



Fraport auf einen Blick

Konzern-Finanzzahlen

in Mio €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	2.442,0	2.371,2	3,0 %
Gesamtleistung	2.549,2	2.452,8	3,9 %
EBITDA	850,7	802,3	6,0 %
EBIT	498,0	496,6	0,3 %
EBT	366,1	347,3	5,4 %
Konzern-Ergebnis	251,6	250,8	0,3 %
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	238,3	240,4	-0,9 %
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	43,94	38,00	15,6 %
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	2,59	2,62	-1,1 %
Dividende je Aktie (€)	1,25 ¹⁾	1,25	0,0 %
Dividendenrendite zum 31. Dezember (%)	2,8 ¹⁾	3,3	-0,5 PP ⁴⁾
Operativer Cash Flow	553,0	618,8	-10,6 %
Free Cash Flow	-162,4	-350,1	-
Investitionen	1.059,7	1.440,2	-26,4 %
Bilanzsumme	9.640,6	9.224,4	4,5 %
Eigenkapital	2.945,5	2.850,8	3,3 %
Eigenkapital ohne Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags	2.794,3	2.706,0	3,3 %
Konzern-Liquidität ²⁾	1.663,1	1.606,9	3,5 %
Netto-Finanzschulden ²⁾	2.934,5	2.647,0	10,9 %
Capital Employed ²⁾	5.728,8	5.353,0	7,0 %
Fraport-Assets	5.152,3	4.447,3	15,9 %
Umsatzrendite (%)	15,0	14,6	0,4 PP ⁴⁾
Eigenkapitalrendite (%)	8,5	8,9	-0,4 PP ⁴⁾
EBITDA-Marge (%)	34,8	33,8	1,0 PP ⁴⁾
EBIT-Marge (%)	20,4	20,9	-0,5 PP ⁴⁾
ROCE ²⁾ (%)	8,7	9,3	-0,6 PP ⁴⁾
ROFRA (%)	9,7	11,2	-1,5 PP ⁴⁾
Gearing Ratio ²⁾ (%)	105,0	97,8	7,2 PP ⁴⁾

Tabelle 1

Verkehrszahlen

	2012	2011	Veränderung
Passagiere: Fraport-Konzern ³⁾ (Mio)	188,2	180,8	4,1 %
davon in Frankfurt (Mio)	57,5	56,4	1,9 %
Cargo-Volumen: Fraport-Konzern ³⁾ (Tsd t)	3.392,4	3.573,1	-5,0 %
davon in Frankfurt (Tsd t)	2.066,4	2.215,2	-6,7 %
Flugbewegungen: Fraport-Konzern ³⁾ (Tsd)	1.676,5	1.636,9	2,4 %
davon in Frankfurt (Tsd)	482,2	487,2	-1,0 %

Tabelle 2

Beschäftigte

	2012	2011	Veränderung
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.963	20.595	1,8 %
davon in Deutschland	18.939	18.391	3,0 %
Personalaufwand (Mio €)	947,8	906,3	4,6 %

Tabelle 3

¹⁾ Vorgeschlagene Dividende (2012).

²⁾ Liquidität um abgegrenzte Zinsen bereinigt, Vorjahreswerte angepasst.

³⁾ Die Verkehrszahlen der Flughäfen in Riad und Jeddah (Management-Verträge) sowie Dakar (Management-/Berater-Vertrag bis Ende Juli 2012). Fraport hält zudem 60 % der Anteile an der Betreiber-Gesellschaft des neuen Flughafens von Dakar, der sich aktuell in der Bauphase befindet.) lagen zum Redaktionsschluss nicht vor.

⁴⁾ Prozentpunkte.

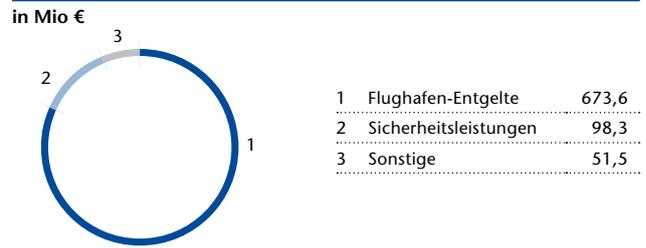
Fraport-Segmente

Aviation

in Mio €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	823,4	774,9	6,3%
Personalaufwand	278,9	263,9	5,7%
EBITDA	199,9	187,8	6,4%
EBITDA-Marge	24,3%	24,2%	0,1 PP ¹⁾
EBIT	77,6	96,1	-19,3%
Durchschnittlich Beschäftigte	6.298	6.088	3,4%

