. Januar 2011 hat das philippinische Justizministerium eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet, die bisher allerdings noch nicht erfolgt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte die Rechtmäßigkeit der Investition von Fraport auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten von Fraport auf den Philippi-

nen dienen. Fraport geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem NAIA IPT3-Projekt Verfahren in Deutschland.

Sonstige rechtliche Risiken

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

Risiken aus Investitionsprojekten

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

Aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks könnten die zukünftigen Kapitalkosten aus den notwendigen Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

In Bulgarien (Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas durch Fraport Twin Star Airport Management AD) zeichnet sich nach der Wirtschaftskrise weiterhin ein anhaltendes Wachstum ab. In 2012 wird mit einem BIP-Wachstum von zirka 1,5% gerechnet, mittelfristig ist ebenso ein positiver Trend abzusehen. Dies bietet eine gute Voraussetzung dafür, dass das Luftverkehrswachstum weiter anhält. Relevant für das Wachstum des Tourismus sind aber vor allem die wirtschaftliche Situation in den Herkunftsländern der Touristen sowie das Preisgefüge im Vergleich zu anderen Feriendestinationen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der anhaltenden Krise in Europa Destinationen im Niedrigpreissegment weiterhin wachsen werden. Die Touristikanbieter erwarten jedoch, dass es keine weitere Verschiebung von Touristenströmen von Nordafrika wie im letzten Jahr geben wird, so dass es zu einem geringen zusätzlichen Passagierwachstum kommen wird. Sollte sich aufgrund leichter wirtschaftlicher Erholung in Europa wieder ein Trend weg vom Low-Cost-Tourismus abzeichnen, bestünde ein – wenn auch vergleichsweise geringes – Risiko, dass preiswerte Urlaubsdestinationen wie Varna und

Burgas gegenüber teureren Urlaubsregionen in Südspanien, Portugal oder Südfrankreich an Tourismusaufkommen verlieren werden.

Die Mehrzahl der Fluggäste in Varna und Burgas kommt aus Russland, Deutschland, England, weiteren europäischen Destinationen sowie Israel. Die Flugverkehrsentwicklung in Bulgarien ist demnach abhängig von der Konjunktorentwicklung in diesen Ländern sowie der Preisentwicklung anderer Urlaubsdestinationen. Burgas verzeichnete im Jahr 2011 ein Fluggastaufkommen von über 2 Mio Passagieren. Aufgrund der bisherigen Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste in der EU und der Vorschriften des bulgarischen Civil Aviation Acts muss nach Erreichen dieser Schwelle der Markt für einen zweiten Bodenverkehrsdienst-Anbieter geöffnet werden. Der erhöhte Wettbewerb wird zu einem Ertragsrückgang im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Burgas führen. Für 2012 wird mit einem Marktanteil von 15% für Drittabfertiger gerechnet. In Varna wird das Erreichen der Zwei-Millionen-Schwelle in den nächsten Jahren nicht erwartet.

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

An dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Konzern-Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ist ein bedeutender Pfeiler des Passagierwachstums die steigende Zahl von Inlandpassagieren, die eng verbunden ist mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den peruanischen Markt hat diese Entwicklung noch verstärkt. Vor allem ärmeren Bevölkerungsschichten ist dadurch die Nutzung von Flugzeugen als Verkehrsmittel möglich.

Das Wirtschaftswachstum in Peru hängt vor allem von den Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten und der Exportentwicklung des Landes ab. Der Einbruch von Rohstoffpreisen oder der Rückgang von Exporten würde sich negativ auf das Konsumverhalten der Bürger und damit auch auf den inländischen Flugverkehr auswirken. Die vom IMF geschätzten BIP-Wachstumswerte für 2011 in Höhe von 6,6% sowie für 2012 in Höhe von 5,9% belegen für Peru jedoch ein weiterhin nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

LAP unterliegt neben den wirtschaftlichen auch den rechtlichen sowie politischen Rahmenbedingungen und ist auf die Verlässlichkeit des staatlichen Konzessionsgebers und der lokalen Behörden angewiesen. Insbesondere nach der Wahl des neuen Präsidenten Ollanta Humala in 2011 gab es Befürchtungen einer politischen und wirtschaftlichen Instabilität, die sich nachteilig auf den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung sowie das Investitionsklima in Peru auswirken würde. Obwohl dieses Risiko nach wenigen Monaten im Amt noch nicht ausgeschlossen werden kann, stellt sich jedoch, entgegen der Erwartungen, die bisherige Arbeit der Regierung als sehr wirtschaftsorientiert dar.

Für die weitere Geschäftstätigkeit von LAP muss zudem der Einfluss und die Zusammenarbeit mit einer neu gegründeten Gewerkschaft berücksichtigt werden. Diese hat mit dem Management von LAP in 2011 erstmals einen Verhandlungsprozess über Lohnerhöhungen durchgeführt und abgeschlossen. Weitere Verhandlungsrunden werden jährlich stattfinden.

Die Türkei (Betrieb des Flughafens Antalya durch Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A.S.) befindet sich nach wie vor inmitten einer Phase starken wirtschaftlichen Aufschwungs. Ein Ende dieses Trends ist für 2012 nicht abzusehen. Im Jahr 2010 betrug das Wirtschaftswachstum 8,9%. Im ersten Halbjahr 2011 erzielte die türkische Wirtschaft mit 10,2% die weltweit höchste Wachstumsrate. Neben der starken Binnennachfrage und der aufstrebenden Exportwirtschaft sind die positive demografische Struktur sowie die günstige geografische Lage die Säulen für weiteres Wachstum.

Bei den Parlamentswahlen im Juni 2011 erhielt die konservative AK-Partei erneut die absolute Mehrheit im Parlament. Die Regierung erwies sich als zuverlässig und Garant für die hohe innenpolitische Stabilität der letzten Jahre. In jüngerer Vergangenheit sorgten die Bestrebungen der Türkei, ihre Rolle in der islamischen Welt zu stärken, allerdings für Irritationen in der westlichen Welt. Ungeachtet dessen, stehen die pro-westliche Orientierung der Türkei und ihre Stellung als strategisch wichtiger Partner auch für die EU außer Frage. In der Innenpolitik sind die zentralen Themen weiterhin die ungelöste Kurdenfrage und die Rolle des Islam in Politik und Gesellschaft.

Die Türkei bietet trotz Schwächen aufgrund des unterfinanzierten Bildungssektors, reformbedürftiger Sozialsysteme und ausbaufähiger Infrastruktur in abgelegenen Regionen nach wie vor ein stabiles politisches Umfeld und eröffnet somit Potenziale für zukünftiges Wirtschaftswachstum. Die durch die hohe Inflation und die Zinspolitik der türkischen Zentralbank begünstigte Ab-

wertung der Türkischen Lira in 2011 führt zu einer Verteuerung von Importen (insbesondere Rohöl). Die hohe Abwertung der Türkischen Lira und das Leistungsbilanzdefizit könnten mittel- bis langfristig für die gesamtwirtschaftliche Situation der Türkei problematisch sein.

Insgesamt sind die Staatsfinanzen nach wie vor verhältnismäßig solide und das wirtschaftsfreundliche Steuersystem setzt Investitionsanreize. Im September 2011 wurde ein neues bilaterales Doppelbesteuerungsabkommen zwischen der Türkei und Deutschland unterzeichnet, welches das Ende 2010 ausgelaufene Abkommen ersetzt und bestehende sowie künftige Investitionen in die Türkei noch attraktiver macht. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat das Vertrauen der internationalen Investoren in den stabilen Wachstumstrend der Türkei nicht erschüttert.

Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismussektor, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies wird insbesondere durch den überproportionalen Anteil neuer und hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis untermauert. Damit stellt die Türkei schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar. Im Vergleich zum Vorjahr erzielte der Flughafen Antalya 2011 ein Passagierwachstum von 12,7%, welches einerseits durch die politischen Unruhen in Nordafrika zu Beginn des Jahres und durch den Visa-Entfall für russische Urlauber, aber auch substantiell durch die anhaltende Nachfrage nach Türkeireisen begünstigt wurde. Für die Saison 2012 haben die Reiseveranstalter bereits eine deutliche Aufstockung ihrer Hotelkontingente in der Region Antalya geplant. Trotz paralleler Ankündigung, die Preise um 2,5% bis vereinzelt 4% gegenüber der vergangenen Saison zu erhöhen, rechnen Tourismus-Experten weiterhin fest mit einer weiter wachsenden Nachfrage. Hauptgründe hierfür sind die anhaltende Wirtschaftskrise in Griechenland und die noch nicht vollends überwundenen Auswirkungen des politischen Umbruchs in Ägypten.

Angesichts von terroristischen Anschlägen gegen Militär- und Polizeieinrichtungen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten.

Risiken im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten haben, ergeben sich insbe-

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

Sonstige Risiken

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

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

Fraport investiert in Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden seiner Beschäftigten. Dabei spielen Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte für den dauerhaften Erfolg bei der Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine herausgehobene Rolle. Mitarbeiterbefragungen, die in allen personalstarken Konzern-Gesellschaften ein Mal jährlich als Vollerhebung durchgeführt werden, liefern Fraport wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Über die Ergebnisse wird breit und transparent informiert, zahlreiche Schlussfolgerungen aus der Ergebnisanalyse werden gemeinsam mit den Beschäftigten entwickelt und in Maßnahmen zur dauerhaften Verbesserung von Arbeitsabläufen und Arbeitszufriedenheit gekleidet.

Aufgrund fluktuationsbedingter Veränderungen im Personalstand der Fraport AG besteht das Risiko nicht unerheblicher Beitragserhöhungen im Zusammenhang mit der umlagefinanzierten betrieblichen Altersversorgung der Mitarbeiter der Fraport AG.

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Konzern-Flughäfen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen sowie auch Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz von Fraport deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadenereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken von Fraport. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die Terrorismusrisiken im Bereich der Sach- und Haftpflichtversicherungen. Die Deckungen werden bei den ausländischen Konzern-Gesellschaften nur in geringem Umfang über die Mitversicherung in Versicherungspolice der Fraport AG bereitgestellt, überwiegend erfolgt die Versicherung über eigene Policen. Für das Risiko von Umweltschäden durch Unfälle besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die mit Mehrheit beteiligten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €.

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

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

Gesamtrisikobeurteilung

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

Geschäftschancen

Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

Nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 / 2009, mit teils dramatischen Folgen auch für den globalen Luftverkehr, folgte eine unerwartet gute konjunkturelle Erholungsphase 2010 und 2011, insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland. Mit den damit einhergehenden kräftigen Zuwächsen im Passagierverkehr – Frankfurt erzielte 2010 und 2011 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3 % – konnte das Vorkrisenniveau deutlich übertroffen werden. Die aktuelle Schuldenkrise führte allerdings bereits seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs nachließ.

Nach Expertenmeinung ist gerade die deutsche Wirtschaft im Vergleich zu anderen europäischen Volkswirtschaften robust genug, um, nach einer kurzfristigen Konjunkturabschwächung in der ersten Jahreshälfte, ab dem zweiten Halbjahr 2012 wieder in die Wachstumszone zurückzukehren. Kurzfristig wird für die deutschen Flughäfen erwartet, dass sich der Verkehr an großen Flughäfen und damit auch in Frankfurt stärker entwickelt als an den weiteren Flughäfen. Mittelfristig sind die globalen und nationalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für einen anhaltenden Aufwärtstrend der Verkehrsleistung des Flughafens Frankfurt als positiv zu betrachten.

Weitgehend unabhängig von der aktuell gedämpften konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Die zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung bietet vor allem der globale Luftverkehr.

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

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise, bislang aber nicht nachhaltig.

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Realisierung des Ausbauprogramms steigen die Kapazitäten am Standort Frankfurt. Um eine werthaltige Auslastung dieser neuen Kapazitäten zu erreichen, ist qualifiziertes Wachstum erforderlich. Die Grundlage für eine positive Entwicklung des Standorts ist eine dynamische Passagierentwicklung, die durch die neue Landebahn Nordwest und durch die schrittweise Erweiterung der Terminal-Infrastruktur möglich wird. Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten liegen dabei unverändert auf Destinationen der Wachstumsregionen Asiens sowie aus Lateinamerika und Afrika. Darüber hinaus sieht Fraport in Zukunft 3 wesentliche Wachstumsmotoren:

Airport-Retail

Zentrales Element der Wachstumspläne für das Retail-Geschäft ist nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen in den Terminals. So werden beispielsweise mit der in 2012 geplanten Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus im Terminal 1 zusätzlich insgesamt 12.000 m² an Einkaufs- und Gastronomie-Flächen zur Verfügung stehen. Durch eine geeignete Steuerung des Passagierflusses soll zudem sichergestellt werden, dass die neuen Angebote durch die Passagiere optimal genutzt werden können.

Externes Geschäft

Das Segment External Activities & Services ist nach erfolgter Portfolio-Bereinigung gut positioniert. Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf 4 Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden 4 weitere Flughäfen durch Konzern-Gesellschaften betrieben oder betreut, die voll oder quotal in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Daneben komplettieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligung oder unter Management-Ver-

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

Airport City

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

NACHTRAGSBERICHT

Im Zusammenhang mit den Tarifverhandlungen zwischen der Fraport AG und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) fanden im Februar 2012 Warnstreiks am Frankfurter Flughafen statt. Die GdF ist als Spartengewerkschaft für rund 200 Beschäftigte der Bereiche Vorfeldkontrolle (Apron Control), Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht am Standort Frankfurt tätig. In Abhängigkeit von weiteren Streikmaßnahmen können sich wesentliche Auswirkungen auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt und damit auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ergeben.

Am 29. Februar 2012 unterzeichneten die Fraport AG, das Land Hessen sowie Vertreter der Luftverkehrswirtschaft die Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“. Im Rahmen der Erklärung wurden die Einführung sowie die Prüfung zusätzlicher Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie des Casa-Programms beschlossen. Zur Finanzierung der zusätzlichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes wurde die Gründung eines Regionalfonds mit einem Volumen von 335 Mio € beschlossen. An diesem Fonds wird sich die Fraport AG mit einem Betrag zwischen 15 und 20 Mio € beteiligen, wobei die Zahlungen gestaffelt über einen Zeitraum von 3 Jahren erfolgen werden. Die entsprechenden Beträge werden jeweils in Abhängigkeit vom Fortgang des Maßnahmenpakets gewährt.

Darüber hinaus erfolgt eine Ausweitung des freiwilligen Casa-Programms der Fraport AG zum Ankauf besonders niedrig überflogener Immobilien in Flörsheim. Durch die Ausweitung der Verkaufsoption auf die gesamte Breite des Casa-Gebiets ergibt sich eine Verdoppelung des Programmolumens hinsichtlich der Anzahl betroffener Wohneinheiten. Dieses Casa 2-Programm hat einen finanziellen Umfang von rund 70 Mio €.

Darüber hinaus haben sich nach dem Bilanzstichtag keine wesentlichen Ereignisse für den Fraport-Konzern ergeben.

PROGNOSEBERICHT

Die dem Prognosebericht zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie zum Beispiel durch Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder zusätzliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen der erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die aktuell in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Es ist nicht ausgeschlossen, dass zukünftige Änderungen der Rechnungslegungsstandards, insbesondere die Anwendung von IFRS 11, sich wesentlich auf die berichtete Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken können (siehe Anhang Tz. 4).

Ausblick 2012

Zunehmende Unsicherheit der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds

Banken sowie führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute prognostizieren für die Weltwirtschaft 2012 ein weiter abgeschwächtes Wachstum von rund 3%. Risiken werden dabei insbesondere in der europäischen Staatsfinanzkrise gesehen, die die Refinanzierungsmöglichkeiten der Banken stark beeinflusst und damit zunehmend Auswirkungen auf die Realwirtschaft hat. Während für die asiatischen Schwellenländer, Nahost, Afrika sowie Teile Lateinamerikas weiterhin ein überproportionales Wachstum erwartet wird, wird für die Länder der Eurozone bestenfalls ein leichtes Schrumpfen der Wirtschaft (zirka -0,5%) angenommen. Das deutsche BIP sollte sich dabei mit einem Wachstum zwischen 0 und 1% besser entwickeln und in der zweiten Jahreshälfte 2012 wieder an Dynamik gewinnen. Für die USA wird aktuell ein Anstieg der Wirtschaftsleistung zwischen 1,8% und

2,7% angenommen. Gestützt durch die Schwellenländer sollte der Welthandel in 2012 mit rund 4% nur moderat zunehmen und damit das Preisniveau auf den Rohstoff-/Energimärkten weitgehend stabil halten (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel Rohöl in 2011 von rund 107 US-\$). Quellen: TECSON (1. Februar 2012), IMF (24. Januar 2012), OECD (November 2011), Deutsche Bank (7. und 9. Januar 2012), DekaBank (10. Februar 2012)

Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

Im Juli 2008 hat das EU-Parlament der Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zugestimmt. Demnach sollen ab 2012 alle Flüge, die von einem EU-Flughafen starten oder dort landen, in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden. Maßstab für die Zuteilung der Luftverkehrszertifikate sind die durchschnittlichen Emissionen des Luftverkehrs pro Jahr zwischen 2004 und 2006. Für das Jahr 2012 werden Zertifikate in Höhe von 97% dieses Werts verteilt, in den Jahren 2013 bis 2020 nur noch 95%. Von diesen Zertifikaten werden im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 85% nach einem Verteilungsschlüssel kostenlos den einzelnen Luftverkehrsbetrieben zugewiesen. Zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2020 sind es 82%. 15% der Zertifikate werden von den EU-Mitgliedstaaten versteigert. Die formelle Zuteilung der kostenlosen Zertifikate an die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber übernehmen die Mitgliedstaaten. In erster Linie betrifft die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgas-Emissionshandel Luftverkehrsgesellschaften. Indirekt sind jedoch auch Flughäfen betroffen, da zusätzliche Belastungen des Luftverkehrs eine geringere Wachstumsdynamik zur Folge haben können. Soweit einzelne Länder oder Fluggesellschaften aus einzelnen Ländern nicht an dem Emissionshandel teilnehmen sollten, könnte auch die relative Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und indirekt in der Folge europäischer Flughäfen beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich des sogenannten „Flughafenpakets“ hat die EU-Kommission Anfang Dezember 2011 einen Entwurf veröffentlicht. Die Verordnung enthält verschiedene Liberalisierungselemente, darunter auch Regelungen über den Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen, eine Revision der bestehenden Slot-Verordnung sowie einen Entwurf für eine Verordnung zu den lärmbedingten Betriebsbeschränkungen. Angesichts des noch sehr frühen Stadiums des EU-Gesetzgebungsverfahrens können die hieraus resultierenden Auswirkungen noch nicht abgeschätzt werden.

Aufgrund einer Gesetzesinitiative der EU-Kommission zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im März 2009 ist die Richtlinie 2009/12/EG in Kraft getreten. Nach Artikel 13 sollte die Umsetzung in nationales Recht bis zum 15. März 2011 erfolgen. Der Entwurf des 14. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes befindet sich derzeit noch im Gesetzgebungsverfahren, nach Beschlussfassung durch die Bundesregierung hat der Bundesrat im ersten Durchgang dazu Stellung genommen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes hängt vom weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ab. Wir erwarten, dass sich das Umsetzungsgesetz in Bezug auf die Flughafen-Entgelte eng an die EU-Richtlinie anlehnt und dass auch schon bisher praktizierte Verfahren und Prinzipien wie beispielsweise die Durchführung von Konsultationen sowie die nicht-diskriminierende und transparente Gestaltung der Flughafen-Entgelte festgeschrieben werden.

Im September 2009 hat die EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen/Flugsicherung formell beschlossen. Resultierend aus dem Beschluss ist vorgesehen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ab Dezember 2012 als oberste europäische Luftfahrtbehörde die Sicherheitsaufsicht für alle europäischen Flughäfen übernimmt. Um in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten und somit einen Teilaspekt des Single European Sky Programms zu realisieren, sollen alle regionalen Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-Gesetzgebung abgelöst werden. Der Gesetzgebungsprozess ist noch nicht abgeschlossen, so dass konkrete Auswirkungen auf Flughäfen noch nicht abschließend eingeschätzt werden können.

Insgesamt können sich die abzeichnenden Änderungen im rechtlichen Umfeld des Fraport-Konzerns zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und damit auch auf Fraport auswirken.

Weiterhin positive Entwicklung des Luftverkehrs prognostiziert

Die langfristigen Luftverkehrsprognosen (15 bis 20 Jahre) gehen weiterhin von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des weltweiten Passagieraufkommens von etwa 4% aus. Für 2012 liegen aufgrund der aktuellen Unsicherheit kaum belastbare Einschätzungen vor. Lediglich IATA gab im Dezember 2011 eine relativ große Bandbreite der Erwartungen 2012 in 2 Szenarien heraus: Passagiere zirka +4% bis -1,5% und Cargo in Tonnen zirka 0 bis -6%.

Der **Flughafen Frankfurt** wird von den positiven Angebotseffekten aus der Inbetriebnahme der neuen Landebahn profitieren. Die ersten Verkehrskoordinationen für den Sommerflugplan 2012 zeigen – trotz der gesamtwirtschaftlichen Unsicherheiten – für das Geschäftsjahr 2012 ein Passagierwachstum von etwa 4%. Insbesondere aufgrund der Streikmaßnahmen im Zusammenhang mit den Tarifaueinandersetzungen zwischen der GdF und der Fraport AG ist mit einem deutlich geringeren Passagierwachstum zu rechnen. Für die Folgejahre wird unverändert von einer positiven Passagierentwicklung ausgegangen, so dass etwa im Jahr 2015 mit rund 65 Mio Passagieren gerechnet wird. Hinsichtlich des Cargo-Aufkommens werden mittelfristig – nach einer vorübergehenden Abschwächung – ebenfalls wieder deutliche Zuwachsraten in Höhe des Marktniveaus erwartet.

Aufgrund positiver Wirtschaftsannahmen sowie eines unverändert guten touristischen Ausblicks wird in den kommenden Jahren auch an den voll- beziehungsweise quotenkonsolidierten Konzern-Flughäfen **Antalya, Lima, Varna** und **Burgas** mit einem Anstieg der Passagierzahlen gerechnet. Dabei können sich wie in 2011 für Antalya, Varna und Burgas, über die organische Entwicklung hinaus, Einflüsse aus der politischen Situation in der Nordafrika- und Golfregion ergeben. In Lima wird sich zusätzlich zu dem internationalen Verkehr das inländische Verkehrswachstum volumensteigernd auswirken.

Anstieg des Konzern-Umsatzes und operativen Ergebnisses

Aufgrund der aktuell prognostizierten Verkehrsentwicklung in Frankfurt wie auch an den voll- beziehungsweise quotenkonsolidierten Konzern-Flughäfen wird der **Konzern-Umsatz** im Geschäftsjahr 2012 über 2,5 Mrd € erwartet. Neben den verkehrsmengenbedingten Mehreinnahmen wird sich weiterhin die vertraglich vereinbarte Erhöhung der Flughafen-Entgelte am Flughafen Frankfurt umsatzsteigernd auswirken. Die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus im Oktober 2012 wird zudem einen anteiligen positiven Effekt auf die Retail-Erlöse des Geschäftsjahres haben. Aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 wird sich die geplante stärkere Bautätigkeit in Lima sowie Varna und Burgas erhöhend auf den berichteten Umsatz auswirken. Durch entsprechende Gegenpositionen im Sachaufwand wird dieser Effekt insgesamt jedoch EBITDA-neutral sein.

Im Zusammenhang mit der positiven Umsatzentwicklung rechnet Fraport trotz der Streikeffekte mit einem Anstieg des **Konzern-EBITDAs** in 2012 von mindestens 5%. Die **Abschreibungen** 2012 werden aufgrund der Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus sowie insbesondere der ganzjährigen Abschreibung der Landebahn Nordwest deutlich den Wert aus 2011 übersteigen.

Das **Konzern-EBIT** wird dennoch über dem Wert des Jahres 2011 liegen.