Tabelle 4

Umsatzsplit 2012



Grafik 1

Retail & Real Estate

in Mio €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	452,9	444,7	1,8%
Personalaufwand	46,6	42,6	9,4%
EBITDA	333,9	305,3	9,4%
EBITDA-Marge	73,7%	68,7%	5,0 PP ¹⁾
EBIT	251,5	232,1	8,4%
Durchschnittlich Beschäftigte	629	596	5,5%

Tabelle 5

Umsatzsplit 2012



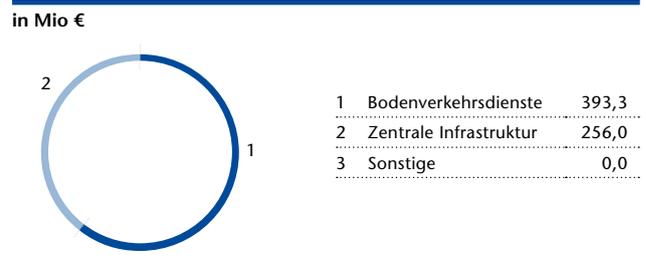
Grafik 2

Ground Handling

in Mio €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	649,3	655,5	-0,9%
Personalaufwand	403,3	390,8	3,2%
EBITDA	43,6	54,5	-20,0%
EBITDA-Marge	6,7%	8,3%	-1,6 PP ¹⁾
EBIT	4,7	20,3	-76,8%
Durchschnittlich Beschäftigte	8.924	8.899	0,3%

Tabelle 6

Umsatzsplit 2012



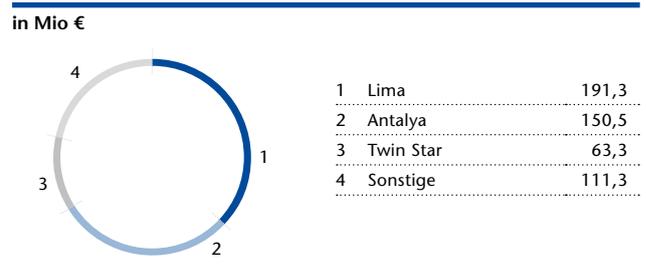
Grafik 3

External Activities & Services

in Mio €	2012	2011	Veränderung
Umsatzerlöse	516,4	496,1	4,1%
Personalaufwand	219,0	209,0	4,8%
EBITDA	273,3	254,7	7,3%
EBITDA-Marge	52,9%	51,3%	1,6 PP ¹⁾
EBIT	164,2	148,1	10,9%
Durchschnittlich Beschäftigte	5.112	5.012	2,0%

Tabelle 7

Umsatzsplit 2012



Grafik 4

¹⁾ Prozentpunkte.

1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Der Fraport-Vorstand	8

2 Corporate Governance

Bericht des Aufsichtsrats	12
Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	18

3 Konzern-Lagebericht

Die Lage des Fraport-Konzerns im Überblick	26
Der Fraport-Konzern	28
Geschäftsentwicklung 2012	37
Die Fraport-Aktie und Investor Relations	50
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	53
Nachtragsbericht	56
Prognosebericht	57

4 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	78
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	79
Konzern-Bilanz	80
Konzern-Kapitalflussrechnung	81
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	82
Konzern-Anlagespiegel	84
Segment-Berichterstattung	86
Konzern-Anhang	88

5 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	174
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	175
7-Jahres-Übersicht	176
Grafik- und Tabellenverzeichnis	178
Glossar	180
Impressum	U5
Finanzkalender 2013	U5
Verkehrskalender 2013	U5

„Ein Plus für unsere Fluggäste“

„Ein Zugewinn für unsere Kunden“

„Eine Erhöhung der Terminal-Kapazität in Frankfurt“

„Ein Mehr an Shopping-Möglichkeiten“

„Ein Schritt in die Zukunft“ oder einfach nur:

„Der neue Flugsteig A-Plus.“

Nach einer Bauzeit von rund 4 Jahren hat Fraport am 10. Oktober 2012 den Flugsteig A-Plus am Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen. Der knapp 800 Meter lange Flugsteig erhöht die jährliche Terminal-Kapazität des Flughafens um rund 6 Millionen Passagiere und bietet zusätzliche Terminal-Positionen für 7 Großraumflugzeuge, die flexibel auch für bis zu 11 kleinere Flugzeugtypen eingesetzt werden können. Mit seinen neu geschaffenen Retail-Flächen wird der Flugsteig maßgeblich dazu beitragen, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier am Frankfurter Flughafen von derzeit 3,32 Euro in Richtung 4 Euro im Geschäftsjahr 2013 zu erhöhen. Die Baukosten des Flugsteigs beliefen sich auf zirka 700 Millionen Euro.



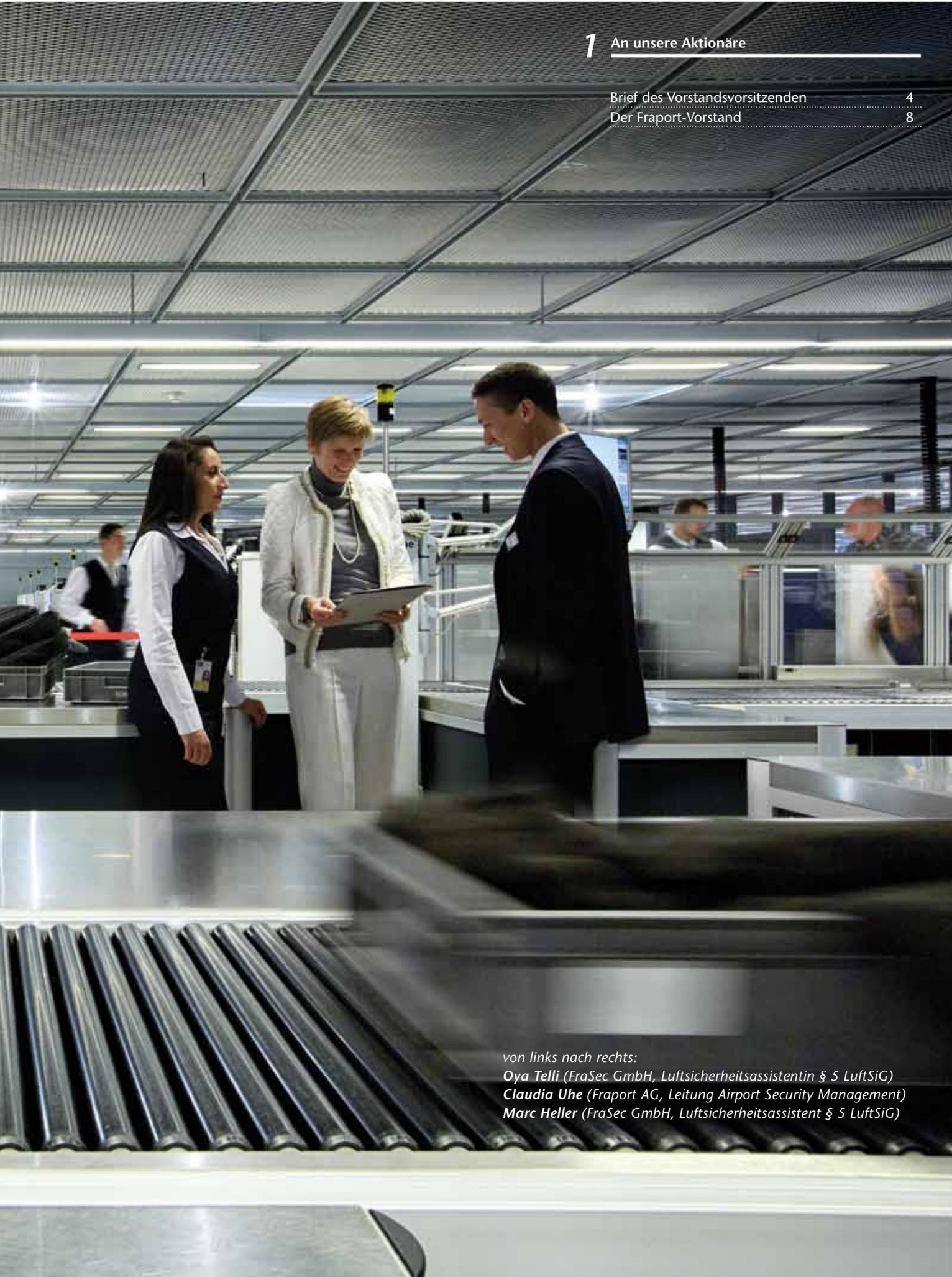


Aviation Mit Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus hat sich die Terminal-Kapazität in Frankfurt von jährlich etwa 58 Millionen Fluggästen auf rund 64 Millionen erhöht. Damit trägt Fraport dem zukünftig erwarteten Wachstum des Luftverkehrsmarkts Rechnung. Zur Sicherstellung reibungsloser Prozesse hat Fraport mit dem Flugsteig A-Plus Raum für über 40 neue Sicherheitskontrollspuren geschaffen. Zudem garantieren sogenannte Fast-Lanes sowie eine innovative Wegführung schnelle Ein- und Umsteigeprozesse. Als Teil der Passagier-Service-Initiative „Great to have you here!“ sorgen Kinderspielflächen, ein modernes Beleuchtungskonzept sowie hochwertige Sanitäreinrichtungen für ein Höchstmaß an Reisequalität.



1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Der Fraport-Vorstand	8



von links nach rechts:
 Oya Telli (FraSec GmbH, Luftsicherheitsassistentin § 5 LuftSiG)
 Claudia Uhe (Fraport AG, Leitung Airport Security Management)
 Marc Heller (FraSec GmbH, Luftsicherheitsassistent § 5 LuftSiG)

Brief des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

mit dem diesjährigen Geschäftsbericht möchte ich Sie herzlich an unserem neuen Flugsteig A-Plus am Standort Frankfurt begrüßen! Der im vergangenen Oktober von uns in Betrieb genommene Flugsteig setzt neue Maßstäbe in Produktqualität und Funktionalität. Dies zeigt sich bereits in der sehr positiven Annahme des A-Plus durch die Fluggesellschaften und unsere Passagiere, ob abfliegend, umsteigend oder in Frankfurt ankommend. Mit einer Kapazität von rund sechs Millionen Passagieren kann der Flugsteig jährlich in etwa so viele Fluggäste befördern wie beispielsweise unser Beteiligungs-Flughafen am Standort Hannover insgesamt. Rund 12.000 Quadratmeter Retail-Fläche, also eine Fläche, die ausschließlich für Einzelhandels- und Gastronomiegeschäfte zur