Das **Konzern-Finanzergebnis** wird vor allem durch rückläufige Zinserträge und höhere Zinsaufwendungen beeinflusst. Letztere werden im Wesentlichen aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen resultieren. Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in 2011 sowie des Flugsteigs A-Plus wird die Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalzinsen während der Bauphase der Vermögenswerte entfallen, was den ausgewiesenen Zinsaufwand 2012 erhöhen wird.

Basierend auf der aktuellen Planung wird das **Konzern-Ergebnis** 2012 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011 erwartet. In Abhängigkeit von weiteren Streikmaßnahmen der GdF könnten die Ergebnisgrößen allerdings auch geringer als prognostiziert ausfallen. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2012 stabil zu halten. Der **Konzern-Wertbeitrag** 2012 wird weiterhin positiv, jedoch unter dem Wert von 2011, erwartet.

Entwicklung in den Fraport-Segmenten

In **allen 4 Fraport-Segmenten** wird sich in 2012 die erwartete positive Verkehrsentwicklung widerspiegeln. Entsprechend wird von einem Anstieg des Umsatzes sowie des EBITDAs ausgegangen. Auf Ebene des Segment-EBITs werden die Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie External Activities & Services ebenfalls positive Wachstumsraten erzielen, lediglich das Segment Ground Handling wird sein EBIT im Vorjahresvergleich nicht steigern können.

Ergänzend zum Verkehrswachstum wird das Segment **Aviation** in 2012 von der Anpassung der Flughafen-Entgelte profitieren. Das Segment **Retail & Real Estate** wird im laufenden Geschäftsjahr neben verkehrsmengenbedingt höheren Umsätzen aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft erste positive Effekte im Retail-Umsatz aus der Eröffnung des Flugsteigs A-Plus erzielen. Während die Erlöse aus Energieversorgungsleistungen über dem Niveau von 2011 erwartet werden, werden die Erlöse aus Grundstücksverkäufen auf dem Mönchhof-Gelände unter dem Vorjahreswert liegen. Im Segment **Ground Handling** wird es trotz der positiven Umsatz- und EBITDA-Entwicklung aufgrund des Ende 2010 geschlossenen Bodenabfertigungsvertrags mit der Deutschen Lufthansa sowie des ansteigenden Verkehrsvolumens zu einem leichten Rückgang des Segment-EBITs kommen. Gründe hierfür bilden höhere Abschreibungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus sowie

höhere Investitionen in Geschäftsausstattungen. Das Segment **External Activities & Services**, dessen Ertrags- und Aufwandsseite unter dem Einfluss der Anwendung von IFRIC 12 steht, wird insbesondere durch die anhaltend positive Entwicklung in Antalya, Lima sowie Varna und Burgas profitieren. Negativ werden sich dagegen höhere Personalkosten für die in diesem Segment am Standort Frankfurt konsolidierten Aktivitäten sowie an den Konzern-Flughäfen auswirken. Während der Wertbeitrag in dem Segment Retail & Real Estate auf konstant hohem Niveau bleiben wird, wird sich der Wertbeitrag des Segments External Activities & Services verbessern. Im Segment Aviation wird der Wertbeitrag aufgrund der Eröffnung der neuen Landebahn Nordwest und hierdurch höheren Kapitalkosten in einem ansteigenden negativen Bereich liegen. Der Wertbeitrag des Segments Ground Handling wird unverändert negativ erwartet.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage

Die **Vermögens- und Finanzlage** des Fraport-Konzerns wird im Geschäftsjahr 2012 von anhaltenden **Investitionen** unter anderem in die Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus am Standort Frankfurt geprägt sein. Das Investitionsvolumen in Sachanlagen wird in etwa 700 Mio € betragen. Die Investitionstätigkeit wird sich auch in der **Kapitalflussrechnung** sowie der **Bilanz** des Fraport-Konzerns widerspiegeln. Während die langfristigen Vermögenswerte aufgrund der Investitionen in das Sachanlagevermögen ansteigen werden, wird sich der Bestand kurzfristiger Vermögenswerte aufgrund des negativen **Free Cash Flows** verringern. Das **Eigenkapital** wie auch die **Eigenkapitalquote** werden sich wegen geplanter Zuführungen zu den Gewinnrücklagen in 2012 erhöhen. Insgesamt wird die **Bilanzsumme** zum Jahresende über dem Wert von 2011 erwartet. Trotz des höheren Eigenkapitals wird die **Gearing Ratio** ansteigen und den Wert von 100 % übersteigen. Grund hierfür wird die zunehmende Netto-Verschuldung sein, die überproportional zum Eigenkapital ansteigen wird.

Vorschau 2013

Weiterhin gute operative Konzern-Entwicklung erwartet

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet Fraport bei einer positiven Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit einer weiteren Zunahme des **Konzern-Umsatzes**, **-EBITDAs** sowie **-EBITs**. In Abhängigkeit von der Dauer der Streikmaßnahmen der GdF im Geschäftsjahr 2012 werden das **Konzern-EBT** und **-Ergebnis** 2013 in etwa auf dem Niveau von 2012 erwartet beziehungsweise werden dieses übersteigen. Unterstützt wird

die Aufwärtsentwicklung durch die stufenweise Erhöhung der Start- und Landekapazität in Frankfurt sowie durch den Anstieg der Flughafen-Entgelte am Standort. Der ganzjährige Betrieb des Flugsteigs A-Plus wird zudem positive Effekte auf die Erlöse im Segment Retail & Real Estate haben. Negativ werden sich höhere **Konzern-Abschreibungen** in Verbindung mit dem Flugsteig A-Plus auswirken. Für das **Konzern-Finanzergebnis** wird auch im Jahr 2013 mit einer Verschlechterung gerechnet. Gründe hierfür werden erneut rückläufige Aktivierungen von Bauzeitinsen sein, die auf die Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus 2012 zurückzuführen sein werden, sowie rückläufige Zinserträge. Für das Geschäftsjahr 2013 strebt der Vorstand bei derzeit erwarteter Geschäftsentwicklung an, die **Dividende** je Aktie stabil zu halten. Der **Wertbeitrag** 2013 wird leicht über dem Wert von 2012 erwartet.

Aufwärtstrend in den Segmenten trotz höherer Abschreibungen

Das anhaltende Passagierwachstum am Standort Frankfurt wird in den Segmenten **Aviation, Retail & Real Estate** sowie **Ground Handling** zu einer Erhöhung der Umsätze, des EBITDAs und EBITs gegenüber 2012 führen. Der ganzjährige Betrieb des Flugsteigs A-Plus wird in den 3 Segmenten jedoch auch zu zusätzlichen Abschreibungen führen. Das Segment Aviation wird neben dem Verkehrsmengeneffekt erneut von der Anpassung der Flughafen-Entgelte zu Beginn des Geschäftsjahres profitieren. Im Segment Retail & Real Estate wird sich zusätzlich zu der gestiegenen Passagierzahl insbesondere der ganzjährige Betrieb des Flugsteigs A-Plus umsatzhebend auswirken. Der Bodenabfertigungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa wird auch im Geschäftsjahr 2013 einen positiven Einfluss auf die Ergebnisentwicklung des Segments Ground Handling haben, das ebenso von den gestiegenen Verkehrsvolumina profitieren wird. Für das Segment **External Activities & Services** wird auch in 2013 von einer positiven Entwicklung ausgegangen. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 und den rückläufig erwarteten Investitionen in Varna und Burgas wird der berichtete Segment-Umsatz jedoch unter dem Wert von 2012 erwartet. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 wird sich die organische Umsatzentwicklung im Vorjahresvergleich weiter erhöhen, was insbesondere auf die anhaltend gute Entwicklung in Antalya, Lima sowie Varna und Burgas zurückzuführen sein wird. Für das Segment-EBITDA und -EBIT wird in 2013 von einem Wachstum gegenüber 2012 ausgegangen. Die Wertbeiträge der Segmente Retail & Real Estate sowie External Activities & Services werden in 2013 unverändert im positiven Bereich gesehen. Für die Segmente Aviation und Ground Handling wird weiterhin mit negativen Werten gerechnet.

Hohes Investitionsniveau prägt unverändert die Vermögens- und Finanzlage

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** des Fraport-Konzerns wird auch im Geschäftsjahr 2013 von **Investitionen** am Standort Frankfurt beeinflusst sein. Nach Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus werden die Investitionsschwerpunkte auf dem Baubeginn des Terminal 3 sowie auf weiteren Modernisierungsinvestitionen der bestehenden Terminals insbesondere im Bereich Terminal 1 C liegen. Im Zusammenhang mit der geplanten Rückführung langfristiger Schulden wird die **Bilanzsumme** 2013 trotz der Zunahme langfristiger Vermögenswerte unter dem Niveau von 2012 erwartet. Zuführungen zu den Gewinnrücklagen lassen das **Eigenkapital** sowie die **Eigenkapitalquote** auch in 2013 ansteigen. Ein negativ prognostizierter **Free Cash Flow** wird zu einem weiteren Anstieg der Netto-Verschuldung in 2013 führen. Die **Gearing Ratio** wird aufgrund des im Verhältnis zum Eigenkapital überproportionalen Anstiegs der Netto-Verschuldung über dem Wert von 2012 erwartet.

Gesamtaussage zum Prognosebericht

Trotz zunehmender Unsicherheiten positive Geschäftsaussichten für 2012 und 2013

Die erwartete konjunkturelle Abschwächung sowie die Einführung des EU-Emissionshandels in 2012 werden sich bremsend auf die Passagierentwicklung auswirken. Die Kapazitätsaufstockung durch die Landebahn Nordwest wird dagegen die Wettbewerbsposition des Flughafens Frankfurt und damit des Fraport-Konzerns stärken. Die voll- beziehungsweise quotenkonsolidierten Konzern-Flughäfen werden unverändert zum konzernweiten Erfolg beitragen. Mittelfristig wird daher mit einem nachhaltigen Wachstum im Passagierverkehr gerechnet.

Aufgrund des prognostizierten Passagieranstiegs erwartet Fraport in den kommenden Jahren einen Anstieg des Konzern-Umsatzes, -EBITDAs sowie -EBITs. Neben dem Verkehrszuwachs wird vor allem die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus positiven Einfluss auf die operative Ergebnisentwicklung haben. Der für die Stammbeschäftigten der Fraport AG geltende Zukunftsvertrag 2018

wird mittelfristig zu einer unterproportionalen Entwicklung der Personalkosten führen. Bei planmäßiger operativer Entwicklung wird das Konzern-Ergebnis – trotz steigender Abschreibungen und dem sich langfristig verschlechternden Finanzergebnis – das Niveau des Geschäftsjahres 2011 halten und mittelfristig verbessern können.

Derzeit sind keine wesentlichen Risiken für die Finanzierung des Investitionsbedarfs am Standort Frankfurt und im externen Geschäft zu erkennen. Hinsichtlich weiterer Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Fraport-Konzerns wird auf den Chancen- und Risikobericht ab Seite 69 verwiesen.

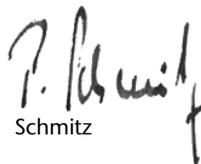
Frankfurt am Main, den 5. März 2012
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

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

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2011

KONZERN-ABSCHLUSS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	88
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	89
Konzern-Bilanz	90
Konzern-Kapitalflussrechnung	91
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	92
Konzern-Anlagenspiegel	94
Segment-Berichterstattung	96
Konzern-Anhang	98

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(5)	2.371,2	2.194,6
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(6)	0,4	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	40,3	36,9
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	40,9	52,1
Gesamtleistung		2.452,8	2.284,0
Materialaufwand	(9)	-541,1	-491,1
Personalaufwand	(10)	-906,3	-880,4
Abschreibungen	(11)	-305,7	-279,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-203,1	-201,9
Betriebliches Ergebnis		496,6	430,9
Zinserträge	(13)	47,3	44,8
Zinsaufwendungen	(13)	-191,7	-182,5
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(14)	11,5	7,0
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	-16,4	-21,5
Finanzergebnis		-149,3	-152,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		347,3	278,7
Ertragsteuern	(16)	-96,5	-7,2
Konzern-Ergebnis		250,8	271,5
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		10,4	8,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		240,4	262,9
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	(17)		
unverwässert		2,62	2,86
verwässert		2,60	2,85
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		496,6	430,9
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		802,3	710,6

— GRAFIK 41

KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2011	2010
Konzern-Ergebnis	250,8	271,5
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-70,0	-54,5
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-24,9	-35,8
	-45,1	-18,7
(darauf entfallene latente Steuern)	13,5	5,4)
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	10,6	26,8
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-0,4	-1,2
	11,0	28,0
(darauf entfallene latente Steuern)	-6,6	-0,5)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	3,2	3,1
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von den nach der At Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen	-3,2	5,4
(darauf entfallene latente Steuern)	1,9	0,0)
Latente Steuern auf das sonstige Ergebnis	8,8	4,9
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	-25,3	22,7
Gesamtergebnis	225,5	294,2
davon Nicht beherrschende Anteile	10,9	9,4
davon Gesellschafter der Fraport AG	214,6	284,8

— GRAFIK 42

KONZERN-BILANZ

AKTIVA			
in Mio €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	1.067,1	1.073,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	43,6	32,4
Sachanlagen	(21)	5.643,8	5.013,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	74,6	34,0
Anteile an assoziierten Unternehmen	(23)	138,0	97,1
Andere Finanzanlagen	(24)	648,6	394,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	33,5	20,9
Ertragsteuerforderungen	(26)	29,6	29,6
Latente Steueransprüche	(27)	48,2	43,1
		7.765,6	6.777,0
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	81,4	77,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	163,9	178,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	280,2	319,2
Ertragsteuerforderungen	(26)	6,2	5,5
Zahlungsmittel	(30)	927,1	1.812,6
		1.458,8	2.393,5
		9.224,4	9.170,5

— GRAFIK 43

PASSIVA			
in Mio €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	918,8	918,4
Kapitalrücklage	(31)	584,7	582,0
Gewinnrücklagen	(31)	1.317,9	1.217,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	2.821,4	2.718,1
Nicht beherrschende Anteile	(32)	29,4	21,2
		2.850,8	2.739,3
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	4.034,0	4.256,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	64,9	60,0
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	1.001,0	949,2
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	106,9	105,5
Pensionsverpflichtungen	(37)	22,9	22,1
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	68,1	68,0
Sonstige Rückstellungen	(39)	214,8	147,0
		5.512,6	5.608,4
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	219,9	151,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	228,9	274,6
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	187,4	180,5
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	2,4	12,9
Sonstige Rückstellungen	(39)	222,4	203,0
		861,0	822,8
		9.224,4	9.170,5

— GRAFIK 44

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio €	Anhang	2011	2010
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		240,4	262,9
Gewinnanteil Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss		10,4	8,6
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(16)	96,5	7,2
Abschreibungen	(11)	305,7	279,7
Zinsergebnis	(13)	144,4	137,7
Gewinne / Verluste aus Anlagenabgängen		4,8	11,4
Sonstiges		1,6	6,0
Veränderungen der Bewertung von assoziierten Unternehmen	(14)	-11,5	-7,0
Veränderungen der Vorräte	(28)	-3,5	7,4
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25)	7,4	-27,7
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34-35)	-20,6	37,8
Veränderungen der Rückstellungen	(37-39)	10,0	14,1
Betrieblicher Bereich		785,6	738,1
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-133,7	-128,0
Erhaltene Zinsen		59,6	26,5
Gezahlte Ertragsteuern		-92,7	-69,1
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	618,8	567,5
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-101,4	-73,4
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-10,0	-6,0
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-794,9	-779,1
Investitionen in als „Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-62,6	-0,1
Investitionen in assoziierte Unternehmen	(23)	-31,6	-13,8
Dividenden von assoziierten Unternehmen	(23)	3,9	1,8
Ausleihungen an Beteiligungen ¹	(23)	-77,9	-15,8
Erlöse aus Anlagenabgängen		2,1	9,8
Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen		0,0	0,3
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	(2)	3,2	0,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-1.069,2	-876,3
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-385,0	-185,1
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		223,3	482,2
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten	(30)	921,1	97,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-309,8	-481,9
An Gesellschafter des Mutterunternehmens gezahlte Dividenden	(31)	-114,8	-105,5
An Gesellschafter ohne beherrschenden Einfluss gezahlte Dividenden		-2,7	-10,1
Kapitalerhöhung	(31)	2,1	4,2
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	0,0	135,8
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-261,9	-46,6
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		102,7	39,5
Mittelabfluss (-zufluss) aus Finanzierungstätigkeit	(42)	-274,6	17,3
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen		0,0	0,9
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	(30)	-1,9	-82,4
Veränderung des Finanzmittelbestands		32,5	21,4
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		99,1	73,9
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		1,2	3,8
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(42), (30)	132,8	99,1

¹ Betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen

KONZERN-EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2011		918,4	582,0
Währungsänderungen		–	–
Erfolgneutrale Erträge und Aufwendungen von assoziierten Unternehmen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Nettoertrag (+) / Nettoaufwand (–) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,4	1,7
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		–	–
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		–	1,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2011	(31), (32)	918,8	584,7
Stand 1.1.2010		917,7	578,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgneutrale Erträge und Aufwendungen von assoziierten Unternehmen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Nettoertrag (+) / Nettoaufwand (–) direkt im Eigenkapital erfasst		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,6	1,6
Weitergabe eigener Anteile		0,1	0,1
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		–	–
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		–	2,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen / übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2010	(31), (32)	918,4	582,0

	Gewinn- rücklagen	Währungs- rücklage	Finanz- instrumente	Gewinn- rücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
	1.258,9	2,5	-43,7	1.217,7	2.718,1	21,2	2.739,3
	-	2,7	-	2,7	2,7	0,5	3,2
	-	6,3	-7,6	-1,3	-1,3	-	-1,3
	-	-	4,4	4,4	4,4	-	4,4
	-	-	-31,6	-31,6	-31,6	-	-31,6
	0,0	9,0	-34,8	-25,8	-25,8	0,5	-25,3
	-	-	-	-	2,1	-	2,1
	-	-	-	-	0,0	-	0,0
	-	-	-	-	1,0	-	1,0
	-114,8	-	-	-114,8	-114,8	-2,7	-117,5
	240,4	-	-	240,4	240,4	10,4	250,8
	0,4	-	-	0,4	0,4	-	0,4
	1.384,9	11,5	-78,5	1.317,9	2.821,4	29,4	2.850,8
	1.102,3	-5,2	-57,9	1.039,2	2.535,2	22,6	2.557,8
	-	2,3	-	2,3	2,3	0,8	3,1
	-	5,4	-	5,4	5,4	-	5,4
	-	-	27,5	27,5	27,5	-	27,5
	-	-	-13,3	-13,3	-13,3	-	-13,3
	0,0	7,7	14,2	21,9	21,9	0,8	22,7
	-	-	-	-	2,2	-	2,2
	-	-	-	-	0,2	-	0,2
	-	-	-	-	0,0	-	0,0
	-	-	-	-	2,0	-	2,0
	-105,5	-	-	-105,5	-105,5	-10,1	-115,6
	262,9	-	-	262,9	262,9	8,6	271,5
	-0,8	-	-	-0,8	-0,8	-0,7	-1,5
	1.258,9	2,5	-43,7	1.217,7	2.718,1	21,2	2.739,3

— GRAFIK 46

KONZERN-ANLAGENSPIEGEL

(Anhang Tz. 18–24)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen- Betrieber- projekte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Anlagen im Bau
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand 1.1.2011	135,2	1.260,3	120,2	4.407,3	1.758,4	369,1	1.925,5
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		10,9				0,2	
Zugänge		51,1	10,0	177,8	268,4	38,8	391,1
Abgänge			-5,3	-23,8	-23,7	-18,9	-10,8
Konsolidierungskreisänderungen				-0,9	-5,1	-0,3	
Umbuchungen			11,5	713,0	569,7	6,8	-1.289,9
Stand 31.12.2011	135,2	1.322,3	136,4	5.273,4	2.567,7	395,7	1.015,9
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2011	96,6	186,9	87,8	1.865,9	1.324,9	255,1	1,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		3,1				0,2	
Wertminderungen gemäß IAS 36				6,0			
Zugänge		65,2	10,6	121,0	66,9	28,9	
Abgänge			-5,0	-16,7	-22,2	-18,6	
Konsolidierungskreisänderungen				-0,6	-3,5	-0,1	
Umbuchungen			-0,6	-0,6	1,1	0,1	
Zuschreibungen							
Stand 31.12.2011	96,6	255,2	92,8	1.975,0	1.367,2	265,6	1,1
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2011	38,6	1.067,1	43,6	3.298,4	1.200,5	130,1	1.014,8
Anschaffungs-/ Herstellungskosten							
Stand 1.1.2010	136,6	1.215,1	124,5	4.157,1	1.712,3	366,0	1.594,9
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		22,0	0,3			0,6	
Zugänge		23,2	6,0	184,5	59,6	25,7	511,7
Abgänge	-1,4		-13,1	-40,8	-45,1	-27,5	-36,2
Konsolidierungskreisänderungen							
Umbuchungen			2,5	106,5	31,6	4,3	-144,9
Stand 31.12.2010	135,2	1.260,3	120,2	4.407,3	1.758,4	369,1	1.925,5
Kumulierte Abschreibungen							
Stand 1.1.2010	96,6	116,7	90,5	1.777,6	1.312,4	252,8	1,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		2,7	0,2			0,3	
Wertminderungen gemäß IAS 36							
Zugänge		67,5	9,4	118,2	55,8	28,8	
Abgänge			-12,2	-29,8	-43,6	-26,8	
Konsolidierungskreisänderungen							
Umbuchungen			-0,1	-0,1	0,3		
Zuschreibungen							
Stand 31.12.2010	96,6	186,9	87,8	1.865,9	1.324,9	255,1	1,1
Restbuchwerte							
Stand 31.12.2010	38,6	1.073,4	32,4	2.541,4	433,5	114,0	1.924,4

¹ Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen

Sachanlagen Summe	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Anteile an assoziierten Unternehmen	Sonstige Beteiligungen	Available for Sale- Wertpapiere	At Fair Value- Wertpapiere	Ausleihungen an Beteili- gungen ¹	Sonstige Ausleihungen	Andere Finanzanlagen Summe
8.460,3	40,1	167,8	52,4	221,6	0,9	84,1	94,3	453,3
0,2		9,3						0,0
876,1	62,6	43,1		294,2		77,9	25,2	397,3
-77,2	-0,1	-3,9		-12,2		-0,2	-2,0	-14,4
-6,3								0,0
-0,4	-15,1	-7,6		-84,7			-55,4	-140,1
9.252,7	87,5	208,7	52,4	418,9	0,9	161,8	62,1	696,1
3.447,0	6,1	70,7	12,5	-36,5	0,0	64,2	18,5	58,7
0,2								0,0
6,0	6,8							0,0
216,8	0,3							0,0
-57,5				0,4				0,4
-4,2								0,0
0,6								0,0
0,0	-0,3		-20,4	8,8				-11,6
3.608,9	12,9	70,7	-7,9	-27,3	0,0	64,2	18,5	47,5
5.643,8	74,6	138,0	60,3	446,2	0,9	97,6	43,6	648,6
7.830,3	40,9	143,6	52,4	229,9	20,9	71,9	182,1	557,2
0,6		5,4						0,0
781,5	0,1	22,2		126,1		15,8	59,0	200,9
-149,6		-3,4		-86,5		-0,1	-1,8	-88,4
0,0						0,4		0,4
-2,5	-0,9			-47,9	-20,0	-3,9	-145,0	-216,8
8.460,3	40,1	167,8	52,4	221,6	0,9	84,1	94,3	453,3
3.343,9	6,2	70,7	12,5	-9,2	0,4	68,1	10,7	82,5
0,3								0,0
0,0							7,8	7,8
202,8								0,0
-100,2				-1,0				-1,0
0,0								0,0
0,2	-0,1				-0,4	-3,9		-4,3
0,0				-26,3				-26,3
3.447,0	6,1	70,7	12,5	-36,5	0,0	64,2	18,5	58,7
5.013,3	34,0	97,1	39,9	258,1	0,9	19,9	75,8	394,6

SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG

(Anhang Tz. 41)

SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG							
in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2011	774,9	444,7	655,5	496,1		2.371,2
	2010	693,9	403,1	658,6	439,0		2.194,6
Sonstige Erträge	2011	31,7	14,8	17,9	17,2		81,6
	2010	35,0	26,3	16,0	12,1		89,4
Erträge mit Dritten	2011	806,6	459,5	673,4	513,3	–	2.452,8
	2010	728,9	429,4	674,6	451,1	–	2.284,0
Intersegmentäre Erträge	2011	67,6	195,2	27,7	327,6	–618,1	–
	2010	59,0	189,4	22,7	299,3	–570,4	–
Erträge gesamt	2011	874,2	654,7	701,1	840,9	–618,1	2.452,8
	2010	787,9	618,8	697,3	750,4	–570,4	2.284,0
Segmentergebnis EBIT	2011	96,1	232,1	20,3	148,1	0,0	496,6
	2010	56,4	227,9	11,0	135,6	0,0	430,9
Abschreibungsaufwand des Segmentvermögens	2011	91,7	73,2	34,2	106,6	–	305,7
	2010	75,2	66,8	33,1	104,6	–	279,7
EBITDA	2011	187,8	305,3	54,5	254,7	–	802,3
	2010	131,6	294,7	44,1	240,2	–	710,6
Anteiliges Periodenergebnis der At Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2011	0,0	0,0	1,5	10,0	–	11,5
	2010	0,0	0,3	0,9	5,8	–	7,0
Erträge aus Beteiligungen	2011	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2010	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Buchwerte des Segment-Vermögens	2011	4.023,2	2.483,1	705,9	1.928,2	84,0	9.224,4
	2010	4.238,3	2.385,5	719,5	1.749,0	78,2	9.170,5
Segment-Schulden	2011	2.531,9	1.665,1	538,9	1.460,3	177,4	6.373,6
	2010	2.490,0	1.739,5	542,5	1.472,8	186,4	6.431,2
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte, und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2011	526,0	269,7	78,4	125,7	–	999,8
	2010	476,8	199,0	63,2	71,8	–	810,8
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2011	136,1	38,3	8,4	9,3	–	192,1
	2010	53,4	42,2	9,5	8,9	–	114,0
Anteile an At Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2011	0,0	0,0	2,6	135,4	–	138,0
	2010	0,0	0,0	1,9	95,2	–	97,1

INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE

in Mio €		Deutsch- land	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Über- leitung	Konzern
Umsatzerlöse	2011	1.953,3	83,9	159,8	174,2		2.371,2
	2010	1.850,2	47,1	148,7	148,6		2.194,6
Sonstige Erträge	2011	77,0	3,3	1,0	0,3		81,6
	2010	87,4	0,6	1,2	0,2		89,4
Erträge mit Dritten	2011	2.030,3	87,2	160,8	174,5	–	2.452,8
	2010	1.937,6	47,7	149,9	148,8	–	2.284,0
Buchwerte des Segment-Vermögens	2011	7.586,2	215,5	983,9	354,8	84,0	9.224,4
	2010	7.606,9	204,8	951,5	329,1	78,2	9.170,5
Anschaffungskosten der Zugänge des Sach- anlagevermögens, der Investments in Flughafen- Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmen- werte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2011	937,9	38,5	9,0	14,4	–	999,8
	2010	782,5	11,2	12,6	4,5	–	810,8

— GRAFIK 49

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2011

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONSOLIDIERUNG UND BEWERTUNG

1_ Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2011 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2011 haben wir die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315a Absatz 1 HGB wurden die ergänzenden Anhangangaben nach §§ 313, 314 HGB vorgenommen.

Die Fraport AG, als kapitalmarktorientiertes Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns, ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 (Neufassung vom 9. April 2008) betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards verpflichtet, ihren Konzern-Abschluss nach IFRS aufzustellen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2011 wurde am 5. März 2012 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

2_ Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2011 folgendermaßen verändert:

— GRAFIK 50

Die Zugänge bei den Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften: Fraport Casa GmbH, FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, FRA – Verkehrszentrale GmbH, FRA – Vorfeldaufsicht GmbH und FRA – Positionsaufsicht GmbH. Alle Gesellschaften haben ihren Sitz in Neu-Isenburg.

Mit Wirkung zum 6. Dezember 2011 hat die Fraport AG die 100%-Tochtergesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwachat/Österreich, veräußert. Der Gewinn aus der Entkonsolidierung betrug 2,6 Mio € und wurde unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Gesellschaften GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main, und FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main, an denen die Fraport AG zu 40% beziehungsweise 33,33% beteiligt ist, werden in den Konzern-Abschluss als verbundene Unternehmen einbezogen.

KONSOLIDIERUNGSKREIS			
	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2010	19	15	34
Zugänge	5	0	5
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2011	24	14	38
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2010	7	6	13
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2011	7	6	13
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2010	27	21	48
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2011	32	20	52
At Equity bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2010	3	3	6
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2011	3	3	6
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2010	30	24	54
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2011	35	23	58

— GRAFIK 50

VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS				
in Mio €	31.12.2011		31.12.2010	
	Zugänge	Abgänge	Zugänge	Abgänge
Langfristige Vermögenswerte	4,2	-2,1	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	17,3	-1,9	33,4	0,0
Liquide Mittel	0,1	-1,8	1,2	0,0
Langfristige Schulden	0,0	-1,1	9,2	0,0
Kurzfristige Schulden	0,5	-3,7	20,9	0,0

— GRAFIK 51

Aufgrund der vertraglichen Regelungen werden der Fraport AG die tatsächliche Kontrolle und Beherrschung gewährt.

An der Gesellschaft N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main, hält die Fraport AG 52% der Kapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft in den Konzernabschluss lediglich anteilmäßig mit 52% einbezogen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes des Fraport-Konzerns gemäß § 313 Absatz 2 HGB befindet sich am Ende des Konzern-Anhangs.

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

— GRAFIK 51

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen insbesondere den Verkauf der Fraport Ground Services Austria GmbH sowie die Gründung der Fraport Casa GmbH. Bei den Verände-

rungen des Konsolidierungskreises im Vorjahr handelt es sich um den Erwerb von weiteren Anteilen an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH und die Einbeziehung als Gemeinschaftsunternehmen in den Fraport-Konzern. Die Veränderungen im Konsolidierungskreis haben das Jahresergebnis vor Konsolidierungsmaßnahmen mit einem Gewinn von 0,9 Mio € (im Vorjahr mit einem Gewinn von 9,4 Tsd €) beeinflusst.

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

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
in Mio €	2011	2010
Langfristige Vermögenswerte	630,6	674,5
Kurzfristige Vermögenswerte	152,7	148,5
Eigenkapital	- 32,4	- 50,3
Langfristige Schulden	728,9	788,5
Kurzfristige Schulden	86,9	84,8
Erträge	182,3	192,7
Aufwendungen	158,2	164,0

— GRAFIK 52

Beteiligungsgründungen

Fraport Casa GmbH

Am 7. September 2011 hat die Fraport AG die 100%-Tochtergesellschaft Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg, zwecks An- und Verkauf von Immobilien sowie deren Vermietung, Verpachtung und Verwaltung mit einem Stammkapital von 1,0 Mio € errichtet. Die Erstkonsolidierung der Gesellschaft erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

FRA – Gesellschaften

Am 5. Dezember 2011 hat die Fraport AG folgende 4 100%-Tochtergesellschaften: FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, FRA – Verkehrszentrale GmbH, FRA – Vorfeldaufsicht GmbH, FRA – Positionsaufsicht GmbH gegründet. Alle Gesellschaften haben ihren Sitz in Neu-Isenburg und wurden mit jeweils einem Stammkapital von 25,0 Tsd € ausgestattet. Unternehmensgegenstand der Gesellschaften ist die Erbringung flughafenbezogener Dienstleistungen. Die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern erfolgte zum Gründungszeitpunkt.

3_ Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird angesetzt, sofern die Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller Nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und dem bereits zuvor gehaltenen und zum Erwerbszeitpunkt neubewerteten Eigenkapitalanteil höher ist als der Saldo der erworbenen, neubewerteten identifizierbaren Vermögenswerte und der neubewerteten übernommenen Schulden. Wenn sich ein niedrigerer Betrag aus der Gegenüberstellung ergibt, wird nach nochmaliger Überprüfung der Wertansätze ein Gewinn aus einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert erfasst.

Bei quotenkonsolidierten Gemeinschaftsunternehmen wurden im Konzern-Abschluss die Vermögenswerte, die Schulden, das Eigenkapital (nach Konsolidierung) und die Ertrags- und Aufwandsposten mit der Anteilsquote einbezogen.

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

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang. Da eine Eliminierung einen nur unwesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns gehabt hätte, wurde wegen Unwesentlichkeit auf eine Eliminierung verzichtet.

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

Währungsumrechnung

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

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde: — GRAFIK 53

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung der daraus nominal in Fremdwährung gebundenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich erfolgswirksam erfasst.

4_ Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

Verkehrs-Entgelte für die Bereitstellung der Flughafen-Infrastruktur teilen sich auf in genehmigungspflichtige (gemäß § 43a Absatz 1 Luftverkehrszulassungsverordnung), die unter anderem Start- und Lande-Entgelte, Abstell-, Passagier- und Sicherheits-Entgelte umfassen, sowie nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte für Bodenverkehrsdienste und Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur.

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

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) fallen Erträge und Aufwendungen aus dem Betrieb der Flughafen-Infrastruktur sowie aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen an.

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

Erträge und Aufwendungen aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen werden in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst. Die Auftragskosten werden gemäß IAS 11.32 bei Anfall

WECHSELKURSE				
in €	Stichtagskurs 31.12.2011	Durchschnitts- kurs 2011	Stichtagskurs 31.12.2010	Durchschnitts- kurs 2010
1 US-Dollar (US-\$)	0,7729	0,7184	0,7484	0,7543
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,4093	0,4278	0,4832	0,5009
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1226	0,1112	0,1134	0,1115
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0995	0,0923	0,0963	0,0971
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2863	0,2608	0,2666	0,2669
100 Russische Rubel (RUB)	2,3943	2,4459	2,4498	2,4837

— GRAFIK 53

als Aufwand erfasst, da das Ergebnis der Fertigungsaufträge nicht verlässlich geschätzt werden kann. Auftrags Erlöse werden in der Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringbar sind.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

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

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

Bei der Erstkonsolidierung eines Unternehmenserwerbs sind alle identifizierbaren Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Eventualverbindlichkeiten zu beizulegenden Zeitwerten zum Erwerbszeitpunkt anzusetzen. Eine der wesentlichsten Schätzungen bezieht sich dabei auf die Bestimmung der zum Erwerbszeitpunkt beizulegenden Zeitwerte dieser Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Bewertung beruht in der Regel auf Stellungnahmen von unabhängigen Gutachtern. Marktgängige Vermögenswerte werden zum Markt- beziehungsweise Börsenpreis angesetzt. Falls immaterielle Vermögenswerte identifiziert werden, wird der beizulegende Zeitwert in der Regel von einem unabhängigen externen Bewertungsgutachter unter der Verwendung angemessener Bewertungstechniken ermittelt, deren Basis üblicherweise die künftig erwarteten Cash Flows sind. Diese Bewertungen sind neben den Annahmen über die Entwicklung künftiger Cash Flows wesentlich von den verwendeten Diskontierungszinssätzen beeinflusst.

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36

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

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

Aktive latente Steuern werden angesetzt, soweit die Realisierbarkeit künftiger Steuervorteile wahrscheinlich ist. Die tatsächliche steuerliche Ergebnissituation in künftigen Geschäftsjahren und damit die tatsächliche Nutzbarkeit aktiver latenter Steuern kann von der Einschätzung zum Zeitpunkt der Aktivierung der latenten Steuern abweichen.

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

Geschäfts- oder Firmenwert

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

Zum Zwecke der Werthaltigkeitstests wird ein im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbener Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet. Im Fraport-Konzern bilden die Konzern-Gesellschaften selbstständige zahlungsmittelgenerierende Einheiten, denen die Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Die Werthaltigkeitsprüfung des Goodwills erfolgt, indem der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit mit ihrem Buchwert einschließlich Goodwill ver-

glichen wird. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Da sich im Fraport-Konzern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten kein Nettoveräußerungspreis verlässlich ermitteln lässt, kommt der Nutzungswert auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) zum Einsatz. Alle Geschäftswerte werden mindestens einmal jährlich auf Wertminderungen gemäß IAS 36.88-99 überprüft. Eine Zuschreibung bei Wegfall der Gründe der Wertminderung erfolgt nicht. Der Geschäfts- oder Firmenwert unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung.

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas (Bulgarien), Lima (Peru) sowie Antalya (Türkei) (siehe auch Tz. 49). Die Dienstleistungskonzessionsverträge für die Flughafen- beziehungsweise Terminal-Betreiberprojekte fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen zu verlangen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und dem Erbringen von Bau- und Ausbauleistung. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekten ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst.

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte

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

Sachanlagen

Sachanlagen (IAS 16) werden mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und, soweit notwendig, Wertminderungen nach IAS 36 bilanziert. Ergibt sich nach einer vorgenommenen Wertminderung nach IAS 36 zu einem späteren Zeitpunkt ein höherer erzielbarer Betrag des Vermögenswerts, erfolgt eine Wertaufholung bis maximal zur Höhe des erzielbaren Betrags. Die ergebniswirksam zu erfassende Wertaufholung ist begrenzt auf den fortgeführten Buchwert, der sich ohne die Wertberichtigung in der Vergangenheit ergeben hätte. Nachträgliche Anschaffungskosten werden aktiviert. Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen alle direkt zurechenbaren Kosten sowie angemessene Gemeinkosten. Handelt es sich bei den Sachanlagen um qualifizierte Vermögenswerte (siehe Fremdkapitalkosten, IAS 23), erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten ab dem 1. Januar 2009 auf alle Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde.

Im Rahmen der Übernahme beziehungsweise des Erwerbs von Grundstücken mit aufstehenden Gebäuden und Anlagen, die interimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude und Anlagen auf Basis eines Ertragswertverfahrens unter Berücksichtigung des jeweils gültigen marktüblichen Zinssatzes ermittelt.

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN	
	Jahre
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	17 – 35 Jahre
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3 – 25 Jahre
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	30 – 80 Jahre
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40 Jahre
Gebäudeausstattungen	12 – 38 Jahre
Platzanlagen	5 – 50 Jahre
Flugbetriebsflächen	
Start- / Landebahnen	20 Jahre
Vorfelder	50 Jahre
Rollbrücken	80 Jahre
Rollwege	20 Jahre
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	3 – 33 Jahre
Fahrzeuge	4 – 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 25 Jahre

— GRAFIK 54

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

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Vermögenswerte werden außerplanmäßig wertgemindert, wenn der erzielbare Betrag (Recoverable Amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (Fair Value Less Costs to Sell) und Nutzungswert (Value in Use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

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

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten

(Cash Generating Units). Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

Leasing

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

Finance Lease

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

Operate Lease

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

Anteile an assoziierten Unternehmen

Anteile an assoziierten Unternehmen werden mit dem anteiligen Eigenkapital inklusive Geschäfts- oder Firmenwert bilanziert.

Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere des Anlagevermögens, Ausleihungen und sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeit-

punkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Die Folgebewertung der Finanzanlagen richtet sich nach der jeweiligen Kategorisierung gemäß IAS 39 (siehe auch Tz. 40).

Ausleihungen werden der Kategorie „Loans and Receivables“ zugeordnet. Die Bewertung dieser Finanzinstrumente erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

Sonstige Beteiligungen werden zum Bilanzstichtag der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Aufgrund eines fehlenden aktiven Marktes erfolgt die Bewertung grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Sie werden zu Marktwerten angesetzt, soweit diese verlässlich ermittelt werden können, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgswirksam erfasst.

Übrige Wertpapiere werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Die Folgebewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Vorräte

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

Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten und Produktionsgemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

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

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

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte (siehe Fremdkapitalkosten, IAS 23), erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten ab dem 1. Januar 2009 auf alle Vermögenswerte, mit deren Herstellung nach dem 1. Januar 2000 begonnen wurde.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen (IAS 2).

Forderungen und sonstige Vermögenswerte

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

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

Wertpapiere werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Wertänderungen werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Strukturierte Finanzinstrumente mit nicht trennbaren eingebetteten Derivaten werden der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet. Die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wertänderungen werden erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

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

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

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu 3 Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Eigene Anteile

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

Gemäß IAS 12 erfolgt die Bilanzierung latenter Steuern nach dem Temporary-Konzept mittels der Liability-Methode, die auf dem Prinzip der Einzelbetrachtung basiert. Latente Steuern resultieren aus temporären Unterschieden zwischen IFRS- und Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften, aus ungenutzten Verlustvorträgen sowie aus Konsolidierungsvorgängen. Ein aktivierter Geschäfts- oder Firmenwert, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern.

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 4,49 % (Vorjahr 4,5 %) bewertet worden. Die versicherungsmathemati-

schen Gewinne/Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003 / 2004 (BBVAnpG). Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11,0 % in der Berechnung berücksichtigt. Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005G von Professor Heubeck verwendet.

Eine Beschreibung des Plans befindet sich unter Tz. 52.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind in Höhe des erhaltenen Entgelts beziehungsweise der erhaltenen Gegenleistung angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert eingebucht.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands ausgewiesen.

Die Folgebewertung erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Aktienoptionen

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

Virtuelle Aktienoptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden ab dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktienoptionen ausgegeben. Dieses virtuelle Aktienprogramm („Long-Term Incentive Programm“) ersetzt das bisherige Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“). Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von 4 Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag – sowie am Erfüllungstag – neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

Sonstiges

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

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

Wesentliche Änderung für die Fraport AG durch die neuen Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des EnWG zu erstellen und offenzulegen.

Die Regelungen sind gemäß der Bundesnetzagentur erstmals ab dem Geschäftsjahr 2012 anzuwenden.

Die Anwendung der neuen Vorschriften des EnWG wird bei der Erstellung des Jahresabschlusses zu zusätzlichen, aber nicht wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abschlusserstellung führen.

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen wurden von Fraport diejenigen erstmalig angewendet, die auch verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2011 beginnen. Von der Möglichkeit, Standards, Interpretationen und Änderungen vorzeitig anzuwenden, wurde kein Gebrauch gemacht.

Das IASB hat am 8. Oktober 2009 Änderungen des IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ veröffentlicht. Die Änderung regelt die Bilanzierung bei Emittenten von Bezugsrechten in einer anderen Währung als der funktionalen Währung. Die Änderungen sind verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen. Die Änderungen

des IAS haben sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 4. November 2009 hat das IASB den geänderten Standard IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ veröffentlicht. Wesentlicher Schwerpunkt der Änderungen bildet die Einführung eines Befreiungswahlrechts zur Angabe von Transaktionen mit bestimmten nahestehenden Unternehmen. Betroffen von diesem Wahlrecht sind alle Transaktionen mit öffentlichen Stellen, die das berichtende Unternehmen beherrschen, gemeinschaftlich führen oder maßgeblich beeinflussen können sowie Transaktionen mit Unternehmen, die von der gleichen öffentlichen Stelle beherrscht werden, gemeinschaftlich geführt werden oder maßgeblich beeinflusst werden können. Durch die Änderung sind detaillierte Angaben nur noch zu einzelnen wesentlichen Transaktionen vorzunehmen. Für einzelne nicht wesentliche, aber insgesamt wesentliche Transaktionen brauchen nur noch quantitative oder qualitative Indikationen zu deren Auswirkungen angegeben zu werden. Weiterhin wurde durch die Änderung des IAS 24 die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person in dem Sinne geändert, dass nunmehr eine Symmetrie erreicht wird: 2 Unternehmen, die aus der Sicht des einen Unternehmens nahestehend sind, sind nunmehr auch aus der Sicht des anderen Unternehmens zueinander nahestehend. Der geänderte IAS 24 war erstmalig verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Der Umfang der Berichterstattung über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen, insbesondere zu Unternehmen der öffentlichen Hand, ist im Fraport-Konzern gleichgeblieben. Die Erleichterungsvorschrift des IAS 24.25 wurde nicht in Anspruch genommen. Die Anwendung des Standards hat sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 26. November 2009 eine Änderung des IFRIC 14 „IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung“ veröffentlicht. Die Änderung ist von Relevanz, wenn ein Versorgungsplan Mindestdotierungsverpflichtungen vorsieht und das Unternehmen Beitragsvorauszahlungen auf diese leistet. In diesen Fällen wird der Vorteil aus Beitragsvorauszahlungen des Unternehmens als Vermögenswert erfasst. Die Änderungen des IFRIC 14 treten für Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IFRIC hat am 26. November 2009 die Interpretation IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten“ veröffentlicht. IFRIC 19 kommt zur Anwendung, wenn ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit durch Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten tilgt. Die Interpretation stellt klar, dass die zur Tilgung einer finanziellen Verbindlichkeit an einen Gläubiger ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente Bestandteil des „gezahlten“ Entgelts im Sinne von IAS 39.41 sind. Die entsprechenden Eigenkapitalinstrumente sind grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) zu bewerten. Sofern dieser nicht verlässlich ermittelbar ist, sind die Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert der getilgten Verbindlichkeit zu bewerten. Die Differenz zwischen dem Buchwert der auszubuchenden finanziellen Verbindlichkeit und dem erstmaligen Wertansatz der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen. IFRIC 19 trat für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen. Die Anwendung der Interpretation hat sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 6. Mai 2010 hat der IASB die „Verbesserung an den IFRS 2008-2010“ veröffentlicht. Durch das Annual Improvements Project 2008-2010 wurden kleinere Änderungen an insgesamt 6 Standards und einer Interpretation vorgenommen. Mit der Anpassung von Formulierungen in einzelnen IFRS soll eine Klarstellung der bestehenden Regelungen erreicht werden. Daneben gibt es Änderungen mit Auswirkungen auf die Bilanzierung, den Ansatz oder die Bewertung. Die Änderungen sind anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Änderungen von IFRS 3 und IAS 27 sind bereits ab dem 1. Juli 2010 anzuwenden. Die Anwendung der Änderungen hat sich nicht wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, plant der Fraport-Konzern keine frühzeitige Anwendung. Soweit nicht anders angegeben, werden die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss derzeit geprüft.

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

Der IASB hat am 7. Oktober 2010 Änderungen zu IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht. Gegenstand der Änderungen sind erweiterte Angabepflichten im Zusammenhang mit

der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten. Damit sollen die Beziehungen zwischen finanziellen Vermögenswerten, die nicht vollständig auszubuchen sind, und den korrespondierenden finanziellen Verbindlichkeiten verständlicher werden. Weiterhin sollen die Art sowie insbesondere die Risiken eines anhaltenden Engagements (Continuing Involvement) bei ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten besser beurteilt werden. Die Änderungen des IFRS 7 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Im ersten Jahr der Anwendung sind Vergleichszahlen nicht erforderlich. Die künftige Anwendung der Änderungen des IFRS 7 wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Das IASB hat am 12. November 2009 IFRS 9 „Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung“ veröffentlicht und am 28. Oktober 2010 Ergänzungen an diesem Standard herausgegeben. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 ersetzen. Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in 2 Gruppen klassifiziert und bewertet: Zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Die Gruppe der finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten besteht aus solchen finanziellen Vermögenswerten, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Unter bestimmten Voraussetzungen kann für finanzielle Vermögenswerte der ersten Kategorie – wie bisher – eine Designation zur Kategorie zum Fair Value („Fair Value Option“) vorgenommen werden. Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte Eigenkapitalinstrumente jedoch kann vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen. IFRS 9 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in

EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen.

Am 20. Dezember 2010 hat das IASB Änderungen zu IAS 12 „Ertragsteuern“ veröffentlicht. Es handelt sich um eine Ergänzung der Ermittlung latenter Steuern für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden (IAS 40.33). Die Änderung schließt auch SIC 21 „Ertragsteuern – Realisierung von Neubewerteten, nicht planmäßig abzuschreibenden Vermögenswerten“ ein. Bei als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ist es oftmals schwierig zu beurteilen, ob sich bestehende temporäre steuerliche Differenzen im Rahmen der fortgeführten Nutzung oder im Zuge einer Veräußerung umkehren. Mit der Änderung des IAS 12 wird nun klar gestellt, dass die Bewertung der latenten Steuern auf Basis der widerlegbaren Vermutung zu erfolgen hat, dass die Umkehrung durch Veräußerung erfolgt. Die Änderungen sind – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Im Fraport-Konzern werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach dem Anschaffungskostenmodell (IAS 40.56) bewertet. Aus den Änderungen des IAS 12 werden sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ergeben.