Verfügung steht, ist größer als ein Fußballfeld. Dies entspricht zum einen einer Verdopplung unserer bislang in Frankfurt zur Verfügung stehenden luftseitigen Einzelhandelsfläche und bietet unseren Passagieren zum anderen eine bis dato noch nicht vorhandene Einkaufswelt mit neuen Marken und Konzepten. Richtungsweisend ist der Flugsteig auch in ökologischer Sicht, unter anderem durch seine moderne Fassadentechnik. Diese senkt die CO₂-Emission des Gebäudes gegenüber einer herkömmlichen Bauweise um etwa 40 Prozent und liefert einen wichtigen Beitrag zur Schonung der Umwelt – während sie für uns und Ihr Unternehmen gleichzeitig Kosten spart.

Obwohl der Flugsteig seinen Betrieb erst schrittweise im letzten Quartal des vergangenen Geschäftsjahres aufgenommen hat, konnte insbesondere unser Segment Retail & Real Estate erste positive Effekte aus der Inbetriebnahme erzielen. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös je Passagier“ haben wir im Vergleich zum Vorjahr um fast fünf Prozent auf 3,32 Euro gesteigert. Betrachte ich nur das vierte Quartal, verzeichneten wir einen Zuwachs von über zehn Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal.

Aber nicht nur in dieser Dimension hat sich Ihr Unternehmen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 gut entwickelt. In einem schwierigen Umfeld konnte der Flughafen Frankfurt ein, im Vergleich zu vielen anderen deutschen und europäischen Flughäfen, klares Plus an Passagieren von knapp zwei Prozent erzielen. Konzernweit stieg die Zahl der Passagiere an den Flughäfen, an denen wir einen Anteil von mindestens 50 Prozent halten, um rund drei Prozent auf annähernd 100 Millionen. Grund für das leicht höhere Wachstum war insbesondere unsere Beteiligung am Flughafen Lima, die aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität des Landes Peru ein unverändert starkes Luftverkehrswachstum aufwies.