Am 12. Mai 2011 hat das IASB 5 neue und überarbeitete Standards herausgegeben, die die Konsolidierung, die Bilanzierung von Beteiligungen an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen und die damit verbundenen Anhangangaben neu regeln. Im Einzelnen handelt es sich um IFRS 10 „Konzernabschlüsse“, IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“, IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“, IAS 27 „Einzelabschlüsse“ (geändert 2011) und IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ (geändert 2011).

IFRS 10 ersetzt die Konsolidierungsleitlinien im bisherigen IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ und SIC 12 „Konsolidierung – Zweckgesellschaften“. Der neue IAS 27 „Einzelabschlüsse“ (geändert in 2011) enthält künftig nur die Regelungen zur Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen. Mit dem neuen IFRS 10 wird der Begriff der Beherrschung („control“) neu und umfassend definiert. Nach dem neuen Konzept ist Beherrschung gegeben, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das potenzielle Tochterunternehmen innehat, es an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus

dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Aus diesem Standard können Auswirkungen auf den Umfang des Konsolidierungskreises, unter anderem für Zweckgesellschaften, entstehen. Der Fraport-Konzern geht davon aus, dass sich infolge der künftigen Anwendung von IFRS 10 keine wesentlichen Veränderungen des Konsolidierungskreises ergeben werden. Die Auswirkungen der Neuregelungen des IFRS 10 auf den Konsolidierungskreis werden noch im Rahmen einer Einzelfallprüfung untersucht. Der neue Standard ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Wenn für ein Investment die Qualifizierung als Tochterunternehmen zwischen IAS 27/SIC-12 und IFRS 10 abweichend festgestellt wird, ist IFRS 10 retrospektiv anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist nur zeitgleich mit IFRS 11 und IFRS 12 sowie mit den in 2011 geänderten IAS 27 und IAS 28 zulässig.

Im Rahmen der Verabschiedung des IFRS 11 „Gemeinschaftliche Vereinbarungen“ erfolgten auch Anpassungen an IAS 28. IAS 28 regelt – wie bislang auch – die Anwendung der Equity-Methode. Allerdings wird der Anwendungsbereich durch die Verabschiedung des IFRS 11 erheblich erweitert, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mithin. Der neue Standard ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Für den Übergang zum Beispiel von der Quotenkonsolidierung auf die Equity-Methode bestehen spezifische Übergangsvorschriften. Eine vorzeitige Anwendung ist nur zeitgleich mit IFRS 10 und IFRS 12 sowie mit den in 2011 geänderten IAS 27 und IAS 28 zulässig. Im Fraport-Konzern werden zurzeit alle Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Die Abschaffung der Quotenkonsolidierung und eine verpflichtende Anwendung der Equity-Methode für Gemeinschaftsunternehmen werden sich künftig auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken. Anhaltspunkte für den Umfang der Veränderungen aus der künftigen Anwendung des IFRS 11 liefert die Übersicht „Einfluss der Gemeinschaftsunternehmen auf den Konzernabschluss“ (Tz. 2).

In IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ werden Angabevorschriften zu Tochtergesellschaften, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen zusammengeführt. Die erforderlichen Angaben sind erheblich umfangreicher gegenüber den

bisher in IAS 27, IAS 28 und IAS 31 vorzunehmenden Angaben. Die Zielsetzung des IFRS 12 ist es, den Abschlussadressaten quantitative und qualitative Informationen zu geben, damit sie das Wesen der Beteiligung an anderen Unternehmen und die damit verbundenen Risiken sowie die Auswirkungen der Beteiligungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beurteilen können. Der neue Standard ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

Die European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) hat am 9. Dezember 2011 in einem Schreiben an das IASB um Verschiebung des Anwendungszeitpunkts von IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12, IAS 27 sowie IAS 28 gebeten. Die EFRAG ist aufgrund eigener Feldversuche (field tests) zu IFRS 10 und IFRS 11 zu der Überzeugung gelangt, dass bei verpflichtender Anwendung der Standards für Berichtsperioden, die ab dem 1. Januar 2013 beginnen, eine konsistente Umsetzung der Neuregelungen nicht gewährleistet ist; dies liege insbesondere an zahlreichen offenen Auslegungsfragen.

Am 12. Mai 2011 wurde der Standard IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ veröffentlicht. IFRS 13 gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert vor; lediglich für IAS 17 und IFRS 2 wird es weitere eigene Regelungen geben. Der Fair Value nach IFRS 13 ist als Preis definiert, der erzielt werden würde durch den Verkauf eines Vermögenswerts beziehungsweise als Preis, der gezahlt werden müsste, um eine Schuld zu übertragen. Wie derzeit aus der Fair Value-Bewertung finanzieller Vermögenswerte bekannt, wird ein 3-stufiges Hierarchiesystem eingeführt, das bezüglich der Abhängigkeit von beobachtbaren Marktpreisen abgestuft ist. Die neue Fair Value-Bewertung kann gegenüber den bisherigen Vorschriften zu abweichenden Werten führen. Der neue Standard ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung des IFRS 13 dürfte sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 16. Juni 2011 hat der IASB eine überarbeitete Fassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ veröffentlicht. Neben umfangreicheren Angabepflichten zu Leistungen an Arbeitnehmer ergeben sich insbesondere folgende Änderungen aus dem überarbeiteten Standard: Derzeit gibt es ein Wahlrecht, wie die sogenannten versicherungsmathematischen Gewinne und Ver-

luste im Abschluss dargestellt werden können. Diese können entweder ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung, im sonstigen Ergebnis oder zeitverzögert nach der sogenannten Korridormethode erfasst werden. Mit der Neufassung des IAS 19 wird dieses Wahlrecht abgeschafft und die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sind unmittelbar im sonstigen Ergebnis (Other Comprehensive Income, OCI) zu erfassen. Zudem werden derzeit die erwarteten Erträge des Planvermögens anhand der subjektiven Erwartungen des Managements über die Wertentwicklung des Anlagenportfolios ermittelt. Mit Anwendung des geänderten IAS 19 ist nur noch eine typisierende Verzinsung des Planvermögens in Höhe des aktuellen Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zulässig. Die Änderungen sind – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die künftige Anwendung des IAS 19 wird sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich auswirken.

Weiterhin hat das IASB am 16. Juni 2011 Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ verabschiedet. Danach ist die Darstellung des sonstigen Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung zu ändern. Die Posten des sonstigen Ergebnisses, die später in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden („Recycling“), sind künftig separat von den Posten des sonstigen Ergebnisses darzustellen, die niemals reklassifiziert werden. Sofern die Posten brutto, das heißt ohne Saldierung mit Effekten aus latenten Steuern ausgewiesen werden, sind die latenten Steuern nunmehr nicht mehr in einer Summe auszuweisen, sondern den beiden Gruppen von Posten zuzuordnen. Die Änderung ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen.

Am 16. Dezember 2011 hat das IASB Ergänzungen zum IAS 32 und IFRS 7 verabschiedet. Die Ergänzung zum IAS 32 stellt klar, welche Voraussetzungen für die Saldierung von Finanzinstrumenten bestehen. In der Ergänzung wird die Bedeutung des gegenwärtigen Rechtsanspruchs zur Aufrechnung erläutert und klargestellt, welche Verfahren mit Bruttoausgleich als Nettoausgleich im Sinne des Standards angesehen werden können. Einhergehend mit diesen Klarstellungen wurden auch die Vorschriften zu den Anhangangaben im IFRS 7 erweitert. Die Änderung des IAS 32 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Änderung des IFRS 7 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme

in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

5_ Umsatzerlöse

UMSATZERLÖSE		
in Mio €	2011	2010
Aviation		
Flughafen-Entgelte	634,7	562,9
Sicherheitsdienstleistungen	92,0	90,3
Übrige Umsatzerlöse	48,2	40,7
	774,9	693,9
Retail & Real Estate		
Real Estate	168,3	170,5
Retail	167,9	150,3
Parkierung	74,8	70,9
Übrige Umsatzerlöse	33,7	11,4
	444,7	403,1
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	406,1	420,3
Infrastruktur-Entgelte	246,7	225,3
Übrige Umsatzerlöse	2,7	13,0
	655,5	658,6
External Activities & Services	496,1	439,0
Gesamt	2.371,2	2.194,6

— GRAFIK 55

Zu Erläuterungen der Umsatzerlöse verweisen wir auf den Lagebericht Kapitel „Ertragslage“ sowie die Segment-Berichterstattung (siehe auch Tz. 41).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 161,6 Mio € (im Vorjahr 146,7 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminal-Flächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2036. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 41 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

MINDESTLEASINGZAHLUNGEN				
in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	2011
Mindestleasingzahlungen	83,5	164,7	663,3	911,5

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	2010
Mindestleasingzahlungen	62,1	189,9	771,5	1.023,5

— GRAFIK 56

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 536,6 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 368,0 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 15,9 Mio € (Vorjahr 13,1 Mio €) beträgt.

Im Segment External Activities & Services sind in den Umsatzerlösen Auftragslöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 32,4 Mio € (im Vorjahr 11,2 Mio €) enthalten.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt: — GRAFIK 56

6_ Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen

BESTANDSVERÄNDERUNG		
in Mio €	2011	2010
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,4	0,4

— GRAFIK 57

7_ Andere aktivierte Eigenleistungen

ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Andere aktivierte Eigenleistungen	40,3	36,9

— GRAFIK 58

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen, Einkaufsleistungen von Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter

sowie sonstige Werkeleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude am Flughafen Frankfurt sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt enthalten.

8_ Sonstige betriebliche Erträge

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE		
in Mio €	2011	2010
Auflösungen von Rückstellungen	18,4	26,5
Erträge aus Entkonsolidierungen	2,6	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	2,2
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,9	1,9
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,2	1,1
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,2	0,0
Gewinne aus Neubewertung von Vermögenswerten	0,0	3,5
Gewinn aus dem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert	0,0	1,1
Sonstige	14,4	15,8
Gesamt	40,9	52,1

— GRAFIK 59

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

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

9_ Materialaufwand

MATERIALAUFWAND		
in Mio €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-106,5	-107,8
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-434,6	-383,3
Gesamt	-541,1	-491,1

— GRAFIK 60

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

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 70,6 Mio € (Vorjahr 61,3 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 32,4 Mio € (im Vorjahr 11,2 Mio €).

10_ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

PERSONALAUFWAND UND ANZAHL DER MITARBEITER		
	2011	2010
Personalaufwand in Mio €		
Löhne und Gehälter	-732,1	-707,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-134,3	-133,0
Aufwendungen für Altersversorgung	-39,9	-39,9
Gesamt	-906,3	-880,4
Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter		
Stammbeschäftigte	19.401	18.627
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	1.194	1.165
Gesamt	20.595	19.792

— GRAFIK 61

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 20.199 (im Vorjahr 19.425), in den quotall konsolidierten Unternehmen anteilig 396 (im Vorjahr 367).

Der Anstieg des Personalaufwands betrifft vor allem die Gesellschaften FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main, (+8,8 Mio €) und APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main, (+7,8 Mio €). Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl bei diesen Gesellschaften ist um 464 Mitarbeiter angestiegen. Bei der Fraport AG war der Personalaufwand mit 646,2 Mio € um 2,2 Mio € und die durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 11.226 um 104 höher als im Vorjahr.

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

Der Zinsanteil der Zuführungen zu Pensionsrückstellungen ist im Personalaufwand ausgewiesen.

11_ Abschreibungen

ABSCHREIBUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-65,2	-67,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-10,6	-9,4
Sachanlagen		
planmäßig	-216,8	-202,8
außerplanmäßig	-6,0	0,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-0,3	0,0
außerplanmäßig	-6,8	0,0
Gesamt	-305,7	-279,7

— GRAFIK 62

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die per Saldo zu Minderabschreibungen in Höhe von 5,0 Mio € (Vorjahr Mehrabschreibungen von 4,3 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Die Wertminderungen des Sachanlagevermögens (6,0 Mio €) ergaben sich aus der Einstellung des Betriebs eines bisher von der Deutschen Flugsicherung genutzten Towers. Zur Wertminderung der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 6,8 Mio € verweisen wir auf Tz. 22.

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

Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2012 bis 2016 und der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitsserien sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0% und 1,0%) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 6,3% bis 10,94% (Vorjahr: 6,0% bis 10,67%) verwendet.

12_ Sonstige betriebliche Aufwendungen

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Versicherungen	-25,6	-24,7
Mieten und Leasingaufwendungen	-25,4	-23,8
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-22,0	-17,2
Werbungskosten	-21,2	-17,1
Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm	-14,4	-10,3
Passives Schallschutzprogramm	-8,1	-0,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-6,0	-12,5
Sonstige Steuern	-5,5	-9,2
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4,6	-4,6
Sonstiges	-70,3	-82,5
Gesamt	-203,1	-201,9

— GRAFIK 63

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 14,5 Mio € (Vorjahr 18,2 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 3,1 Mio € (Vorjahr 2,8 Mio €) enthalten.

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

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,0 Mio € (im Vorjahr von 2,6 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen: — GRAFIK 64

HONORARE FÜR DEN KONZERN-ABSCHLUSSPRÜFER

in Mio €	2011		2010	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	0,9	0,4	1,0	0,4
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,0	0,7	0,0
Steuerberaterleistungen	0,2	0,0	0,3	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,2	0,0

— GRAFIK 64

13_ Zinserträge und Zinsaufwendungen

ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	47,3	44,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-191,7	-182,5

— GRAFIK 65

Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

ZINSEN AUS FINANZINSTRUMENTEN		
in Mio €	2011	2010
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	45,7	43,6
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-187,4	-176,8

— GRAFIK 66

Die Zinserträge und Aufwendungen enthalten Zinszahlungen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Die Nettozinszahlungen der derivativen Finanzinstrumente werden ebenso wie die Zinserträge aus den Wertpapieren im Zinsergebnis erfasst.

14_ Ergebnis aus assoziierten Unternehmen

Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

ERGEBNIS AUS ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
in Mio €	2011	2010
Xi' an Xianyang International Airport Co., Ltd.	6,6	4,5
Thalita Trading Ltd./Northern Capital Gateway LLC	3,4	2,9
Airmail Center Frankfurt GmbH	0,8	0,4
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,7	0,5
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	0,0	-1,6
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH (bis 31. Oktober 2010)	0,0	0,3
Gesamt	11,5	7,0

— GRAFIK 67

15_ Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

SONSTIGES FINANZERGEBNIS		
in Mio €	2011	2010
Erträge		
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	2,7	2,2
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	1,1	0,9
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,2	1,0
Bewertung von Derivaten	0,6	0,2
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,2	1,4
Sonstiges	0,4	0,0
	5,2	5,7
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-5,6	-10,2
Fremdwährungskursverluste realisiert	-0,6	-0,3
Bewertung von Derivaten	-12,6	-14,2
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	-0,6	-0,3
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	-0,4	-1,2
Sonstiges	-1,8	-1,0
	-21,6	-27,2
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-16,4	-21,5

— GRAFIK 68

16_ Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

ERTRAGSTEUERN		
in Mio €	2011	2010
Laufende Ertragsteuern	-92,0	-15,6
Latente Ertragsteuern	-4,5	8,4
Gesamt	-96,5	-7,2

— GRAFIK 69

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

Die laufenden Ertragsteuern der Fraport AG betreffen den laufenden Ertragsteueraufwand für 2011 in Höhe von 70,9 Mio € (Vorjahr 90,8 Mio €) sowie Erträge für Ertragsteuern der Vorjahre in Höhe von 1,0 Mio € (Vorjahr 90,2 Mio €).

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

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

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet.

Zum 31. Dezember 2011 verfügt der Fraport-Konzern über aus derzeitiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von zirka 7,1 Mio € (im Vorjahr 11,0 Mio €). Der Rückgang der voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultiert im Wesentlichen aus dem Abgang der Beteiligung Fraport Ground Services Austria GmbH. Die nicht nutzbaren Verlustvorträge der Fraport Ground Services Austria GmbH betragen zum 1. Januar 2011 4,4 Mio €.

Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultieren im Wesentlichen aus der Fraport Immobilienservices und -entwicklungs GmbH & Co. KG und aus der Pantares Tradeport Asia Ltd. und können unbegrenzt vorgetragen werden. Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können.

Zum 31. Dezember 2011 wurden passive latente Steuern für temporäre Unterschiede zwischen dem Beteiligungsansatz beziehungsweise den nicht ausgeschütteten Gewinnen und der Steuerbasis von bestimmten Beteiligungen in Höhe von 3,5 Mio € erstmalig gebildet.

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

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

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzposten zuzuordnen: — GRAFIK 70

Die Position übrige Bilanzposten in Höhe von 48,5 Mio € (im Vorjahr 35,1 Mio €) betrifft vollständig die Steuerlatenzen auf Finanzderivate.

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 6,8 Mio € (im Vorjahr 4,9 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

ZUORDNUNG DER LATENTEN STEUERN				
in Mio €	2011		2010	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Sachanlagen einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1,1	-280,3	1,4	-279,8
Finanzanlagen	0,0	-10,1	0,2	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2,9	-1,3	2,5	-1,0
Rechnungsabgrenzungen	33,2	-0,1	33,6	-0,4
Pensionsrückstellungen	2,7	0,0	2,7	0,0
Sonstige Rückstellungen	16,3	-1,2	29,5	-2,5
Verbindlichkeiten	179,8	-26,7	134,3	-6,0
Übrige Bilanzposten	48,5	-11,5	35,1	0,0
Verlustvorträge	3,9	0,0	8,9	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	288,4	-331,2	248,2	-289,7
Saldierung	-244,0	244,0	-205,1	205,1
Konsolidierungsmaßnahmen	3,8	-19,7	0,0	-20,9
Konzern-Bilanz	48,2	-106,9	43,1	-105,5

— GRAFIK 70

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

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DES STEUERAUFWANDS		
in Mio €	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	347,3	278,7
Erwarteter Steuerertrag / -aufwand ¹	-107,7	-86,4
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	8,8	5,6
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,1	-1,3
Steuern Vorjahre	1,1	55,6
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-4,9	10,6
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	-0,3	-2,4
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	9,4	3,8
Erstmaliger Ansatz latenter Steuern auf Verlustvorträge	0,0	7,8
Nutzung bisher nicht bilanzierter Verlustvorträge	0,0	2,4
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,8	-2,5
Sonstiges	2,0	-0,4
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-96,5	-7,2

¹ Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftsteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 %

— GRAFIK 71

17 _ Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2011 ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt an im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10 € entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung hat sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 91.838.223 auf 91.878.502 zum 31. Dezember 2011 erhöht. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 91.858.474 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,62 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.311.336 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,60 €. — GRAFIK 72

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 27,8 % (im Vorjahr 2,6 %).

ERGEBNIS JE AKTIE	2011		2010	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	240,4	240,4	262,9
Gewichtete Aktienzahl	91.858.474	92.311.336	91.808.388	92.301.529
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	2,62	2,60	2,86	2,85

— GRAFIK 72

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

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

18_ Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

GESCHÄFTS- ODER FIRMIENWERT		
in Mio €	Buchwert 31.12.2011	Buchwert 31.12.2010
Antalya-Gruppe	15,9	15,9
FraSec	22,4	22,4
Media	0,3	0,3
Gesamt	38,6	38,6

— GRAFIK 73

19_ Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

INVESTMENTS IN FLUGHAFEN-BETREIBERPROJEKTE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.067,1	1.073,4

— GRAFIK 74

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4) aktivierten Konzessionszahlungen 833,4 Mio € (im Vorjahr 867,2 Mio €) und getätigten Investitionen 233,7 Mio € (im Vorjahr 206,2 Mio €). Sie betreffen den Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya mit 647,6 Mio € (im Vorjahr 697,6 Mio €) und an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 282,8 Mio € (im Vorjahr 271,6 Mio €) sowie in Varna und Burgas mit 136,7 Mio € (im Vorjahr 104,2 Mio €).

20_ Sonstige immaterielle Vermögenswerte

SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	43,6	32,4

— GRAFIK 75

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere Software.

21_ Sachanlagen

SACHANLAGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.298,4	2.541,4
Technische Anlagen und Maschinen	1.200,5	433,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	130,1	114,0
Anlagen im Bau	1.014,8	1.924,4
Gesamt	5.643,8	5.013,3

— GRAFIK 76

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 876,1 Mio €. Diese betreffen mit 391,1 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen, insbesondere zur Erweiterung und Modernisierung der Terminal-Anlagen sowie zur Fortführung des Ausbauprogramms.

Im Oktober 2011 ist die neue Landebahn Nordwest eröffnet worden. Für betriebsbereit übergebene, erstmals abschreibungsfähige Sachanlagen des Ausbauprogramms wurden insgesamt 1.485,6 Mio € investiert. Auf Zugänge des laufenden Geschäftsjahres entfallen davon 283,4 Mio €.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 62,3 Mio € (im Vorjahr 56,8 Mio €) aktiviert. Auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist, entfallen 54,7 Mio € (im Vorjahr 53,7 Mio €). Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,6% (im Vorjahr rund 4,3%). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt stehen.

Für Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flugsteigs A-Plus am Flughafen Frankfurt stehen, wurden zusätzliche konkrete Projektfinanzierungen abgeschlossen. Insgesamt wurden hierfür in 2011 Fremdkapitalkosten in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr 2,8 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 2,5% (im Vorjahr 2,1%).

Einzelne Gebäude sind mit Grundschulden in Höhe von rund 17,4 Mio € (im Vorjahr 20,0 Mio €) belastet.

Im Berichtsjahr werden innerhalb der Sachanlagen und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte, Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 75,1 Mio € (im Vorjahr 62,7 Mio €) bilanziert: — GRAFIK 77

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

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken enthalten eine Energieversorgungsanlage, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und dem Vorliegen eines Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage der Fraport AG zugerechnet. Dieser Vertrag endet im Jahr 2020.

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

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich das Netzwerk auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen

FINANZIERUNGSLEASINGVERTRÄGE					
in Mio €	Buchwert 1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen	Buchwert 31.12.2011
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,6	0,0	0,0	0,4	0,2
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	29,9	0,0	0,0	2,5	27,4
Technische Anlagen und Maschinen	31,7	23,0	0,6	7,0	47,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,5	0,0	0,0	0,1	0,4
Gesamt	62,7	23,0	0,6	10,0	75,1

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

wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, ist Fraport das wirtschaftliche Eigentum zuzurechnen. Des Weiteren enthalten die technischen Anlagen und Maschinen einen weiteren IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung von Server- und Datenspeicherkapazitäten. Das hierzu benötigte Rechenzentrum befindet sich auf dem Gelände der Fraport AG. Die Fraport AG ist alleiniger Leistungsempfänger der Server- und Datenspeicherleistungen. Im Geschäftsjahr wurden die Laufzeiten der beiden Verträge bis zum Jahr 2018 verlängert. Aufgrund der neuen Vertragsvereinbarung wurde das Leasingverhältnis neu bewertet und als Resultat wurden der Vermögenswert sowie die Finanzierungsleasingverbindlichkeit um 23,0 Mio € erhöht.

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeiten enden frühestens 2016 (siehe auch Tz. 35).

22_ Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	74,6	34,0

— GRAFIK 78

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen folgende in unmittelbarer Nähe zum Flughafen gelegenen Grundstücke und Gebäude:

AUFTEILUNG DER ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Teile des Ticono-Geländes	45,7	22,6
Teile des Taubengrund-Geländes in Kelsterbach	13,3	0,0
Teile des Gateway Gardens-Geländes	7,2	7,2
Im unmittelbaren Anflugbereich gelegene Immobilien in der Stadt Flörsheim	4,2	0,0
Teile des Mönchhof-Geländes	3,8	3,8
Sonstige	0,4	0,4
Gesamt	74,6	34,0

— GRAFIK 79

Für Immobilien des Ticono-Geländes erfolgten im Berichtsjahr weitere Anzahlungen in Höhe von 43,1 Mio €. Der Eigentumsübergang ist für 2013 vorgesehen. Aufgrund der beabsichtigten Eigennutzung von bereits erworbenen Teilen des Ticono-Geländes wurden rund 20,0 Mio € in das Sachanlagevermögen übertragen. Die erfassten Anschaffungskosten und der Übertragungswert sind aus einem 2011 erstellten externen Verkehrswertgutachten abgeleitet.