Trotz des Passagierwachstums und der dargestellten positiven Entwicklung im Bereich Retail lag der Konzern-Umsatz mit einem Zuwachs von drei Prozent auf 2,44 Milliarden Euro leicht niedriger als unsere Prognose von mehr als 2,5 Milliarden Euro. Dieser Unterschied ist jedoch einzig auf einen buchhalterischen Effekt zurückzuführen, der ohne Ergebnisauswirkung war. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern, also das „EBITDA“, konnten wir dagegen deutlich um sechs Prozent auf gut 850 Millionen Euro steigern. Damit haben wir unsere Prognose, das operative Ergebnis um mindestens fünf Prozent zu verbessern, vollkommen erfüllt. Auch hinsichtlich des Konzern-Ergebnisses konnten wir mit rund 252 Millionen Euro unsere Prognose eines konstanten Ergebnisses erreichen. Dieses Ergebnis begründet es auch, Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, auf der diesjährigen Hauptversammlung erneut eine Dividende in Höhe von 1,25 Euro je Aktie vorzuschlagen.

An dieser Stelle möchte ich mich, auch im Namen meiner Vorstandskollegin und -kollegen, bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken, die mit ihrem Einsatz im vergangenen Jahr dieses Ergebnis erst möglich gemacht haben.

Blicke ich nach vorne, ist die Situation der europäischen Luftverkehrsindustrie im Geschäftsjahr 2013 durch konjunkturelle und strukturelle Herausforderungen unverändert gekennzeichnet. Das makroökonomische Umfeld wird auch im Jahr 2013 anspruchsvoll bleiben. Die branchenspezifischen Belastungen aus dem weiterhin geplanten Emissionshandel für Fluggesellschaften innerhalb der Europäischen Union und der deutschen Luftverkehrsteuer haben dämpfende Wirkungen auf die Luftverkehrsnachfrage. In der Folge nehmen Fluggesellschaften Kapazitäten aus dem Markt und eine Reihe von Flughäfen erwartet mitunter sehr deutliche Passagierrückgänge. Für den Flughafen Frankfurt gehen wir dagegen dennoch von einer im Wesentlichen stabilen Passagierzahl im laufenden Geschäftsjahr aus.

Angesichts dieses Umfelds werden wir das Geschäft auch in diesem Jahr sehr kostenbewusst steuern und gleichzeitig sicherstellen, dass die erreichte hohe Qualität der betrieblichen Prozesse und die erzielte Passagierzufriedenheit gewahrt werden. Um dies zu gewährleisten, haben wir mit unserer Service-Initiative „Great to have you here!“ wichtige Weichen gestellt, kontinuierlich steigende Kundenzufriedenheitswerte zeigen dies.

Der Luftverkehr ist in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder durch herausfordernde Phasen gegangen. Die darauffolgenden Jahre waren dann in der Regel durch deutliche Passagierzuwächse geprägt. Dies bestätigen derzeit – trotz der aktuellen Herausforderungen – auch die Luftverkehrsprognosen. Mittel- bis langfristig wird auch für Europa ein durchschnittlicher Passagierzuwachs von – je nach Studie – 2,5 bis über vier Prozent pro Jahr erwartet. Richtig ist aber auch, dass außerhalb Europas mit einem stärkeren Wachstum gerechnet wird.

Hier sind wir mit unseren internationalen Flughafen-Engagements, die wir in dem Segment „External Activities & Services“ gebündelt haben, richtig aufgestellt. Etwa ein Drittel unseres operativen Ergebnisses erwirtschaftet dieses Segment bereits heute. Unsere internationalen Aktivitäten wollen wir wertschaffend weiter ausbauen, auch wenn wir im abgelaufenen Geschäftsjahr in Brasilien und Portugal nicht zum Zuge gekommen sind. Neue Projekte sind bereits in der Prüfung.

Für das uns im vergangenen Jahr entgegengebrachte Vertrauen darf ich mich bei Ihnen herzlich bedanken. Bleiben Sie uns, wie auch unserer Aktie, weiterhin gewogen.

Ihr



Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

Die strategische und operative Verantwortung des Fraport-Konzerns trägt der Vorstand, bestehend aus Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (seit 1. Januar 2013), Michael Müller (seit 1. Oktober 2012), Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Die Bestellung des Fraport-Vorstands obliegt dem Aufsichtsrat der Gesellschaft, die Entlastung des Vorstands erfolgt durch die jährliche Hauptversammlung.

Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen
Jahrgang 1961
Bestellung bis 31. März 2017

Peter Schmitz
Vorstand Operations
Jahrgang 1950
Bestellung bis 31. August 2014

Anke Giesen
Vorstand Ground Handling
Jahrgang 1963
Bestellung bis 31. Dezember 2017



Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender

Jahrgang 1960
Bestellung bis 31. August 2014

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor

Jahrgang 1957
Bestellung bis 30. September 2017





Retail & Real Estate Auf rund 12.000 Quadratmetern Retail-Fläche bietet der neue Flugsteig A-Plus nicht nur mehr als 60 Gastronomie- und Einkaufsflächen, sondern auch Raum für Ruhe, Orientierung und Erholungspausen. Auf mehreren Ebenen umfasst das multifunktionale Gebäudekonzept Shopflächen und Loungebereiche für ankommende, abfliegende und umsteigende Passagiere. Die neuen Marktplätze bieten 365 Tage im Jahr Shopping- und Erlebnisangebote.



2 Corporate Governance

Bericht des Aufsichtsrats	12
Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	18



von links nach rechts:
Nadine Brauckmann (Gebr. Hennessy Frankfurt, Leitung Sales Team)
Volker Moser (Gebr. Hennessy Frankfurt, Retail Manager)
Ute Pohl (Fraport AG, Handels- und Vermietungsmanagement –
 Leitung Retailing)
Christian Sültemeyer (Fraport AG, Handels- und Vermietungsmanagement –
 Leitung Category Management Duty Free)

Bericht des Aufsichtsrats



Karlheinz Weimar
Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2012 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. 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, einer Strategieklausur und einer Sondersitzung zusammen. Im Durchschnitt aller Sitzungen nahmen 92,5 % der Mitglieder an den Sitzungen teil. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Gremiums teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

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

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn am Frankfurter Flughafen Ende 2011 trat die „Lärmbetroffenheit des Umlandes“ noch stärker als zuvor in den Fokus der Beratungen. Der Aufsichtsrat hat sich intensiv über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes informiert. Großen Raum nahm dabei die Vereinbarung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ ein, die am 29. Februar 2012, unter Beteiligung des Landes Hessen, der Deutschen Lufthansa, des Forums Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung, des Luftfahrtverbandes BARIG und der Fraport AG, geschlossen wurde und die unter anderem die Bereitstellung von finanziellen Mitteln, insbesondere durch das Land Hessen und die Fraport AG, vorsieht. Das Gesamtvolumen des Maßnahmenpakets „Passiver Schallschutz“ der Allianz für Lärmschutz beläuft sich damit auf 335 Millionen Euro.
- > Daneben wurde auch über die Anpassung und Erweiterung der bestehenden Terminals sowie die Planungen für das Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens wiederkehrend informiert.
- > Ein weiteres Thema am Standort Frankfurt waren die Tarifaueinandersetzungen in den Bereichen Vorfeldkontrolle, Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht und der adäquate Umgang mit dem durch die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) initiierten Streik zu Beginn des Jahres 2012.
- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat, im Rahmen seiner Sondersitzung am 10. Dezember 2012, der Beteiligung an dem Ausschreibungsverfahren für die Flughafen-Konzessionsgesellschaft ANA S.A., Lissabon, zu.
- > Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie die außer-prozessualen Bemühungen, von der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminals 3 am Flughafen Manila zu erhalten. Besonders im Fokus stand dabei die Einreichung und Verfolgung der neuen ICSID-Schiedsklage, die infolge der Aufhebung des für Fraport negativen ICSID-Schiedsspruchs aus dem Jahr 2007 durch das ICSID-ad hoc Committee in Washington am 23. Dezember 2010 möglich wurde.

- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2011, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 11. Mai 2012 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2011. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012 vorzuschlagen. Zur Umsetzung des turnusmäßig vorgesehenen Wechsels des Jahresabschlussprüfers beabsichtigt er, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2013 den Wechsel zur PricewaterhouseCoopers AG, Frankfurt am Main, vorzuschlagen.
- > Der Aufsichtsrat stimmte außerdem der Erhöhung des Ausstellungsrahmens für Bietungs- und Vertragserfüllungsbürgschaften bei der Tochtergesellschaft Air-Transport IT Services Inc. zu und genehmigte
 - einen weiteren Kapitalerhöhungsrahmen zur Nutzung durch die Fraport Malta Ltd. für Kreditvergaben an Fraport-Mehr- und Minderheitsgesellschaften durch die Fraport Malta Business Services Ltd.,
 - einen zusätzlichen Reserverahmen zur flexiblen Kreditaufnahme in 2013 sowie
 - die Wirtschaftsplanung 2013.
- > Der Aufsichtsrat stimmte darüber hinaus einigen Einzelmaßnahmen, darunter dem Abschluss eines Memorandum of Understanding (MoU Cargo) mit der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG zur weiteren Entwicklung des Frachtstandorts Frankfurt, zu.
- > Im Rahmen seiner Strategieklausur hat sich der Aufsichtsrat zudem standortübergreifend vertieft mit den Chancen und Perspektiven befasst, die sich aus dem im Wandel begriffenen Luftverkehrsmarkt ergeben.

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, geeigneten Fällen wurden im gesetzlichen Rahmen 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 dem Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ sowie der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum siebenmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten und dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Die Sitzungen des Prüfungsausschusses fanden regelmäßig in Gegenwart von Vertretern des Abschlussprüfers statt. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2012 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsberichte wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2013 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2013 (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 2012 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer 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. Darüber hinaus wurde die Entscheidung für einen Vorschlag an die Hauptversammlung zum Wechsel des Abschlussprüfers in 2013 vorbereitet.

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 Revisionssystems sowie des Compliance-Management-Systems und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Die Schwerpunkte der Beratungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Rahmen von vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2012 lagen erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Hinblick auf die Beteiligungen sprach der Ausschuss unter anderem Beschlussempfehlungen zu den Themen „Erhöhung des Ausstellungsrahmens für Bietungs- und Vertragserfüllungsbürgschaften bei der Tochtergesellschaft Air Transport IT Services“ und „MoU Cargo“ gegenüber dem Aufsichtsrat aus. Darüber hinaus standen regelmäßig die bereits bestehenden Beteiligungen im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei die am Flughafen Lima anstehenden Erweiterungen durch einige Aufsichtsratsmitglieder, im Rahmen eines vor Ort Termins im Frühjahr 2012, persönlich, unter anderem mit dem peruanischen Premierminister Herrn Oscar Valdes, dem Minister für Außenwirtschaft und Tourismus, Herrn Jose Luis Silva sowie dem stellvertretenden Minister für Verkehr, Herrn Alejandro Chang, erörtert wurden. Auch Opportunitäten bezüglich weiterer Beteiligungs-Engagements wurden evaluiert und diskutiert. Ferner begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt am Main und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2013 Stellung.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2012 erneut regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Weitere Themen waren das Gesundheitsmanagement, die Vergütung der Führungskräfte im Konzern, die Ergebnisse einer Altersstrukturanalyse und die Kinderbetreuungseinrichtungen bei Fraport und in der Region. Schwerpunkte der Diskussion bildeten daneben auch der vom Gesamtaufsichtsrat mitgetragene Widerstand gegen die geplante Verordnung der Europäischen Union (EU) zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste und der Betriebsübergang innerhalb des Bereichs Vorfeldkontrolle, Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht als Folge des Streiks der GdF.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum viermal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2012 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und insbesondere die Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile. Darüber hinaus bereitete er die Beschlüsse des Aufsichtsrats zur Bestellung der neuen Vorstandsmitglieder, Frau Anke Giesen und Herr Michael Müller, vor.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2012 zweimal zusammen, um die Wechsel im Aufsichtsrat nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Manfred Bischoff, Frau Jutta Ebeling und Herrn Prof. Klaus-Dieter Scheurle vorzubereiten. Der Nominierungsausschuss empfahl zunächst dem Plenum des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung 2012 Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt als Nachfolgerin für Herrn Dr. Manfred Bischoff vorzuschlagen. Darüber hinaus empfahl der Ausschuss dem Plenum des Aufsichtsrats, im Anschluss an die Hauptversammlung 2012, als Ersatz für die ausgeschiedenen Mitglieder den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main, Herrn Peter Feldmann sowie Herrn Staatssekretär Michael Odenwald zur gerichtlichen Bestellung durch das Amtsgericht Frankfurt am Main vorzuschlagen.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2012 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich vertieft mit den Weiterentwicklungen des DCGK befasst, welche die Regierungskommission am 15. Mai 2012 vorgelegt hat. Entsprechend der Neuregelung der Empfehlung zur Benennung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in Ziffer 5.4.1 DCGK hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 14. Dezember 2012 beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen. Die derzeitige Zusammensetzung des Aufsichtsrats entspricht dieser Anforderung, sodass dem Aufsichtsrat gemäß Ziffer 5.4.2 DCGK derzeit eine nach seiner Einschätzung angemessene Zahl unabhängiger Mitglieder angehört. Da zudem die Neufassung von Ziffer 5.4.6 Absatz 2 DCGK keine Empfehlung mehr bezüglich der Einführung eines erfolgsorientierten Vergütungsbestandteils für Aufsichtsräte vorsieht, konnte festgestellt werden, dass die Fraport AG den Empfehlungen des aktuellen DCGK nunmehr ohne Abweichungen entspricht.