Aus dem Erwerb von Immobilien mit niedriger Überflughöhe im Bereich des Taubengrund-Geländes in Kelsterbach ergaben sich Zugänge in Höhe von 15,2 Mio €. Da vorgesehen ist, bereits erworbene, ursprünglich zur Eigennutzung bestimmte Grundstücke künftig zu vermieten, erfolgte ein Übertrag aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von 4,8 Mio €. Aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Landebahn wurde für die Immobilien des Taubengrund-Geländes ein externes Verkehrswertgutachten erstellt. Daraus ergaben sich Wertminderungen von 6,8 Mio € und ein Wertaufholungsbedarf in Höhe von 0,3 Mio €.

Aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim ergaben sich Zugänge in Höhe von 4,2 Mio €. Die Buchwerte erworbener Immobilien entsprechen den Verkehrswerten, die auf Grundlage eines Verkehrswertmodells berechnet werden.

Das Grundstück auf dem Gateway Gardens-Gelände wurde in 2009 erworben. Der Buchwert entspricht dem Kaufpreis. Für die überwiegenden Grundstücke auf dem Mönchhof-Gelände wurden in 2008 interne Vergleichsbewertungen erstellt. Die sich daraus ergebenden Verkehrswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit ergeben sich für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest. Darüber hinaus liegen Teile des Mönchhof-Geländes im Vogelschutzgebiet.

Im Geschäftsjahr 2011 sind nur unwesentliche Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt nur geringfügige Kosten aufgewendet worden.

23_ Anteile an assoziierten Unternehmen

ANTEILE AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	15,8	15,8
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	107,8	63,1
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,8	0,5
Thalita Trading Ltd.	11,8	16,3
Airmail Center Frankfurt GmbH (ACF)	1,8	1,4
Tradeport Hong Kong Ltd.	0,0	0,0
Gesamt	138,0	97,1

— GRAFIK 80

Im Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteils-erwerben auch positive Ergebnisse der Beteiligungen ausgewiesen; unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr Xi'an mit 3,1 Mio €, ASG mit 0,5 Mio € und ACF mit 0,3 Mio €) sowie negative Ergebnisse erfasst.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong, beträgt zum 31. Dezember 2011 der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten –2,9 Mio € (im Vorjahr –3,2 Mio €). Das anteilige Ergebnis der Berichtsperiode beträgt +0,4 Mio € (im Vorjahr +0,1 Mio €).

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

FINANZINFORMATIONEN ZU ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Vermögenswerte	1.341,5	965,8
Eigenkapital	601,5	429,3
Schulden	740,0	536,5
Erlöse	543,6	365,2
Periodenergebnis	41,9	24,9

— GRAFIK 81

24_ Andere Finanzanlagen

ANDERE FINANZANLAGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Available for Sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	446,2	258,1
Sonstige Beteiligungen	60,3	39,9
Fair Value-Option		
Wertpapiere	0,9	0,9
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	97,6	19,9
Sonstige Ausleihungen	43,6	75,8
Gesamt	648,6	394,6

— GRAFIK 82

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 294,2 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen aufgrund von in 2012 fälligen Wertpapieren in Höhe von 84,7 Mio € sowie Veränderungen aus vorzeitigen Abgängen von 12,2 Mio €. Des Weiteren wurden im Berichtsjahr erfolgsneutrale Marktwertminderungen von 8,8 Mio € erfasst. Diese Marktwertänderungen beruhen nicht auf Bonitätsveränderungen, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 11,3 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 58,2 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 58,3 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 39).

Die verrechneten Wertpapiere enthalten Anteile an inländischen oder vergleichbaren ausländischen Investmentanteilen im Sinne des § 1 beziehungsweise § 2 Absatz 9 InvG von mehr als 10%.

ANTEILE AN INVESTMENTVERMÖGEN			
in Mio €	Buchwert / Marktwert	Ausschüttung des Geschäftsjahres	Anlageziele
Geldmarktnahe Fonds	15,9	–	am Geldmarkt orientierte Rendite
Mischfonds	10,3	0,2	mittel- bis langfristiges Kapitalwachstum
Gesamt	26,2	0,2	

— GRAFIK 83

LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN UND FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,2	–	0,2	1,2	–	1,2
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	5,3	7,7	13,0	7,4	–	7,4
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	3,4	–	3,4	2,1	–	2,1
Finanzielle Vermögenswerte „Fair Value-Option“ (Schuldschein)	–	–	–	20,4	–	20,4
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	138,2	–	138,2	47,9	–	47,9
Positive Marktwerte von Derivaten	0,9	–	0,9	–	–	0,0
Sonstige Vermögenswerte	119,3	3,1	122,4	225,5	3,8	229,3
Rechnungsabgrenzungen	12,9	22,7	35,6	14,7	17,1	31,8
Gesamt	280,2	33,5	313,7	319,2	20,9	340,1

— GRAFIK 84

ERTRAGSTEUERFORDERUNGEN						
in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2010
Ertragsteuerforderungen	6,2	29,6	35,8	5,5	29,6	35,1

— GRAFIK 85

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen der Kategorie „Available for Sale“ betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien, für die sich im Berichtsjahr ein abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Veränderungen der sonstigen Ausleihungen betreffen mit 25,0 Mio € Zugänge aufgrund von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Fällige Schuldscheindarlehen in Höhe von 55,4 Mio € wurden in kurzfristige Vermögenswerte umgegliedert.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen Auszahlungen in Höhe von 75,0 Mio € an die Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland, aufgrund eines Gesellschafterdarlehens (siehe auch Tz. 44). Für dieses Gesellschafterdarlehen hat der Bund eine Garantie für Direktinvestitionen im Ausland übernommen. Sollte das Darlehen vorzeitig gekündigt werden, sind zur Gewährleistung der Garantieansprüche die Interessen des Bundes zu berücksichtigen.

25_ Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

— GRAFIK 84

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse. Die Baukostenzuschüsse werden bei der Fraport AG insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

In 2011 wurden fällige Schuldscheindarlehen von den anderen Finanzanlagen in die kurzfristigen Vermögenswerte umgegliedert (siehe auch Tz. 24). Das im Vorjahr bestehende Schuldscheindarlehen der Kategorie „Fair Value-Option“ wurde im Berichtsjahr planmäßig zurückgezahlt. Aus der Marktbewertung der Schuldscheine wurden Gewinne in Höhe von 0,2 Mio € (Vorjahr Gewinne 1,1 Mio €) erfasst. Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Das maximale Kreditausfallrisiko der gesamten Finanzinstrumente, die der Kategorie „Fair Value-Option“ zugeordnet sind, beträgt zum Bilanzstichtag 0,9 Mio € (Vorjahr 21,3 Mio €).

Die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Available for Sale“ resultiert sowohl aus Umgliederungen von

lang- zu kurzfristigen Geldanlagen in Wertpapiere als auch aus Zugänge in kurzfristige Geldanlagen in Höhe von 138,2 Mio € sowie aus den Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewesenen Wertpapiere in Höhe von 47,9 Mio €.

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

26_ Ertragsteuerforderungen

— GRAFIK 85

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

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

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

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2011 36,6 Mio € (Vorjahr 42,9 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag 29,3 Mio € (Vorjahr 33,6 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27_ Latente Steueransprüche

LATENTE STEUERANSPRÜCHE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Latente Steueransprüche	48,2	43,1

— GRAFIK 86

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Ertragsteuern“ (Tz. 16) enthalten.

28_ Vorräte

VORRÄTE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	61,4	63,8
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,2	11,5
Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1,9	1,7
Sonstige	0,9	0,9
Gesamt	81,4	77,9

— GRAFIK 87

In den Grundstücken und Gebäuden sind in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Immobilien des Gateway Gardens-Geländes in Höhe von 31,2 Mio € (im Vorjahr 30,2 Mio €) sowie des Mönchhof-Geländes in Höhe von 30,2 Mio € (im Vorjahr 33,6 Mio €) enthalten.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 6,3 Mio € aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 8,7 Mio € ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,9 Mio € (im Vorjahr 0,6 Mio €) aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag zwischen rund 1,9 % und 3,3 % (im Vorjahr zwischen rund 1,5 % und 2,7 %).

Der Nettoveräußerungswert für die zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhof-Geländes wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der DCF-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum von 8 Jahren mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 5 % berechnet. Zusätzlich zu den im Gutachten berücksichtigten Risiken wurden weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Im Zusammenhang mit dem Erwerb der zusätzlichen Anteile an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH wurde in 2010 eine gutachterliche Stellungnahme zum Unternehmenswert der Gesellschaft erstellt. Da sich die Bewertungsgrundlagen im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert haben, erfolgte zum 31. Dezember 2011 keine gesonderte Ermittlung des Nettoveräußerungswerts der zum Verkauf vorgesehenen Immobilien der Gesellschaft. Die Nettoveräußerungswerte übersteigen den Buchwert. Abwertungen waren deshalb nicht erforderlich.

ANALYSE DES AUSFALLRISIKOS

in Mio €	Buchwert	Davon weder überfällig noch wertgemindert	Davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
			< 30 Tage	30–180 Tage	> 180 Tage
31.12.2011	163,9	81,4	21,8	3,3	24,2
31.12.2010	178,3	88,2	41,1	13,0	28,5

— GRAFIK 89

Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen sowohl für das Mönchhof- als auch für das Gateway Gardens-Gelände im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke.

Für 2012 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 8,6 Mio € (im Vorjahr rund 8,9 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (52,8 Mio €) soll in 2013 und später realisiert werden.

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

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

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

29_ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Gegen fremde Unternehmen	163,9	178,3

— GRAFIK 88

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 163,9 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos. — GRAFIK 89

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag keine Anzeichen, dass

die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es bestehen keine Risikokonzentrationen in Bezug auf die offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 5,3 Mio € (Vorjahr 6,0 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 18,0 Mio € (Vorjahr 14,9 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

Als Sicherheiten für Finanzschulden waren zum Bilanzstichtag 3,5 Mio € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verpfändet (im Vorjahr 1,6 Mio €).

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

WERTBERICHTIGUNGSKONTO

in Mio €	2011	2010
Stand 1. Januar	22,1	16,9
Netto-Zuführungen/ Auflösungen	9,9	5,5
Inanspruchnahmen	-0,1	-0,3
Stand 31. Dezember	31,9	22,1

— GRAFIK 90

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

30_ Zahlungsmittel

ZAHLUNGSMITTEL		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	927,1	1.812,6

— GRAFIK 91

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

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 680,0 Mio € (im Vorjahr 1.601,1 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können jederzeit liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 114,3 Mio € (im Vorjahr 112,4 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

31_ Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

GESELLSCHAFTERN ZURECHENBARES EIGENKAPITAL		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Gezeichnetes Kapital	918,8	918,4
Kapitalrücklage	584,7	582,0
Gewinnrücklagen	1.317,9	1.217,7
Gesamt	2.821,4	2.718,1

— GRAFIK 92

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr um 0,4 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Der Anstieg betrifft die Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 91.955.867 (im Vorjahr 91.915.588) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG: — GRAFIK 93

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden am 29. Juni 2011 zu einem Preis von 52,17 € an die Mitarbeiter ausgegeben.

Genehmigtes Kapital

Mit der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 5,5 Mio € geschaffen. Das neue genehmigte Kapital ermächtigt den Vorstand, bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bar-einlage um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden in 2011 402.790,00 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

ENTWICKLUNG DES GENEHMIGTEN KAPITALS

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2010	493.141	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm	-40.279	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2011	452.862	10,0

— GRAFIK 94

Zum 31. Dezember 2011 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 4,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte aus-

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

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2011	91.915.588	91.838.223	77.365	773.650	0,0842
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (29.6.2011)	40.279	40.279			
Stand 31.12.2011	91.955.867	91.878.502	77.365	773.650	0,0841

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien in eigenem Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2010	91.858.729	91.774.500	84.229	842.290	0,0917
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (29.6.2010)	56.859	56.859			
Vorstandsvergütung					
Aktienweitergabe an Vorstände		6.864	- 6.864	- 68.640	- 0,0075
Stand 31.12.2010	91.915.588	91.838.223	77.365	773.650	0,0842

— GRAFIK 93

zugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2011 beträgt 5,7 Mio €. In 2011 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

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

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

Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus einer Erhöhung von 1,7 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (42,17 € je Aktie), der im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 40.279).

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 1,0 Mio € (Vorjahr 2,0 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Gewinnrücklagen

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

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt 11,5 Mio € (im Vorjahr 2,5 Mio €), darin sind in Höhe von -9,2 Mio € Währungsdifferenzen aus der At Equity-Bewertung der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zu Lasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden.

Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag -115,6 Mio € (im Vorjahr -76,4 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 37,1 Mio € (im Vorjahr 32,7 Mio €).

Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der Fraport AG in Höhe von 115,4 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,25 € je Aktie.

Im Geschäftsjahr 2011 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2011 eine Dividende in Höhe von 1,25 € je

dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 114,8 Mio € (im Vorjahr 105,5 Mio €).

32_ Nicht beherrschende Anteile

NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	19,0	12,6
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	10,4	8,6
Gesamt	29,4	21,2

— GRAFIK 95

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

33_ Lang- und kurzfristige Finanzschulden

— GRAFIK 96

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

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

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

34_ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— GRAFIK 97

35_ Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

— GRAFIK 98

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

Die Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen beinhalten insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen, die an die Nutzer weiterberechnet werden. Die Investitionszuschüsse betreffen Zuschüsse der öffentlichen Hand in Höhe von 11,0 Mio € (Vorjahr 12,8 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 6,4 Mio € (Vorjahr 6,5 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

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

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

— GRAFIK 99

Die Abzinsungsraten liegen wie im Vorjahr zwischen 5,49% und 6,1%. Die Laufzeit des längsten Vertrages endet 2033. Bei den Leasingzahlungen handelt es sich grundsätzlich um Mindestleasingzahlungen.

36_ Latente Steuerverpflichtungen

LATENTE STEUERVERPFLICHTUNGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Latente Steuerverpflichtungen	106,9	105,5

— GRAFIK 100

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem „Temporary Concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

37_ Pensionsverpflichtungen

Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden: — GRAFIK 101

LANG- UND KURZFRISTIGE FINANZSCHULDEN						
in Mio €	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2010
Finanzschulden	219,9	4.034,0	4.253,9	151,8	4.256,6	4.408,4

— GRAFIK 96

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN						
in Mio €	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2010
Gegenüber fremden Unternehmen	228,9	64,9	293,8	274,6	60,0	334,6

— GRAFIK 97

LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN						
in Mio €	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt 31.12.2010
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	17,9	–	17,9	26,7	–	26,7
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	5,6	–	5,6	2,2	–	2,2
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,2	–	0,2	1,4	–	1,4
Gegenüber Beteiligungen	4,3	–	4,3	0,8	–	0,8
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	2,2	15,2	17,4	–	19,3	19,3
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	13,0	65,4	78,4	9,5	71,2	80,7
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	46,8	608,2	655,0	55,2	655,0	710,2
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	203,0	203,0	0,1	144,9	145,0
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	97,4	109,2	206,6	84,6	58,8	143,4
Gesamt	187,4	1.001,0	1.188,4	180,5	949,2	1.129,7

— GRAFIK 98

FÄLLIGKEIT DER LEASINGZAHLUNGEN				
in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2011
Leasingzahlungen	13,3	50,3	36,7	100,3
Abzinsungsbeträge	4,3	11,7	5,9	21,9
Barwerte	9,0	38,6	30,8	78,4

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2010
Leasingzahlungen	12,1	42,8	27,1	82,0
Abzinsungsbeträge	3,5	8,4	6,4	18,3
Barwerte	8,6	34,4	20,7	63,7

— GRAFIK 99

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN					
in Mio €	2011	2010	2009	2008	2007
Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar	35,8	32,6	26,5 ¹	27,6	29,1
Zinsaufwand	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4
Laufender Dienstzeitaufwand	1,6	1,6	1,5	1,5	2,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,9	0,1	0,0
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,6	-1,6	-1,8	-1,5	-1,8
Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust	0,2	1,6	4,0	-1,8	-3,2
Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember	37,6	35,8	32,6	27,3	27,6
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	16,9	15,7	13,8	12,4	11,6
Saldierung					
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden					
Folgende Beträge wurden in der Bilanz erfasst:					
Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	14,7	13,7	12,3	8,3	8,2
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-16,9	-15,7	-13,8	-12,4	-11,6
Überdeckung	-2,2	-2,0	-1,5	-4,1	-3,4
Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge					
Laufender Dienstzeitaufwand	1,6	1,6	1,5	1,5	2,1
Zinsaufwand	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2	-0,3
Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung	0,2	1,6	4,0	-1,8	-3,2
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	0,4	0,3	0,1	0,2	0,1
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,9	0,1	0,0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	3,4	4,7	7,7	1,2	0,1
Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode					
Nettoschuld zu Beginn des Jahres	22,1	20,3	18,3¹	19,4	20,6
Veränderung der Überdeckung	0,2	0,5	-2,7	0,7	1,3
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	3,4	4,7	7,7	1,2	0,1
Gezahlte Versorgungsleistungen	-1,6	-1,6	-1,8	-1,5	-1,8
Gezahlter Aktivwert Versicherung	-1,2	-1,8	-1,2	-0,8	-0,8
Nettoschuld am Ende des Jahres	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4
Überleitung Entwicklung des Planvermögens					
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 1. Januar	15,7	13,8	12,4	11,6	10,6
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,4	0,4	0,3	-0,2	0,3
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	-0,4	-0,3	-0,1	0,2	-0,1
Gezahlter Aktivwert Versicherung	1,2	1,8	1,2	0,8	0,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	16,9	15,7	13,8	12,4	11,6

¹ Die Veränderung des Anfangsbestands gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der Entkonsolidierung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 18 (Vorjahr 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 299 Anwartschaften (davon 167 verfallbar) von leitenden und außertariflichen Angestellten aus der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG. Diese Versorgungszusagen sind abhängig von Dienstjahren und Gehalt. Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,9 Mio € (Vorjahr 0,8 Mio €).

In 2011 wurden in die Rückdeckungsversicherung rund 1,2 Mio € (Vorjahr 1,8 Mio €) Beiträge gezahlt. Für 2012 werden Beitragszahlungen in Höhe von 1,2 Mio € erwartet.

Für leitende Angestellte (15 unverfallbare Anwartschaften [Vorjahr 15]) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 3,3 Mio € (Vorjahr 2,9 Mio €). Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 5. Januar 2012 zugrunde.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2011 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 5. Januar 2012 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Grundwerte nach Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde (RT 2005 G).

Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 16,9 Mio € (Vorjahr 15,7 Mio €) angesetzt. Ein Teil des Barwerts der Pensionsverpflichtung (DBO) wurde in Höhe von 14,7 Mio € mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 2,54%. Dieser Wert entspricht der aktuellen Verzinsung des Berichtsjahres. Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen im Berichtsjahr 0,5 Mio € (im Vorjahr 0,6 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 Umlage-

satz der ZVK Wiesbaden beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2% des Zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3% vom Zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Das Sanierungsgeld erhöhte sich ab Januar 2010 um 0,9 Prozentpunkte auf 2,3%. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte in 2011 betragen insgesamt 437,7 Mio € (Vorjahr 430,9 Mio €).

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

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

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

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

Im Geschäftsjahr wurden 25,1 Mio € (im Vorjahr 22,7 Mio €) als Beitrag für beitragsorientierte Pläne erfasst.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen (IAS 19.46). Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 70,0 Mio € (Vorjahr 68,4 Mio €) abgeführt.

LANG- UND KURZFRISTIGE ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN						
in Mio €	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2011	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2010
Ertragsteuerrückstellungen	2,4	68,1	70,5	12,9	68,0	80,9

— GRAFIK 102

PERSONALRÜCKSTELLUNGEN					
in Mio €	1.1.2011	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2011
Personal	123,3	-53,8	-11,7	39,6	97,4
davon langfristig	48,4				35,5
davon kurzfristig	74,9				61,9

— GRAFIK 103

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN						
in Mio €	1.1.2011	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2011
Umwelt	37,9	-6,6	0,0	1,5	0,5	33,3
Übrige	188,8	-26,1	-6,7	145,7	4,8	306,5
Gesamt	226,7	-32,7	-6,7	147,2	5,3	339,8
davon langfristig	98,6					179,3
davon kurzfristig	128,1					160,5

— GRAFIK 104

38_ Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

— GRAFIK 102

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 70,5 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

39_ Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert. — GRAFIK 103, 104

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

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

Aufgrund der Verpflichtung zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt wurde in 2011 eine Rückstellung in Höhe von 86,1 Mio € gebildet. Davon wurden die im Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Aufwendungen in Höhe von 78,0 Mio € als Herstellungskosten der Landebahn Nordwest aktiviert. Der restliche, unabhängig vom Ausbau für den Bestandsflughafen entstandene Betrag von 8,1 Mio € wurde aufwandswirksam erfasst.

Die in Vorjahren gebildete Rückstellung für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, die besonders niedrig überflogen werden (Fraport Casa), wurde in 2011 um 14,4 Mio € erhöht.

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens Frankfurt sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen. Hieraus ergibt sich für die Fraport AG die Verpflichtung, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Diese sind in Höhe von 56,7 Mio € (Vorjahr 52,6 Mio €) enthalten.

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

FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2011

Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominal- volumen	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2011 Summe Fair Value	
				Erfolgswirksame Bewertung					
		Loans and Receivables		Fair Value- Option	Held for Trading	Available for Sale	Hedging- Derivat		
in Mio €	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert ¹		
Aktiva									
Zahlungsmittel	927,1							927,1	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		163,9	163,9					163,9	
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		97,8	97,8			138,2		236,0	
Andere Finanzanlagen									
Wertpapiere				0,9		446,2		447,1	
Sonstige Beteiligungen						60,3		60,3	
Ausleihungen an Beteiligungen		97,6	97,6					97,6	
Sonstige Ausleihungen		43,6	43,6					43,6	
Derivative finanzielle Vermögenswerte									
Hedging-Derivat							0,9	0,9	
Übrige Derivate								0,0	
Summe Aktiva	927,1	402,9	402,9	0,9	0,0	644,7	0,9	1.976,5	
		Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value- Option	Held for Trading	IAS- 17-Verbindlichkeit		Hedging- Derivat	Summe Fair Value
		Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	
Passiva									
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		293,8	295,9						295,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		750,9	734,4						734,4
Finanzschulden		4.253,9	4.201,8						4.201,8
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing						78,4	83,8		83,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Hedging-Derivat								167,8	167,8
Übrige Derivate					35,2				35,2
Summe Passiva		5.298,6	5.232,1		35,2	78,4	83,8	167,8	5.518,9

¹ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente

— GRAFIK 105

40_ Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2011 beziehungsweise 2010 dar: — GRAFIK 105, 106

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

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

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

FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2010									
Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominalvolumen	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2010	
		Loans and Receivables		Erfolgswirksame Bewertung		Available for Sale	Hedging-Derivat		Summe Fair Value
				Fair Value-Option	Held for Trading				
in Mio €	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert ¹		
Aktiva									
Zahlungsmittel	1.812,6							1.812,6	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		178,3	178,3					178,3	
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		207,8	207,8	20,4		47,9		255,7	
Andere Finanzanlagen									
Wertpapiere				0,9		258,1		259,0	
Sonstige Beteiligungen						39,9		39,9	
Ausleihungen an Beteiligungen		19,9	19,9					19,9	
Sonstige Ausleihungen		75,8	75,8					75,8	
Derivative finanzielle Vermögenswerte									
Hedging-Derivat							0,8	0,8	
Übrige Derivate								0,0	
Summe Aktiva	1.812,6	481,8	481,8	21,3	0,0	345,9	0,8	2.642,0	
		Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value-Option	Held for Trading	IAS-17-Verbindlichkeit		Hedging-Derivat	Summe Fair Value
		Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	Buchwert ¹	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹	
Passiva									
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		334,6	336,3						336,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		746,0	754,3						754,3
Finanzschulden		4.408,4	4.310,2						4.310,2
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing						63,7	68,4		68,4
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Hedging-Derivat								122,4	122,4
Übrige Derivate					22,6				22,6
Summe Passiva		5.489,0	5.400,8		22,6	63,7	68,4	122,4	5.614,2

¹ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente

— GRAFIK 106

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

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

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

BEWERTUNGSSTUFEN IM SINNE DES IFRS 7.27A 2011

in Mio €	31.12.2011	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	138,2	138,2	0,0	0,0
Fair Value-Option	0,0	0,0	0,0	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	446,2	446,2	0,0	0,0
Wertpapiere Fair Value-Option	0,9	0,0	0,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	60,0	0,0	60,0	0,0
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	0,9	0,0	0,9	0,0
Summe Aktiva	646,2	584,4	61,8	0,0
Passiva				
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	35,2	0,0	35,2	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	167,8	0,0	167,8	0,0
Summe Passiva	203,0	0,0	203,0	0,0

— GRAFIK 107

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und der Ausleihungen an Beteiligungen entsprechen jeweils dem beizulegenden Zeitwert. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, so dass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Hier wird ebenfalls angenommen, dass der Barwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Bei den übrigen Ausleihungen handelt es sich um im Berichtsjahr zugegangene festverzinsliche Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als 3 Jahren. Da sich der Marktzins seit Zugang der Schuldscheindarlehen nur unwesentlich verändert hat und aufgrund eines fehlenden aktiven Markts keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vorliegen, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag besteht keine Veräußerungsabsicht.

Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt, wobei zur Diskontierung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der im Zugangszeitpunkt gültige fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbind-

lichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

Die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet: — GRAFIK 107

Zum 31. Dezember 2010 wurden die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet: — GRAFIK 108

BEWERTUNGSSTUFEN IM SINNE DES IFRS 7.27A 2010				
in Mio €	31.12.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	47,9	47,9	0,0	0,0
Fair Value-Option	20,4	0,0	20,4	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	258,1	258,1	0,0	0,0
Wertpapiere Fair Value-Option	0,9	0,0	0,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	0,8	0,0	0,8	0,0
Summe Aktiva	328,1	306,0	22,1	0,0
Passiva				
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	22,6	0,0	22,6	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	122,4	0,0	122,4	0,0
Summe Passiva	145,0	0,0	145,0	0,0

— GRAFIK 108

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

NETTOERGEBNISSE JE BEWERTUNGSKATEGORIE		
in Mio €	2011	2010
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	-6,0	-3,9
Fair Value-Option	0,1	1,3
Held for Trading	0,0	0,0
Available for Sale	-7,6	27,0
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost	-3,1	-8,7
Held for Trading	-12,6	-13,8

— GRAFIK 109

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

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

Im Berichtsjahr wurden Gewinne aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Available for Sale“ in Höhe von 10,6 Mio € (Vorjahr 26,8 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Verluste aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von 2 Zinsswaps, für welche im Laufe des Geschäftsjahres kein Grundgeschäft bestand.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich der Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen sowie von Rohstoffpreisen. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsderi-

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Zinsswaps	1.463,1	1.475,2	-202,5	-144,4	0,0	0,0
Zins- /Währungsswap	15,5	15,0	0,4	-0,1	0,0	0,0
Dieselswaps	3.600 mt ¹	12.000 mt ¹	0,9	0,7	0,9	0,8
Devisentermingeschäfte	2,1	34,2	-0,1	-0,4	0,0	0,0

¹ 12.000 mt entsprechen 14,2 Mio Liter

— GRAFIK 110

MARKTWERTE DER DERIVATEN FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Zinsswaps – Cash Flow-Hedges	0,0	0,0	167,3	121,8
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	35,2	22,6
Zins- /Währungsswap	0,0	0,0	0,4	0,1
Dieselswaps	0,9	0,8	0,0	0,1
Devisentermingeschäfte – Cash Flow-Hedges	0,0	0,0	0,1	0,4

— GRAFIK 111

vate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Diesem wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Rohstoffpreisrisiken bestehen im Fraport-Konzern im Wesentlichen aus dem operativen Geschäft der Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Preisänderungen, insbesondere beim Diesel, können nicht im Sinne einer natürlich geschlossenen Position an die Kunden weitergegeben werden. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko, dem durch den Abschluss von Dieselswaps für zukünftig geplante Dieseleinkäufe entgegengetreten wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 50 Zinsswaps sowie ein Zins- /Währungsswap. Ferner wurden zu 5 Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren bestehen 6 Devisentermingeschäfte sowie 3 Dieselswaps. — GRAFIK 110

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig

dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Finanzrisikorichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade-Bereich abgeschlossen, so dass das Ausfall- beziehungsweise Kreditrisiko damit minimiert wird.

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen: — GRAFIK 111

43 Zinsswaps sind bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet. Ein Zins- /Währungsswap ist einem variabel verzinsten, in Fremdwährung denominierten, Vermögenswert zugeordnet, um sowohl das Zinsänderungs- als auch das Währungsrisiko daraus zu begrenzen.

Insgesamt werden 43 Zinsswaps, der eine Zins- /Währungsswap, die Devisentermingeschäfte sowie die Dieselswaps nach den Regeln des IAS 39 als Cash Flow-Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Die Effektivität dieser Cash Flow-Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. 7 Zinsswaps werden als „Held for Trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow-Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

ZINSSWAPS			
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert in Mio €
2005	2014	60,0	-3,0
2006	2016	70,0	-7,9
2007	2017	60,0	-8,5
2007	2019	203,1	-27,8
2008	2018	115,0	-16,4
2009	2015	45,0	-4,7
2009	2016	100,0	-11,3
2009	2017	25,0	-3,6
2009	2019	220,0	-36,4
2010	2013	15,5	-0,4
2010	2015	85,0	-9,3
2010	2017	100,0	-15,0
2010	2020	85,0	-16,4
2011	2015	70,0	-6,6
Gesamt		1.253,6	-167,3

— GRAFIK 112

DEVISENTERMINGESCHÄFTE		
Fälligkeit	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert in Mio €
2012	2,1	-0,1

— GRAFIK 113

DIESELSSWAPS		
Absicherungsjahr	Absicherungsvolumen in mt	Marktwert in Mio €
2012	3.600	0,9

— GRAFIK 114

Während des Geschäftsjahres wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 45,1 Mio € (Vorjahr 18,7 Mio € Verluste) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden 25,6 Mio € Verluste (Vorjahr 35,3 Mio € Verluste) in das Finanzergebnis und 0,7 Mio € Gewinne (Vorjahr 0,5 Mio € Verluste) in das Betriebsergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps in Höhe von 0,1 Mio € ertragswirksam erfasst (Vorjahr 0,4 Mio € Verluste).

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENT-BERICHTERSTATTUNG

41 _ Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Teilnehmungsunternehmen, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Flug- und Terminalbetrieb am Standort Frankfurt sowie der Flughafen-Ausbau zugeordnet. Ferner ist diesem Segment der Strategische Geschäftsbereich Airport Security Management zugeordnet, in welchem die Flughafen- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt zusammengefasst sind.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraum-Management sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Teilnehmungen gebündelt.

Das Segment External Activities & Services umfasst die internen Servicebereiche Immobilien Facility Management sowie die Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Tochterunternehmen. Zudem werden die Teilnehmungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Teilnehmungen, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, in dem Segment abgebildet. Seit dem 1. Januar 2011 ist der neu geschaffene Servicebereich Zentrales Infrastrukturmanagement diesem Segment zugeordnet.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Serviceberei-

che werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig auf die Segmente verteilt.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China. Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru.

Der Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 auf das Sachanlagevermögen und auf die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 12,8 Mio €. Die Wertminderungen belasten die Segmente Aviation mit 6,7 Mio € und Retail & Real Estate mit 6,1 Mio €. Im Vorjahr waren keine Wertminderungen enthalten.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 61,4 Mio € (im Vorjahr 63,8 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 823,5 Mio € (Vorjahr 671,8 Mio €) in allen 4 Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

42_ Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 618,8 Mio € (im Vorjahr 567,5 Mio €) resultiert mit 785,6 Mio € (im Vorjahr 738,1 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich. Demgegenüber stehen Mittelabflüsse in Höhe von 74,1 Mio € (im Vorjahr 101,5 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 92,7 Mio € (im Vorjahr 69,1 Mio €) für Ertragsteuern.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden wieder am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt.

Durch die Abgänge von lang- und kurzfristigen Finanzanlagen, die Investition der frei gewordenen Mittel in neue Finanzanlagen sowie die Veränderung der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten lag der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit mit 309,8 Mio € deutlich unter dem Vorjahreswert (481,9 Mio €).

Der Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen betrifft den Verkauf sämtlicher Anteile an der Fraport Ground Services Austria GmbH, Schwechat / Österreich (siehe auch Tz. 2). Der Erwerb von konsolidierten Gemeinschaftsunternehmen in 2010 betrifft den Kauf von weiteren Anteilen an der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main.

ANGABEN ZUM VERKAUF VON TOCHTERUNTERNEHMEN

in Mio €	
Zahlungsmittel	1,8
Langfristige Vermögenswerte	2,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1,9
Langfristige Schulden	-0,4
Kurzfristige Schulden	-3,0
Veräußerungsgewinn	2,6
Veräußerungspreis (vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen)	5,0
Abzüglich veräußerte Zahlungsmittel	-1,8
Mittelzufluss aus dem Verkauf von Tochterunternehmen	3,2

— GRAFIK 115

Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 274,6 Mio € resultiert vor allem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden, die unter anderem eine vorgezogene Rückzahlung einer Schuldscheindarlehen-Tranche enthält.

ÜBERLEITUNG ZUM FINANZMITTELBESTAND IN DER BILANZ

in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Finanzmittelbestand in der Kapitalflussrechnung	132,8	99,1
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten	680,0	1.601,1
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	114,3	112,4
Finanzmittelbestand in der Bilanz	927,1	1.812,6

— GRAFIK 116

SONSTIGE ANGABEN

43 _ Haftungsverhältnisse

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Bürgschaften	4,6	4,7
Gewährleistungsverträge	200,9	206,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	128,5	160,4
Sonstige	23,8	51,6
Gesamt	229,3	262,3

— GRAFIK 117

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,0 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten (Vorjahr 29,9 Mio € / 40,0 Mio US-\$).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi in Höhe von 43,7 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann. Darüber hinaus gewährte Garantien an Delhi International Airport Private Ltd. in Höhe von 28,2 Mio € (1,7 Mrd INR) sind weggefallen.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre in 2006 gegründete Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die bestehende Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag für den Betrieb des Flughafens in Lima (Peru) beträgt zum Bilanzstichtag 8,9 Mio € (11,5 Mio US-\$).

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

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen von der Fraport AG übernommene Garantien im Zusammenhang mit den Finanzierungsvereinbarungen der Antalya Betriebsgesellschaft. Für den Fraport-Konzern sind hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 29,5 Mio € entstanden.

Die Fraport AG haftet für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 13,5 Mio €.

44_ Sonstige finanzielle Verpflichtungen

BESTELLOBLIGO		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien / Sonstiges	640,0	773,9
Bestellungen für Energiebezug	79,8	89,7
Gesamt	719,8	863,6

— GRAFIK 118

OPERATING LEASES		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	14,5	13,9
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	11,9	12,4
länger als 5 Jahre	26,7	27,2
Gesamt	53,1	53,5

— GRAFIK 119

Die abgeschlossenen Miet- und Leasingverträge sind von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her im Wesentlichen als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Bei den abgeschlossenen Miet- und Leasingverträgen handelt es sich um Gebäudemietverträge sowie um Leasing von Anlagen und Geräten. Die Leasingverträge für die Anlagen und Geräte enden grundsätzlich 2012. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

Sonstige Verpflichtungen

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru, (Mindestlaufzeit bis 2031) sind

umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (siehe auch Tz. 49).

Zum Bilanzstichtag bestehen weitere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 229,3 Mio € (Vorjahr 265,9 Mio €). Diese beinhalten im Wesentlichen eine Kreditzusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg in Höhe von 74,9 Mio €. Weitere Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen am indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport wurden um 16,1 Mio € (962 Mio INR) auf 21,9 Mio € (1,5 Mrd INR) reduziert. Ein weiterer wesentlicher Bestandteil ist die Verpflichtung aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Wärme.

45_ Stock Options

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hatten der Aufsichtsrat und der Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt konnte für alle Berechtigten während des Fraport-MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben werden.

Die Aktienoptionen konnten den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu 5 jährlichen Tranchen gewährt werden. Voraussetzung für die Teilnahme am MSOP 2005 war die Eigeninvestition in Aktien durch die berechtigten Mitarbeiter (Sperrdepot).

Die Bezugsrechte können gemäß dem genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital, aus eigenen Aktien sowie durch Barausgleich bedient werden.

Die Bezugsrechte für das MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von 3 Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren 2 Jahren ausgeübt werden.

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

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

Die Voraussetzungen zur Ausübung der 1. Tranche des MSOP 2005 wurden im Geschäftsjahr 2008 erstmalig erfüllt, 44.700 Optionen wurden gezogen. 132.700 Optionen sind im Geschäftsjahr 2010 aufgrund der nicht genommenen Ausübungshürde und 20.900 Optionen sind innerhalb des gesamten Ausübungszeitraums durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

Für die 2. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 18. April 2009. Allerdings wurden aufgrund der Ausübungshürde die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Somit sind im Geschäftsjahr 2011 148.300 Optionen verfallen. Weitere 68.100 Optionen sind innerhalb des Ausübungszeitraums durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

Für die 3. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 17. April 2010. Allerdings wurden, wie auch schon bei der vorherigen Tranche, aufgrund der Ausübungshürde die Voraussetzungen zur Ausübung bisher nicht erfüllt. Da insgesamt bereits 32.800 Optionen durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen sind, bestehen noch 187.150 Optionen, die rund 85,1 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen entsprechen.

Für die 4. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 3. Juni 2011. Hier wurden aufgrund der Ausübungshürde ebenfalls die Voraussetzungen zur Ausübung bisher nicht erfüllt. Da insgesamt bereits 43.300 Optionen durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen sind, bestehen noch 206.650 Optionen, die rund 82,7 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen entsprechen.

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, sind in 2010 und 2011 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben worden.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 31.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte: — GRAFIK 120

Da der Ausübungszeitraum der 2. Tranche 2005 in 2011 geendet ist, sind die noch nicht ausgeübten 148.300 Bezugsrechte verfallen. Davon betreffen 30.000 Stück den Vorstand, 100.450

ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTEN

	Gesamtanzahl	Gewichteter Durchschnittsausübungspreis in €	Davon an Vorstand	Davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Davon an Führungskräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2011	775.600	45,90	178.000	111.650	485.950
Verfallen in 2011	-148.300	81,50	-30.000	-17.850	-100.450
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2011	627.300	29,00	148.000	93.800	385.500

— GRAFIK 120

RAHMENBEDINGUNGEN DER MSOP-TRANCHEN

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

¹ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel
² Zum Ausgabezeitpunkt

— GRAFIK 121

Stück Führungskräfte und 17.850 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen.

Hinsichtlich der ausstehenden Optionen sind bis zum Jahresabschluss für keine der Optionen die Voraussetzungen zur Ausübung erfüllt. Wäre die absolute Ausübungshürde mindestens erreicht, könnten aus der 3. Tranche des MSOP 2005 187.150 Optionen und aus der 4. Tranche des MSOP 2005 206.650 Optionen ausgeübt werden. Der gewichtete Durchschnittskurs des Geschäftsjahres belief sich auf 49,15 € (Vorjahr 40,45 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt: — GRAFIK 121

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 1,0 Mio € (Vorjahr 2,0 Mio €) angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktienoptionen basiert auf dem Fair Value je Option einer Tranche. Zur Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie und den Kurs des MSOP-Baskets durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des Schlusskurses der Fraport-Aktie um mindestens 20 % gegenüber dem ursprünglichen Ausübungspreis abzubilden.

Die Berechnung der Out- oder Under-Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Index erfolgt auf Total Shareholder Return Basis, das heißt auf Grundlage der jeweiligen Kursentwicklung unter Berücksichtigung von Bardividenden, Bezugsrechten, Kapitalanpassung und anderen Sonderrechten. Außerdem wird in der Monte-Carlo-Simulation die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung unter Berücksichtigung der Blocked Periods und das sogenannte frühzeitige Ausübungsverfahren der Berechtigten berücksichtigt.

Der Fair Value aller im Geschäftsjahr 2011 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet.

Zinssatz

Zum Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von 1 bis 10 Jahren berechnet.

Dividenden

In der Monte-Carlo-Simulation wird mit diskreten Dividenden gerechnet. Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt 10 Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Volatilitäten und Korrelation

Im Sinne einer objektivierbaren Vorgehensweise werden als Volatilitäten und Korrelationen die historischen Volatilitäten und historischen Korrelationen herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport-Aktie und täglichen Kursen für den Index MSOP Basket. Die Kurs-historie des Index wurde mit der jeweils aktuellen Gewichtung des Index per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilitäten und Korrelationen wird die Restlaufzeit der Optionen zugrunde gelegt.

Die Fair Value zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

FAIR VALUE DER MSOP-TRANCHEN			
	Ausgabezeitpunkt	Fair Value in €	Schlusskurs in €
Tranche 2005	6. Juni 2005	10,96	33,00
Tranche 2006	18. April 2006	19,27	58,15
Tranche 2007	17. April 2007	18,42	55,92
Tranche 2008	3. Juni 2008	13,40	43,40
Tranche 2009	10. April 2009	8,55	27,93

— GRAFIK 122

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

— GRAFIK 123

Für die Bewertung der 1. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,57 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2006 0,86 € und für 2007 0,94 € zugrunde gelegt.

Für die Bewertung der 2. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,65 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.

VOLATILITÄTEN UND KORRELATIONEN

	Ausgabezeitpunkt	Volatilität Fraport	Volatilität MSOP-Basket	Korrelation Fraport / MSOP-Basket
Tranche 2005	6. Juni 2005	34,04%	22,55%	0,2880
Tranche 2006	18. April 2006	32,34%	20,78%	0,2925
Tranche 2007	17. April 2007	29,69%	21,18%	0,3095
Tranche 2008	3. Juni 2008	27,69%	15,03%	0,4215
Tranche 2009	10. April 2009	33,75%	20,38%	0,5382

— GRAFIK 123

Für die Bewertung der 3. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,06%. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2008 1,16 € und für 2009 1,17 €.

Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,25%. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2009 1,14 € und für 2010 1,15 €.

Für die Bewertung der 5. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,51%. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2010 1,15 € und für 2011 1,18 €.

Für die folgenden Jahre wurde eine Steigerung um 0,01 € pro Jahr angenommen.

46_ Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das 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 4 Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von 4 Jahren.

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

- Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70%)
Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich des tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum

und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.

- Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR)
(Zielgewichtung 30%)

Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden 79.325 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2011 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 2,9 Mio € (im Vorjahr 1,3 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr erfasste Aufwand beträgt 1,6 Mio € (im Vorjahr 1,3 Mio €).

Entwicklung der ausgegebenen virtuellen Aktien:

— GRAFIK 124

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2011 wurden am 1. Januar 2011 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt 4 Jahre bis zum 31. Dezember 2014.

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

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

ENTWICKLUNG DER AUSGEGEBENEN VIRTUELLEN AKTIEN

Tranche	Ausgegeben	Davon Vorstand	Davon Führungskräfte der Fraport AG	Davon Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Davon verfallen	Fair Value 31.12.2011
Geschäftsjahr 2010	95.935	29.550	53.335	13.050	4.200	47,88 €
Geschäftsjahr 2011	79.325	29.550	39.150	10.625	3.000	38,93 €
Bestand ausgegebener virtueller Aktien am 31.12.2011	175.260	59.100	92.485	23.675	7.200	

— GRAFIK 124

BEWERTUNGSPARAMETER (LTIP)

Tranche	Tranche 2011		Tranche 2010	
	1.1.2011	31.12.2011	1.1.2010	31.12.2011
Fair Value	42,34 €	38,93 €	31,68 €	47,88 €
Zielerreichung Earnings per Share	100,00 %	110,44 %	100,00 %	202,59 %
Rang Total Shareholder Return MDAX	25	25	25	25
Zinssatz Ende Zeitraum Börsenkurs	1,60 %	0,36 %	2,23 %	0,15 %
Zinssatz Auszahlungszeitraum	1,65 %	0,39 %	2,28 %	0,17 %
Dividende 2010			1,15 €	
Dividende 2011	1,15 €		1,15 €	
Dividende 2012	1,18 €	1,27 €	1,17 €	1,27 €
Dividende 2013	1,23 €	1,31 €	1,18 €	1,31 €
Dividende 2014	1,24 €	1,49 €		1,49 €
Dividende 2015		1,56 €		1,56 €
Volatilität Fraport	37,83 %	33,36 %	38,55 %	27,75 %

— GRAFIK 125

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

Die Berechnung des Fair Values der im Geschäftsjahr 2010 und 2011 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 1 bis 10 Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt 10 Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

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

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP zugrunde gelegt. — GRAFIK 125

47_ Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Währungskursen, Zinssätzen und anderen Preisen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte Sicherungsinstrumente

eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die aktualisierten Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungs-Systems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt eine aktualisierte Berichterstattung für alle wesentlichen Finanzrisikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Finanzvorstand sowie im monatlich zwischen dem Treasury dem Finanzrisikocontrolling und dem Finanzvorstand stattfindenden Treasury Committee Meeting (TCM).

Fraport hat intern Richtlinien erlassen, welche die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controllings der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität entgegen gesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben (siehe auch Tz. 25 für das Kreditrisiko der Finanzinstrumente der Kategorie „Fair Value-Option“). Das Kreditrisiko aus den Wertpapieren des Anlage- und Umlauf-

vermögens besteht in der Höhe der Fremdkapitalinstrumente. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die Wertpapiere wie folgt:

AUFGLIEDERUNG DER WERTPAPIERE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapitalinstrumente	73,7	84,0
Fremdkapitalinstrumente	606,1	459,1

— GRAFIK 126

Die Wertpapiere, die Fremdkapitalinstrumente darstellen, weisen folgende langfristigen Emittentenratings auf:

EMITTENTENRATING FREMDKAPITALINSTRUMENTE	
in Mio €	31.12.2011
AAA	20,5
AA+	23,3
AA	0,0
AA-	0,0
A+	156,4
A	148,4
A-	49,2
BBB+	86,9
BBB	42,1
BBB-	54,4
BB+	10,0
N/A (Kurzfrist A-3)	14,9
Gesamt	606,1

— GRAFIK 127

Im Vorjahr wiesen die Wertpapiere folgende Emittentenratings auf:

EMITTENTENRATING WERTPAPIERE (VORJAHR)	
in Mio €	31.12.2010
AAA	44,0
AA+	42,8
AA	36,8
AA-	109,1
A+	60,9
A	70,5
A-	70,0
BBB+	25,0
Gesamt	459,1

— GRAFIK 128

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende kurzfristige Emittentenratings:

EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL	
in Mio €	31.12.2011
A-1 +	56,7
A-1	615,2
A-2	1,4
A-3	0,6
P-1	11,7
P-2	237,6
P-3	1,2
F-1 +	0,7
N/A	2,0
Gesamt	927,1

— GRAFIK 129

Im Vorjahr stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, wie folgt dar:

EMITTENTENRATING LIQUIDE MITTEL (VORJAHR)	
in Mio €	31.12.2010
A-1	815,5
A-2	825,4
A-3	1,2
P-1	5,5
P-2	130,1
P-3	2,9
N/A	32,0
Gesamt	1.812,6

— GRAFIK 130

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland kontrollierten Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquidi-

tätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditäts-Management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2011 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen. — GRAFIK 131

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2010 stellte sich wie folgt dar: — GRAFIK 132

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originären Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettzahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Zahlungen im Zusammenhang mit den Dieselswaps und Devisentermingeschäften wurden die jeweiligen Referenzpreisfixings am Bilanzstichtag verwendet.

Für Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 400,8 Mio €, resultierend aus eigenständigen Projektfinanzierungen ohne Rückhaftung durch die Fraport AG, bestehen vertraglich vereinbarte Kreditklauseln, nach denen unter anderem bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen hinsichtlich Verschuldungsgrad und Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen führen. Des Weiteren bestehen für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen der Fraport AG in Höhe von 980,0 Mio €, ausgeführt von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken, haben die Darlehensgeber das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

LIQUIDITÄTSPROFIL ZUM 31.12.2011											
in Mio €	Summe ¹	2012		2013		2014–2018		2019–2023		2024 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.241,6	142,9	187,2	122,3	185,4	573,0	2.344,7	114,7	1.368,5	52,9	150,0
Finanzierungsleasing	100,3	4,3	9,0	3,8	9,6	10,2	46,8	2,1	7,4	1,5	5,6
Konzessionsverbindlichkeit	1.297,1	21,3	46,8	24,5	43,8	162,7	182,7	212,7	139,5	220,9	242,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	303,7	1,1	228,9	1,0	38,7	4,2	11,9	2,7	8,0	1,0	6,2
Kreditzusagen	75,4		29,5		35,5		10,4				
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	214,5	39,8		48,8		117,0		8,5		0,4	
Dieselswaps											
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	2,1		2,1								
Zahlungsausgang	2,1		2,1								

¹ Summe aus Zins und Tilgung

— GRAFIK 131

LIQUIDITÄTSPROFIL ZUM 31.12.2010											
in Mio €	Summe ¹	2011		2012		2013–2017		2018–2022		2023 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.750,4	143,4	118,2	151,7	34,5	786,9	2.120,5	222,5	1.961,0	61,7	150,0
Finanzierungsleasing	82,0	3,5	8,6	2,9	9,2	7,5	30,6	2,6	9,6	1,8	5,7
Konzessionsverbindlichkeit	1.370,2	17,9	55,2	21,3	46,8	149,9	194,2	204,4	146,4	266,5	267,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	345,6	1,3	273,8	1,0	33,3	4,2	12,0	3,0	8,0	1,4	7,6
Kreditzusagen	142,8		66,1		29,8		46,9				
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	155,3	45,3		39,7		67,9		2,4			
Dieselswaps	0,3		0,3								
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	34,3		34,3								
Zahlungsausgang	34,1		34,1								

¹ Summe aus Zins und Tilgung

— GRAFIK 132

WÄHRUNGSENSITIVITÄT				
Risiko in Mio €	31.12.2011		31.12.2010	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
EUR / TRY	0,47	0,53	0,40	0,43
US-\$/PEN	0,50	0,52	0,45	0,46
EUR/SAR	0,16	0,16	0,22	0,22

— GRAFIK 133

Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen Euro (EUR) und Türkische Neue Lira (TRY) beziehungsweise Saudische Riyal (SAR) sowie zwischen US-Dollar (US-\$) und peruanische Nuevo Sol (PEN). Primär entstehen Transaktionsrisiken im operativen Geschäft, wenn den Einzahlungen aus Umsatzerlösen keine währungskongruenten Auszahlungen gegenüberstehen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und zum Teil durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Im Wesentlichen erfolgt die Absicherung durch den Einsatz von Devisentermingeschäften.

Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben: — GRAFIK 133

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in € beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in € bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird soweit wie möglich durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer

fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten 12 Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des 10-Jahre-Swapssatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von 12 Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow-Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: €: 3,25 Prozentpunkte; US-\$: 4,75 Prozentpunkte; TRY: 10,25 Prozentpunkte; Schweizer Franken (CHF): 2,50 Prozentpunkte; PEN: 6,70 Prozentpunkte; Saudi Riyal (SAR): 4,50 Prozentpunkte; Kanadischer Dollar (CAD): 3,75 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in € aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow-Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed

wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von 12 Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von 12 Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2011 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem (einer) Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 10,7 Mio € (Vorjahr: 28,9 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 10,7 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 24,5 Mio € (Vorjahr 23,2 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -13,8 Mio € (Vorjahr 5,7 Mio €).

ZINSENSITIVITÄT		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Zinssensitivität	10,7	28,9
davon aus derivativen Finanzinstrumenten	24,5	23,2
davon aus originären Finanzinstrumenten	-13,8	5,7

— GRAFIK 134

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 97,6 Mio € (Vorjahr 116,4 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 97,6 Mio € höher (niedriger).

Sonstige Preisrisiken

Des Weiteren hat der Fraport-Konzern Finanzanlagen sowie Dieselswaps im Bestand, die sonstigen Preisrisiken unterliegen. Als Risikovariablen spielen Aktienkurse und Commodity-Preise eine Rolle. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwerts der Finanzinstrumente und hat keinen Einfluss auf den Cash Flow. Zur Quantifizierung der sonstigen Preisrisiken werden ebenfalls Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Die den Analysen zugrunde liegenden

Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert der Bewertungen im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung.

Ausgehend von den Beständen in der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2011 und den getroffenen Annahmen resultiert eine eigenkapitalbezogene Sensitivität von 5,2 Mio € (Vorjahr 7,3 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen hätte sich durch eine veränderte Marktbewertung der Finanzanlagen und Dieselswaps das Eigenkapital entsprechend um 5,2 Mio € erhöht oder vermindert (Vorjahr 7,3 Mio €).

Kapital-Management

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapital-Management liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht das Unternehmen die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die dargestellten Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht des Unternehmens ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

NET DEBT (NETTO-FINANZVERSCHULDUNG) =

kurzfristige Finanzverbindlichkeiten
 + langfristige Finanzverbindlichkeiten
 – liquide Mittel
 – kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“
 und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

EBITDA =

Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen

INTEREST EXPENSE (ZINSAUFWAND) =

Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN			
Kennzahlen	Korridor	31.12.2011	31.12.2010
Net Debt / EBITDA	max. 4–6 x	3,3	2,9
EBITDA / Interest Expense	min. 3–4 x	4,2	3,9

— GRAFIK 135

48_ Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidierte Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden.

Nahestehende Unternehmen und Personen sind Personen oder Unternehmen, die dem berichtenden Unternehmen nahestehen.

Eine Person oder ein naher Familienangehöriger dieser Person steht dem berichtenden Unternehmen nahe, wenn diese Person das berichtende Unternehmen beherrscht oder an dessen gemeinschaftlicher Führung beteiligt ist; maßgeblichen Einfluss auf das berichtende Unternehmen hat; oder im Management des berichtenden Unternehmens oder eines Mutterunternehmens des berichtenden Unternehmens eine Schlüsselposition bekleidet.

Außerdem steht ein Unternehmen dem berichtenden Unternehmen nahe, wenn unter anderem beide Unternehmen zum selben Konzern gehören, eines der beiden Unternehmen ein assoziiertes Unternehmen oder ein Gemeinschaftsunternehmen des anderen ist (IAS 24.9 a, b).

Als Geschäftsvorfall mit nahestehenden Unternehmen und Personen gilt die Übertragung von Ressourcen, Dienstleistungen oder Verpflichtungen zwischen dem berichtenden Unternehmen und einem nahestehenden Unternehmen beziehungsweise einer

nahestehenden Person, unabhängig davon, ob dafür ein Entgelt in Rechnung gestellt wird.

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und des zwischen diesen Gesellschaftern bestehenden Konsortialvertrags ist die Fraport AG ein von diesen Gesellschaftern beherrschtes Unternehmen.

Die Fraport AG unterhält zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen der Landesbetrieb Hessen-Forst, die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Darüber hinaus erstreckt sich die Angabepflicht nach IAS 24 auf Geschäfte mit assoziierten Unternehmen sowie Geschäfte mit Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Fraport AG ausüben, einschließlich naher Familienangehöriger oder zwischengeschalteter Unternehmen.

Alle Transaktionen zwischen den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an die Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Diese Grundlagen werden einer Preisprüfung durch die Behörden des Bundes unterzogen. Der Umfang der Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt: — GRAFIK 136

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner				Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	
Umsatzerlöse	2011	1,3	0,2	3,0	6,8	12,8
	2010	1,4	0,2	5,1	10,2	10,7
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2011	9,9	8,2	7,6	10,6	88,5
	2010	2,7	10,8	6,4	16,1	80,4
Zinsen	2011	-0,9	-	0,1	6,7	-
	2010	-1,3	-	0,1	0,7	-
Forderungen	2011	-	-	0,2	13,0	0,2
	2010	0,4	-	1,2	7,4	0,1
Darlehensforderungen	2011	-	-	6,7	90,9	-
	2010	-	-	4,1	15,8	-
Verbindlichkeiten	2011	27,5	-	5,6	0,2	26,3
	2010	28,8	-	2,2	1,4	32,3

— GRAFIK 136

Den Führungskräften der Ebene 1 (Geschäftsbereichsleiter) sowie den Führungskräften der strategischen Servicebereiche wurden insgesamt Bezüge von 1.785 Tsd € (im Vorjahr 1.510 Tsd €) gewährt. Zu Beziehungen zu Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern siehe auch Tz. 52, 53 und 54.

49_ Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt, für die eine einmalige Gebühr erhoben worden ist. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde mit Bescheid vom 28. September 2011 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit am 28. September 2011 erfolgter Anpassung und Ergänzung der Genehmigung, die am 25. Oktober 2011 eine weitere Änderung erfahren hat, wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen von bestimmten Lärmschutzvorschriften des ICAO-Abkommens nicht erfüllenden Luftfahrzeuge auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

– Die gemäß § 43a Absatz 1 Luftverkehrszulassungsverordnung (LuftVZO) genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt – Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte. Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die Fraport AG und Vertreter der Fluggesellschaften haben sich im Dezember 2009 über die Entwicklung der Flughafen-Entgelte für die Jahre 2010 und 2011 am Frankfurter Flughafen geeinigt. Die Entgelte erhöhten sich zum 1. Juli 2010 um 4% und zum 1. Oktober 2010 um 3%. Ab 1. April 2011 betrug die Erhöhung weitere 3% und ein halbes Jahr später ab 1. Oktober 2011 2,5%. Darüber hinaus wurde am 19. Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015 erzielt. Basierend auf der erwarteten Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sieht der Vertrag für die Jahre 2012 bis 2015 eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung sieht der Vertrag eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vor.

Die Entgeltordnungen ab 1. April 2011 und ab 1. Oktober 2011 wurden vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) genehmigt und am 10. Februar 2011 in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 34,6% der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

– Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Dritt- abfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Airlines vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Um-

satzerlösen der Fraport AG in 2011 entfielen auf die Bodenverkehrs-dienste 17,9% und auf Infrastruktur-Entgelte 13,5%.

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 34,0% der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc. (Konzessionsnehmer)

Im April 2007 erhielt das Konsortium, an dem die Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der Türkischen Flughafen-Behörde (DHMI-Konzessionsgeber) unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 managen die Fraport AG und die IC Yatirim Holding A.S. gemeinsam das bisher von der Fraport AG geführte internationale Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP-Terminal. Am 23. September 2009 übernahm das Fraport-Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Holding und Celebi Holding betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller 3 Terminals und das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte laufen bis zum Jahresende 2024.

Der Konzessionsnehmer ist dazu verpflichtet, Terminal-Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist er verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt der Konzessionsnehmer darüber hinaus eine Konzessionsabgabe in Höhe von netto 2,01 Mrd €.

Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagier-Entgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagier-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögenswerte

in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat der Konzessionsnehmer zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,8 Mio € zugunsten des Konzessionsgebers hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der von der Fraport AG durch eine Unternehmensgarantie gegenüber der Bank besicherte Anteil betrug 35,7 Mio €. Nach offizieller Abnahme des neuen Inlands-Terminals (Terminal 3) seitens des Konzessionsgebers wurde die Gewährleistungsgarantie 2011 vereinbarungsgemäß um 0,5 Mio € auf 142,3 Mio € reduziert. Der von der Fraport AG besicherte Anteil reduziert sich anteilig um 0,1 Mio € auf 35,6 Mio €.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie der Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas in Höhe von 313,6 Mio € sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassene Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2% der Gesamtumsätze, mindestens 19,2% auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrs-dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist der Konzessionsnehmer verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (Performance Bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB- oder besser, in den ersten 10 Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chaves in Lima (Peru).

Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere 10 Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Neben dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafen-Infrastruktur ist der Konzessionsnehmer gegenüber dem Konzessionsgeber verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 110 Mio US-\$ zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 110 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Der Bau der zweiten Landebahn wurde noch nicht begonnen.

Des Weiteren ist der Konzessionsnehmer zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von 2 Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationiert mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Weiterhin wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens

und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

50_ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2011 hat sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderung ergeben:

Die Taube Hodson Stonex Partners LLP, London, Großbritannien hat uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide am 29. April 2011 unter die Schwelle von 3 % gefallen ist und zu diesem Tag 2,995 % (2.753.171 Stimmrechte) betrug. 2,995 % der Stimmrechte (2.753.171 Stimmrechte) werden nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG der Taube Hodson Stonex Partners LLP zugerechnet.

Die Artio Global Management LLC (ehemals Julius Baer Investment Management LLC), New York, USA hat uns nach §21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Holdings LLC, New York, USA hat uns nach §21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Investors Inc. (ehemals Julius Baer Americas, Inc.), New York, USA hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellt sich zum 31. Dezember 2011 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 2011 51,60 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,49 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,11 %.

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 2011): Artio Global Investors Inc. 9,96 % und Deutsche Luft-hansa AG 9,92 %. 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 28,52 % liegen keine Meldungen vor (verbleibender Free Float).

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

Am 12. Dezember 2011 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

52 _ Angaben zu Vorstand und Aufsichtsrat

Vergütungsbericht

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

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

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

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

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 45). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

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

Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen

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

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH und von Herrn Peter Schmitz für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der ASG Airport Service Gesellschaft mbH erhaltenen Bezüge wurden auf die jeweilige Tantiemezahlung 2011 der Fraport AG angerechnet.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge. Als Sachbezüge werden die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. Diese Sachbezüge stehen allen Vorstandsmitgliedern prinzipiell in gleicher Weise zu, die Höhe variiert je nach der persönlichen Situation.

Zudem erhalten die Vorstandsmitglieder bei freiwilliger gesetzlicher Rentenversicherung die Hälfte des Gesamtbeitrags beziehungsweise bei nicht freiwilliger Rentenversicherung die Hälfte des bei gesetzlicher Rentenversicherung zu zahlenden Gesamtbeitrags erstattet.

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den ROFRA des Fraport-Konzerns für das jeweilige Geschäftsjahr an. EBITDA bezeichnet das operative Konzern-Ergebnis, ROFRA die Verzinsung auf das eingesetzte Vermögen, das heißt die Gesamtkapitalrendite („Return on Fraport-Assets“). Beide Kennzahlen (EBITDA und ROFRA) sind betriebswirtschaftlich anerkannte Parameter zur Messung des Unternehmenserfolgs.

Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die Ergebnisse addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

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

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

Mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award, 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 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von 3 Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle 3 Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2014 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere. Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten

ausgedrückte Zahl) zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle 2 Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

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

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

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

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft

ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von 4 Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt. Die zugewiesenen Performance-Shares werden anschließend zu dem am Ende des Performance-Zeitraums aktuellen durchschnittlichen Börsenkurs abgerechnet, woraus sich die in bar zu leistende LTIP-Zahlung ergibt. Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2011 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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

Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150 % der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert. Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die 4 relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als 12 Monate angedauert hat.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 181,9 Tsd € (Vorjahr 121,1 Tsd €), Herbert Mai, Peter Schmitz sowie Dr. Matthias Zieschang jeweils 138,5 Tsd € (Vorjahr 92,2 Tsd €).

Pensionszusagen

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

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

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 54,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2011 beträgt 55,0 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 36,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2011 34,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage ([Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport])

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten			Barkomponente	Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
Dr. Stefan Schulte	415,0	24,4	682,9		1.122,3
Herbert Mai	300,0	33,7	482,0		815,7
Peter Schmitz	300,0	37,5	482,0		819,5
Dr. Matthias Zieschang	320,0	38,7	530,2		888,9
Insgesamt	1.335,0	134,3	2.177,1		3.646,4

— GRAFIK 137

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

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

— GRAFIK 138

über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über 8 Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet.

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

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

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von 2 Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen.

Die Entschädigung wird auf ein von Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

Vergütung des Vorstands 2011

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 137, 138

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2011 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2011.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2011 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2012.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt 1. Januar 2011 bewertet.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010				
in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
			Tantieme	Insgesamt
Dr. Stefan Schulte	415,0	18,7	605,4	1.039,1
Herbert Mai	300,0	26,4	427,2	753,6
Peter Schmitz	300,0	28,4	427,2	755,6
Dr. Matthias Zieschang	320,0	32,6	470,0	822,6
Insgesamt	1.335,0	106,1	1.929,8	3.370,9

— GRAFIK 139

VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010	
in Tsd €	Aktienbasierte Komponente
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung
	LTIP
Dr. Stefan Schulte	285,1
Herbert Mai	217,0
Peter Schmitz	217,0
Dr. Matthias Zieschang	217,0
Insgesamt	936,1

— GRAFIK 140

IN VORJAHREN GEWÄHRTE KOMponentEN MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG					
	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2011 in Tsd €
Dr. Stefan Schulte	17.000	17.000	17.000	51.000	81,0
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	45.000	71,4
Peter Schmitz	0	0	7.000	7.000	19,8
Dr. Matthias Zieschang	15.000	15.000	15.000	45.000	71,4
Insgesamt	47.000	47.000	54.000	148.000	243,6

— GRAFIK 141

Die Gesamtvergütung in 2010 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 139, 140

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 141

Der Aufwand resultiert aus den Aktienoptionen, die nach IFRS 2 aufwandswirksam erfasst wurden. Hierbei handelt es sich um

die 4. und 5. Tranche aus dem MSOP 2005, die noch im Bestand sind.

Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 27.367 Tsd €. Davon entfallen 20.210 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2011 1.528 Tsd €.

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

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN AKTIVE VORSTANDSMITGLIEDER			
in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2010	Veränderung 2011	Verpflichtung 31.12.2011
Dr. Stefan Schulte	2.226	380	2.606
Herbert Mai	1.936	281	2.217
Peter Schmitz	1.199	133	1.332
Dr. Matthias Zieschang	708	294	1.002
Insgesamt	6.069	1.088	7.157

— GRAFIK 142

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2011 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

Sonstige Vereinbarungen

Jedes Vorstandsmitglied hat sich verpflichtet, über den Zeitraum des jeweiligen Dienstvertrags Aktien der Fraport AG in einem Gegenwert, bezogen auf die kumulierten Anschaffungskosten, von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als 5 Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Die Bestellung von Herrn Dr. Matthias Zieschang wurde bis zum 31. März 2017 als Mitglied des Vorstands verlängert.

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

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 242,2 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbs-

verbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der 2 Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere 2 Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten lassen. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtet Herr Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung des Diensthandys, 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 2011

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 angepasst und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach pro vollem Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Andert-halb-fache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro vollem Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet. Abweichend davon erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € pro Sitzung (siehe auch Tz. 54).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2011 insgesamt mit 534,7 Tsd € vergütet (Vorjahr 519,2 Tsd €).

Vergütung des Beraterkreises 2011

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet.

Im Geschäftsjahr 2011 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 92,5 Tsd € (Vorjahr 78,0 Tsd €).

53_ Vorstand

Mitglieder des Vorstands

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSTANDSVORSITZENDER

Dr. Stefan Schulte

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

VORSTAND ARBEITSDIREKTOR

Herbert Mai

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Services GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:

_ Airport Cater Service GmbH (seit 1.4.2011)

Mitglied im Gesellschafterausschuss:

_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

VORSTAND OPERATIONS

Peter Schmitz

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH (bis 31.12.2010)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Fraport Cargo Service GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH (bis 31.12.2010)

_ Fraport Cargo Services GmbH

VORSTAND CONTROLLING UND FINANZEN

Dr. Matthias Zieschang

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse

54_ Aufsichtsrat

Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

VORSITZENDER

Karlheinz Weimar

HESSISCHER MINISTER DER FINANZEN A. D.

(Bezüge 2011: 38.550 €

2010: 37.750 €)

Mitglied im Leitungsausschuss:

_ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (ab 1.7.2011)

Mitglied im Beirat:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (bis 1.7.2011)

Mitglied im Wirtschafts- und Infrastrukturbank-Ausschuss:

_ Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (bis 1.7.2011)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ DIAMOS AG (bis 1.7.2011)

STELLVERTRETENDER VORSITZENDER

Gerold Schaub

LANDESFACHBEREICHSL EITER VERKEHR VER.DI HESSEN

(Bezüge 2011: 33.450 €

2010: 31.450 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ LSG Lufthansa Service Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ LSG Sky Chefs Deutschland GmbH (bis 30.6.2011)

Ismail Aydin

STELLVERTRETENDER BETRIEBSRATSVORSITZENDER

(Bezüge 2011: 22.750 €

2010: 22.350 €)

Dr. Manfred Bischoff

AUFSICHTSRATSVORSITZENDER DER DAIMLER AG

(Bezüge 2011: 21.550 €

2010: 21.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Daimler AG

_ SMS GmbH

_ Voith GmbH

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

_ Royal KPN N. V.

_ Unicredit S.p.A.

Jutta Ebeling

BÜRGERMEISTERIN DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(ab 1. Juni 2011)

(Bezüge 2011: 13.825 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- _ Gas-Union GmbH
- _ Mainova AG
- _ Messe Frankfurt GmbH
- _ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development GmbH

Vorsitzende der Betriebskommission:

- _ Kita Frankfurt
- _ Volkshochschule Frankfurt am Main

Mitglied der Betriebskommission:

- _ Städtische Kliniken Frankfurt am Main – Höchst (bis 28.8.2011)
- _ Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main

Dr. Margarete Haase

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTZ AG

(Bezüge 2011: 26.750 €)

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

- _ DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ ElringKlinger AG (ab 31.5.2011)
- _ ZF Friedrichshafen AG (ab 1.1.2012)

Jörg-Uwe Hahn

HESSISCHER MINISTER DER JUSTIZ,

FÜR INTEGRATION UND EUROPA

(Bezüge 2011: 32.250 €

2010: 31.450 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ALEA Hoch- und Industriebau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ HA Hessen Agentur GmbH
- _ hr-Senderservice GmbH

Mitglied im Beirat:

- _ ÖD-Beirat DBV-Winterthur

Erdal Kina

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2011: 22.750 €

2010: 22.350 €)

Lothar Klemm

HESSISCHER STAATSMINISTER A. D.

(Bezüge 2011: 30.350 €

2010: 28.350 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (bis 1.8.2011)
- _ REA Mobile AG (bis 11.2.2011)
- _ Dietz AG
- _ Variolog AG (ab 3.5.2011)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ IQB Career Services AG

Stefan H. Lauer

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTSCHE LUFTHANSA AG

(Bezüge 2011: 16.600 €

2010: 7.050 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ Austrian Airlines AG
- _ Lufthansa Flight Training GmbH
- _ Germanwings GmbH (ab 1.12.2011)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ LSG Lufthansa Service Holding AG
- _ Lufthansa Cargo AG
- _ Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
- _ ESMT European School of Management and Technology GmbH
- _ Germanwings GmbH (1.11.–30.11.2011)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Swiss International Air Lines AG
- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Member of the Board of Directors:

- _ Aircraft Maintenance and Engineering Corp.
(stellvertretender Vorsitzender)
- _ British Midland Ltd. (Vorsitz) (bis 9.9.2011)
- _ SN Airholding SA/NV
- _ Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express)
(stellvertretender Vorsitzender)

Arno Prangenberg

WIRTSCHAFTSPRÜFER, STEUERBERATER

(Bezüge 2011: 25.550 €

2010: 26.350 €)

Gabriele Rieken

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2011: 24.350 €

2010: 24.350 €)

Petra Rossbrey

GENERALBEVOLLMÄCHTIGTE FINANZEN UND ADMINISTRATION DER GCS GESELLSCHAFT FÜR CLEANING SERVICES MBH & CO. AIRPORT FRANKFURT / MAIN KG

(Bezüge 2011: 26.750 €

2010: 26.350 €)

Mitglied im Beirat:

- _ Energy Air GmbH

Dr. h. c. Petra Roth

OBERBÜRGERMEISTERIN DER STADT FRANKFURT AM MAIN
(Bezüge 2011: 25.950 €
2010: 24.750 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

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

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von**Wirtschaftsunternehmen:**

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- _ Dom Römer GmbH
- _ Gas-Union GmbH
- _ House of Logistics & Mobility GmbH (HOLM) (ab 1.11.2010)
- _ Grontmij A&T GmbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH
- _ FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- _ Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
- _ The Forsythe Company gGmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Mitglied in der Trägerkommission:

- _ Sparkassenzweckverband Nassau

Mitglied im Vorstand:

- _ Deutscher Sparkassen- und Giroverband

Mitglied im Beirat:

- _ E.ON Ruhrgas AG (bis 31.12.2010)
- _ Deutsche Vermögensberatung AG
- _ Thüga AG

Mitglied im Fernsehrat:

- _ Zweites Deutsches Fernsehen

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

STAATSSSEKRETÄR IM BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,
BAU UND STADTENTWICKLUNG
(Bezüge 2011: 16.600 €
2010: 6.200 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ Deutsche Flugsicherung GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Deutsche Bahn AG
- _ DB Mobility Logistics AG

Hans-Jürgen Schmidt

1. STELLVERTRETENDER LANDESVORSITZENDER
KOMBA GEWERKSCHAFT HESSEN

VORSITZENDER
KOMBA GEWERKSCHAFT KREISVERBAND
FLUGHAFEN FRANKFURT / MAIN

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2011: 26.750 €
2010: 25.550 €)

Werner Schmidt**BETRIEBSRATSMITGLIED**

(Bezüge 2011: 24.750 €
2010: 22.350 €)

Vorsitzender des Vorstands:

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

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

- _ kombi gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ SMW Abwasser GmbH (bis 31.5.2011)
- _ FraSec GmbH

Mitglied in der Verbandsversammlung:

- _ Riedwerke Kreis Groß-Gerau (bis 31.5.2011)

Lutz Sikorski

STADTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(bis 5. Januar 2011)

(Bezüge 2010: 22.350 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
- _ RTW Planungsgesellschaft mbH
- _ FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Messe Frankfurt GmbH
- _ ivm GmbH
- _ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH
- _ Sportpark Stadion Frankfurt
- _ Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- _ FSV Frankfurt 1899 Fußball GmbH
- _ FAAG (Frankfurter Aufbau AG)

Peter Wichtel

MITGLIED DES DEUTSCHEN BUNDESTAGS

(Bezüge 2011: 31.050 €

2010: 30.250 €)

Mitglied im Vorstand:

- _ Unfallkasse Hessen

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ operational services GmbH & Co. KG

Edgar Stejskal

KONZERN-BETRIEBSRATSVORSITZENDER

(Bezüge 2011: 29.550 €

2010: 28.750 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger

(Bezüge 2011: 44.550 €

2010: 42.550 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ DWS Investment GmbH
- _ Evonik Industries AG
- _ TUI AG

55_ Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

TOCHTERGESELLSCHAFTEN						
Name der Gesellschaft	Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €	
AirIT Services AG	Lautzenhausen	2011	100,0	1.748	324	
		2010	100,0	1.479	275	
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	97.786	5.351	
		2010	100,0	17.388	1.486	
Airport Cater Service GmbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	26	0	
		2010	100,0	26	0	
Air-Transport IT Services, Inc.	Orlando / USA	2011	100,0	5.037	742	
		2010	100,0	4.349	1.655	
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi	Istanbul / Türkei	2011	100,0	45.547	362	
		2010	100,0	53.366	-40	
APS Airport Personal Service GmbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	2.831	2.281	
		2010	100,0	1.461	911	
Energy Air GmbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	2.700	2.601	
		2010	100,0	2.132	2.012	
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE	Athen / Griechenland	2011	100,0	77	-5	1
		2010	100,0	83	-6	1
FraCareServices GmbH	Frankfurt a. M.	2011	51,0	1.427	139	
		2010	51,0	1.288	114	
Fraport Airport Operations India Private Ltd.	Bangalore / Indien	2011	100,0	2	0	1
		2010	100,0	2	0	1
Fraport Asia Ltd.	Hong Kong / China	2011	100,0	90.533	2.814	
		2010	100,0	54.142	1.057	
Fraport Cargo Services GmbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	30.302	16.074	
		2010	100,0	19.875	4.952	
Fraport Casa GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	20.979	-21	2
		2010	100,0			
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	Flörsheim a. M.	2011	100,0	11.533	11.158	3,4
		2010	100,0	12.727	5.792	3,4
Fraport Malta Business Services Ltd.	St. Julians / Malta	2011	100,0	68.033	1.561	
		2010	100,0	66.565	988	
Fraport Malta Ltd.	St. Julians / Malta	2011	100,0	70.961	2.258	
		2010	100,0	68.703	1.426	
Fraport Objekte 162 163 GmbH	Flörsheim a. M.	2011	100,0	23	1	
		2010	100,0	22	1	
Fraport (Philippines) Services, Inc.	Manila / Philippinen	2011	99,99	-3.331	0	1
		2010	99,99	-3.242	0	1
Fraport Peru S.A.C.	Lima / Peru	2011	99,99	405	84	
		2010	99,99	290	118	
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH	Frankfurt a. M.	2011	51,0	412	178	
		2010	51,0	233	138	
Fraport Objekt Mönchhof GmbH	Flörsheim a. M.	2011	100,0	23	1	
		2010	100,0	22	1	
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG	Flörsheim a. M.	2011	100,0	4.406	9.282	3,4
		2010	100,0	6.002	3.186	3,4
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH	Flörsheim a. M.	2011	100,0	24	3	
		2010	100,0	22	3	
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG	Flörsheim a. M.	2011	100,0	4.515	1.212	3,4
		2010	100,0	4.423	952	3,4

TOCHTERGESELLSCHAFTEN						
Name der Gesellschaft	Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €	
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	Riyadh / Saudi Arabien	2011	100,0	14.420	3.577	
		2010	100,0	10.297	6.026	
FraSec Fraport Security Services GmbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	5.382	145	
		2010	100,0	5.237	-2.909	
FRA – Positionsaufsicht GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	25	0	²
		2010	100,0	25	0	²
FRA – Verkehrszentrale GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	25	0	²
		2010	100,0	25	0	²
FRA – Vorfeldaufsicht GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	25	0	²
		2010	100,0	25	0	²
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH	Neu-Isenburg	2011	100,0	25	0	²
		2010	100,0	25	0	²
Fraport Twin Star Airport Management AD	Varna / Bulgarien	2011	60,0	42.199	11.334	
		2010	60,0	30.865	8.344	
FSG Flughafen-Service GmbH	Frankfurt a. M.	2011	33,33	154	79	
		2010	33,33	154	79	
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt / Main KG	Frankfurt a. M.	2011	40,0	2.869	1.721	⁴
		2010	40,0	2.831	1.676	⁴
International Aviation Security (UK) Ltd.	London/ Großbritannien	2011	100,0	0	0	¹
		2010	100,0	0	0	¹
International Aviation Security, Lda.	Lissabon/ Portugal	2011	100,0	0	0	¹
		2010	100,0	0	0	¹
Lima Airport Partners S.R.L.	Lima / Peru	2011	70,01	30.301	15.111	
		2010	70,01	22.141	13.425	
Media Frankfurt GmbH	Frankfurt a. M.	2011	51,0	5.059	2.259	
		2010	51,0	2.800	2.289	
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH	Frankfurt a. M.	2011	100,0	38	2	
		2010	100,0	36	1	

— GRAFIK 143

GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Name der Gesellschaft	Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €	
AirITSystems GmbH	Hannover	2011	50,0	3.070	830	
		2010	50,0	3.176	977	
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi	Antalya / Türkei	2011	50,0	23.090	-154	
		2010	50,0	23.244	-37	
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi	Antalya / Türkei	2011	50,0	-122.299	44.214	
		2010	50,0	-157.132	46.633	
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi	Antalya / Türkei	2011	50,0	349	27	¹
		2010	50,0	385	29	¹
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH	Frankfurt a. M.	2011	16,66	230	31	
		2010	16,66	199	0	
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH	Frankfurt a. M.	2011	33,33	3.582	-417	
		2010	33,33	4.000	1.242	
IC Ictas Uluslararası Insaat Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi	Ankara / Türkei	2011	50,0	5.776	4	¹
		2010	50,0	6.806	-1	¹
Medical Airport Service GmbH	Kelsterbach	2011	50,0	4.783	1.140	
		2010	50,0	4.074	1.079	
Multi Park II Mönchhof GmbH	Walldorf (Baden)	2011	50,0	47	11	
		2010	50,0	116	1.543	
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	Frankfurt a. M.	2011	52,0	16.791	1.193	
		2010	52,0	17.524	6.220	
Pantares Tradeport Asia Ltd.	Hong Kong / China	2011	50,0	4.856	783	
		2010	50,0	3.674	146	
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.	Shanghai / China	2011	50,0	288	7	
		2010	50,0	260	4	
Terminal for Kids gGmbH	Frankfurt a. M.	2011	50,0	1.138	414	
		2010	50,0	725	133	

— GRAFIK 144

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

Name der Gesellschaft	Sitz		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €	
Airmail Center Frankfurt GmbH	Frankfurt a. M.	2011	40,0	4.628	1.965	
		2010	40,0	3.403	984	
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	Frankfurt a. M.	2011	49,0	1.623	1.517	
		2010	49,0	1.105	1.021	
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	Hannover	2011	30,0	138.052	-97	
		2010	30,0	138.586	-5.430	
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	Xianyang City / China	2011	24,5	439.857	26.722	
		2010	24,5	257.491	18.386	
Thalita Trading Ltd; Northern Capital Gateway LLC	Lakatamia / Zypern; St. Petersburg / Russland	2011	35,5	33.052	9.709	
		2010	35,5	45.903	8.259	
Tradeport Hong Kong Ltd.	Hong Kong / China	2011	18,75	-15.587	2.122	
		2010	18,75	-17.299	386	

— GRAFIK 145

ANDERE BETEILIGUNGEN

Name der Gesellschaft	Sitz	Anteil am Kapital		Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	
		Jahr	in %			
Afriport S.A.	Luxemburg/ Luxemburg	2011	10,0	264	-22	
		2010	10,0	286	-24	
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR	Quito/Ecuador	2011	35,0	-	-	1,5,6
		2010	35,0	-	-	1
Delhi International Airport Private Ltd.	Neu Delhi/Indien	2011	10,0	295.743	-69.636	7
		2010	10,0	423.774	3.283	7
Flughafen-Partner Holding GmbH	Berlin	2011	28,6	-	-	1,8
		2010	28,6	-	-	1,8
Gateways for India Airports Private Ltd.	Bangalore/Indien	2011	13,51	2	0	1
		2010	13,51	2	0	1
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E.	Madrid / Spanien	2011	20,0	-	-	1,8
		2007	20,0	-575	-786	1,5
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E.	Madrid / Spanien	2011	20,0	-	-	1,8
		2007	20,0	-1.282	-2.604	1,5
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E.	Madrid / Spanien	2011	20,0	-	-	1,8
		2007	20,0	871	270	1,5
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E.	Madrid / Spanien	2011	20,0	-	-	1,8
		2007	20,0	1.642	-762	1,5
operational services GmbH & Co. KG	Frankfurt a. M.	2011	50,0	5.024	1.897	9
		2010	50,0	3.127	1.151	9
Perishable-Center Frankfurt GbR	Frankfurt a. M.	2011	0,0	-	-	5,10
		2010	0,0	3.480	1.432	
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt	Frankfurt a. M.	2011	10,0	-	-	5
		2010	10,0	718	-11	5
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG	Frankfurt a. M.	2011	4,0	-	-	5
		2010	4,0	374	143	5
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc. (PTH)	Pasay City/ Philippinen	2011	40,0	-	-	1,5
		2005	40,0	-1.590	833	
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc. (PTI)	Manila/ Philippinen	2011	40,0	-	-	1,5
		2005	40,0	-2.937	1.390	
Philippine Airport and Ground Services, Inc. (PAGS)	Manila/ Philippinen	2011	40,0	-	-	1,5
		2005	40,0	4.533	9	
Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO)	Pasay City/ Philippinen	2011	30,0	-	-	1,5
		2005	30,0	98.747	4.761	
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG	Frankfurt a. M.	2011	2,4	-	-	4,5
		2010	2,4	-320.482	-69.699	4

¹ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation

² Neugründung in 2011

³ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme

⁴ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar)

⁵ Aktueller Abschluss liegt nicht vor

⁶ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik

⁷ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März

⁸ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt

⁹ Zwischen der Gesellschaft und dem anderen Gesellschafter besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, Fraport hat keinen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik

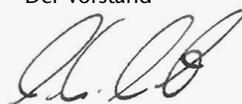
¹⁰ Gesellschaft ohne Bareinlage

— GRAFIK 146

Frankfurt am Main, den 5. März 2012

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

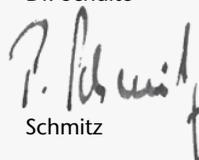
Der Vorstand



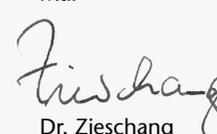
Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 5. März 2012
Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

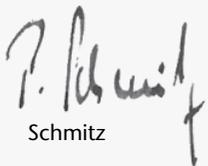
Der Vorstand



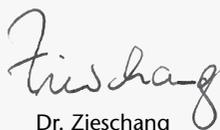
Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS,

wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 5. März 2012
KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagenseil	Kunz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

SIEBENJAHRESÜBERSICHT ¹							
in Mio €	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Umsatzerlöse	2.371,2	2.194,6	2.010,3	2.101,6	2.329,0	2.143,9	2.089,8
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,4	0,4	0,9	0,4	0,5	0,0	0,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	40,3	36,9	39,1	33,8	24,6	23,1	20,6
Sonstige betriebliche Erträge	40,9	52,1	45,3	66,1	71,7	83,3	31,2
Gesamtleistung	2.452,8	2.284,0	2.095,6	2.201,9	2.425,8	2.250,3	2.141,7
Materialaufwand	-541,1	-491,1	-471,6	-471,1	-461,4	-353,3	-333,6
Personalaufwand	-906,3	-880,4	-866,9	-925,6	-1.143,3	-1.076,9	-1.032,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-203,1	-201,9	-187,4	-204,5	-240,6	-241,7	-233,1
EBITDA	802,3	710,6	569,7	600,7	580,5	578,4	542,5
Abschreibungen	-305,7	-279,7	-268,8	-241,5	-245,2	-248,0	-235,9
Betriebliches Ergebnis / EBIT	496,6	430,9	300,9	359,2	335,3	330,4	306,6
Zinsergebnis	-144,4	-137,7	-99,7	-71,0	-25,3	-11,1	-13,1
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	11,5	7,0	4,3	-15,1	2,5	5,6	8,2
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,1	0,1	5,3	6,8	6,3
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	-7,2	-	-	-	-
Sonstiges Finanzergebnis	-16,4	-21,5	-3,9	24,2	0,9	23,3	-12,6
Finanzergebnis	-149,3	-152,2	-106,4	-61,8	-16,6	24,6	-11,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit / EBT	347,3	278,7	194,5	297,4	318,7	355,0	295,4
Ertragsteuern	-96,5	-7,2	-42,5	-100,5	-90,5	-115,9	-127,0
Konzern-Ergebnis	250,8	271,5	152,0	196,9	228,2	239,1	168,4
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	10,4	8,6	5,6	7,2	5,0	-0,4	0,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	240,4	262,9	146,4	189,7	223,2	239,5	168,1
Ergebnis je 10 €-Akte in € unverwässert	2,62	2,86	1,60	2,07	2,44	2,63	1,85
Ergebnis je 10 €-Akte in € verwässert	2,60	2,85	1,59	2,05	2,42	2,59	1,82

Kennzahlen

EBITDA-Marge	%	33,8	32,4	28,3	28,6	24,9	27,0	26,0
EBIT-Marge	%	20,9	19,6	15,0	17,1	14,4	15,4	14,7
Umsatzrendite	%	14,6	12,7	9,7	14,2	13,7	16,6	14,1
Fraport-Assets	Mio €	4.447,3	4.019,7	3.820,2	3.419,1	3.075,0	2.802,9	2.848,3
ROFRA	%	11,2	10,7	7,9	10,5	10,9	11,8	10,8
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie in €	€	38,00	47,16	36,28	30,91	53,87	54,02	44,90
Dividende je Aktie in €	€	1,25 ²	1,25	1,15	1,15	1,15	1,15	0,90
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt		20.595	19.792	19.970	23.079	30.437	28.246	25.781

Kennzahlen

		Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006	Stand 31.12.2005
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	Mio €	115,4 ²	115,6	106,2	105,6	105,3	105,2	82,1
Netto-Finanzschulden	Mio €	2.636,6	2.024,4	1.614,5	925,6	338,0	-49,8	-2,1
Capital Employed	Mio €	5.342,6	4.626,9	4.043,5	3.328,0	2.734,5	2.196,0	2.075,1
Gearing Ratio	%	97,4	77,8	66,5	38,5	14,1	-2,2	-0,1
Verschuldungsgrad	%	28,6	22,1	18,2	14,1	5,9	-1,1	-0,1
Dynamischer Verschuldungsgrad	%	426,1	356,7	378,5	187,9	67,6	-10,0	0,0
Working Capital	Mio €	977,6	1.878,4	2.030,0	919,7	218,0	568,2	574,4

¹ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben² Vorgeschlagene Dividende

SIEBENJAHRESÜBERSICHT ¹							
in Mio €	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006	Stand 31.12.2005
Geschäfts- oder Firmenwert	38,6	38,6	40,0	22,7	22,7	97,1	108,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.067,1	1.073,4	1.098,4	597,6	570,3	3,2	–
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	43,6	32,4	34,0	33,3	43,9	39,1	50,2
Sachanlagen	5.643,8	5.013,3	4.486,4	3.968,6	3.628,6	2.768,3	2.611,6
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	74,6	34,0	34,7	9,0	10,1	66,9	37,4
Anteile an assoziierten Unternehmen	138,0	97,1	72,9	72,4	37,1	56,2	53,6
Andere Finanzanlagen	648,6	394,6	474,7	205,4	252,2	302,1	209,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33,5	20,9	20,0	42,4	58,5	36,8	33,2
Ertragsteuerforderungen	29,6	29,6	23,6	26,6	33,5	32,2	–
Latente Steueransprüche	48,2	43,1	68,3	30,4	7,2	16,4	19,3
Langfristige Vermögenswerte	7.765,6	6.777,0	6.353,0	5.008,4	4.664,1	3.418,3	3.123,1
Vorräte	81,4	77,9	54,0	47,4	39,5	32,9	14,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	163,9	178,3	158,4	154,9	154,6	185,5	190,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	280,2	319,2	492,2	205,1	76,6	62,3	71,5
Ertragsteuerforderungen	6,2	5,5	5,3	7,8	13,2	2,0	–
Zahlungsmittel	927,1	1.812,6	1.802,3	1.154,8	651,3	632,5	574,2
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	–	–	–	165,6	0,1	2,7
Kurzfristige Vermögenswerte	1.458,8	2.393,5	2.512,2	1.570,0	1.100,8	915,3	852,8
Gezeichnetes Kapital	918,8	918,4	917,7	916,1	914,6	913,7	910,7
Kapitalrücklage	584,7	582,0	578,3	573,1	565,2	558,8	550,5
Gewinnrücklagen	1.317,9	1.217,7	1.039,2	1.018,8	1.022,0	878,5	698,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.821,4	2.718,1	2.535,2	2.508,0	2.501,8	2.351,0	2.159,3
Nicht beherrschende Anteile	29,4	21,2	22,6	60,2	33,0	22,1	15,4
Eigenkapital	2.850,8	2.739,3	2.557,8	2.568,2	2.534,8	2.373,1	2.174,7
Finanzschulden	4.034,0	4.256,6	4.126,9	1.685,3	830,6	718,8	622,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	64,9	60,0	114,7	192,9	365,6	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	1.001,0	949,2	904,7	514,8	451,7	106,1	115,4
Latente Steuerverpflichtungen	106,9	105,5	143,9	123,5	108,3	139,7	119,7
Pensionsverpflichtungen	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4	20,6	21,4
Ertragsteuerrückstellungen	68,1	68,0	135,0	170,0	163,0	166,2	167,0
Sonstige Rückstellungen	214,8	147,0	129,9	101,0	136,2	101,4	112,1
Langfristige Schulden	5.512,6	5.608,4	5.575,4	2.806,5	2.074,8	1.252,8	1.158,0
Finanzschulden	219,9	151,8	118,9	555,5	367,8	125,2	140,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,9	274,6	219,8	393,8	441,5	229,0	173,3
Sonstige Verbindlichkeiten	187,4	180,5	147,7	63,6	75,7	118,1	105,1
Ertragsteuerrückstellungen	2,4	12,9	6,7	1,9	14,2	16,4	18,5
Sonstige Rückstellungen	222,4	203,0	238,9	188,9	185,3	218,8	206,2
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	–	–	–	70,8	0,2	–
Kurzfristige Schulden	861,0	822,8	732,0	1.203,7	1.155,3	707,7	643,2
Bilanzsumme	9.224,4	9.170,5	8.865,2	6.578,4	5.764,9	4.333,6	3.975,9
Veränderung gegenüber Vorjahr in %							
Langfristige Vermögenswerte	14,6	6,7	26,8	7,4	36,4	9,5	13,4
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	4,0	7,1	1,1	0,2	6,7	8,1	5,3
Anteil an der Bilanzsumme in %							
Langfristige Vermögenswerte	84,2	73,9	71,7	76,1	80,9	78,9	78,6
Eigenkapitalquote	29,3	28,4	27,4	36,5	41,6	51,8	52,2

¹ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben

GLOSSAR

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital¹

Dividendenrendite

Dividende je Aktie / Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT / Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA / Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital¹ / Bilanzsumme

Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil / Eigenkapital¹

EURIBOR

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

Fraport-Assets

Betriebsnotwendiges Kapital des Fraport-Konzerns

Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte – Auszahlungen

in Sachanlagen – Auszahlungen für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte – Auszahlungen für Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden / Eigenkapital¹

Investitionsquote

Investitionen / Umsatzerlöse

Jahres-Performance der Aktie

Prozentuale Steigerung der Gesamrendite im Berichtszeitraum; (Jahresschlusskurs der Aktie + Dividende je Aktie) / Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Aktie / Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Positionen der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Aktie multipliziert mit der Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed, EBIT / Capital Employed

ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets, EBIT / Fraport-Assets

Umsatzrendite

EBT / Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden / Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

¹ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag

IMPRESSUM

Herausgeber

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

Kontakt Investor Relations

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

Konzept und Design

Heisters & Partner, Büro für Kommunikationsdesign
Mainz

Fotografie

Michael Rast, St. Gallen
Martin Joppen, Frankfurt
Fraport AG

Druck

Eberl Print GmbH, Immenstadt

Veröffentlichungstermin

20. März 2012

Redaktionsschluss

5. März 2012

Sprachgebrauch

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

FINANZKALENDER 2012

Mittwoch, 9. Mai 2012

Zwischenbericht zum 31. März 2012

Freitag, 11. Mai 2012

Hauptversammlung 2012

Mittwoch, 8. August 2012

Zwischenbericht zum 30. Juni 2012

Dienstag, 6. November 2012

Zwischenbericht zum 30. September 2012

VERKEHRSKALENDER 2012

VERKEHRSKALENDER 2012	
Monat	
März 2012 / 3M 2012	Montag, 16. April 2012
April 2012	Freitag, 11. Mai 2012
Mai 2012	Donnerstag, 14. Juni 2012
Juni 2012 / 6M 2012	Mittwoch, 11. Juli 2012
Juli 2012	Freitag, 10. August 2012
August 2012	Mittwoch, 12. September 2012
September 2012 / 9M 2012	Donnerstag, 11. Oktober 2012
Oktober 2012	Montag, 12. November 2012
November 2012	Mittwoch, 12. Dezember 2012

Das Papier entspricht den Anforderungen des Blauen Engels.



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