Die Überprüfung der Effizienz seiner Tätigkeit nahm der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2012 mit externer Begleitung vor. Im Ergebnis fasste er eine Reihe von Beschlüssen, unter anderem zur regelmäßigen Überprüfung der Geschäftsordnungen, zur Organisation der Überwachung der Wirksamkeit des Compliance Management-Systems, zur Evaluation des Abschlussprüfers und zur thematischen Ausrichtung der jährlichen Strategieklausur.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen vom Vorstand und Aufsichtsrat am 14. Dezember 2012 abgegebenen Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ ab Seite 18. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Stefan H. Lauer vor dem Hintergrund seiner Vorstandstätigkeit für die Deutsche Lufthansa AG an der Beratung und Abstimmung zum „Abschluss eines Memorandum of Understanding (MoU) mit der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG zur weiteren Entwicklung des Frachtstandorts Frankfurt“ (14. Dezember 2012) nicht teilgenommen.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2012 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfungsauftrag hatte der Aufsichtsrat, am 21. November 2012, entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2012 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 Risikoprüherkennungs-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 Fraport AG zu verbundenen Unternehmen hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lagebericht aufgenommen ist:

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

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 22. März 2013 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 Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Personalia

Die Hauptversammlung am 11. Mai 2012 wählte Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt zum neuen Aufsichtsratsmitglied. Die Professorin für Global Production Logistics aus Bremen folgte auf Herrn Dr. Manfred Bischoff, der sein Mandat mit Ablauf der Hauptversammlung 2012 niederlegte.

Darüber hinaus hat das zuständige Registergericht der Stadt Frankfurt am Main am 3. September 2012 den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Herrn Peter Feldmann, in den Aufsichtsrat bestellt. Herr Feldmann übernimmt das Mandat von Frau Jutta Ebeling, die den Aufsichtsrat zum 31. August 2012 verlassen hat. Ebenfalls durch gerichtliche Bestellung folgte am 11. Dezember 2012 Herr Staatssekretär Michael Odenwald auf Herrn Prof. Klaus-Dieter Scheurle, der sein Mandat am 30. November 2012 niederlegte.

Auf Arbeitnehmerseite hat Frau Petra Rossbrey als Vertreterin der leitenden Angestellten zum 31. Juli 2012 ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für sie ist Herr Dr. Roland Krieg zum 1. August 2012 nachgerückt. Darüber hinaus folgte Herr Mario A. Bach am 5. Oktober 2012 dem zum 4. Oktober 2012 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Peter Wichtel und Herr Detlev Draths am 1. Februar 2013 der zum 31. Januar 2013 ausgeschiedenen Frau Gabriele Rieken.

Am 19. Juni 2012 beschloss der Aufsichtsrat zudem die Bestellung von Frau Anke Giesen und Herrn Michael Müller zu Mitgliedern des Vorstands.

Mit Blick auf das – trotz eines zunehmend schwierigen Umfelds – erfolgreiche Geschäftsjahr 2012 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr großes Engagement im Interesse des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 22. März 2013



Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

In der nachfolgenden Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB und dem nachfolgenden Corporate Governance Bericht gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), berichtet der Vorstand – zugleich für den Aufsichtsrat und in zusammengefasster Form (vergleiche Ziffer 3.10 DCGK) – über die Unternehmensführung und Corporate Governance bei Fraport.

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle, deren Ziel die nachhaltige Wertschöpfung ist. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen und eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und passt den eigenen Unternehmenskodex regelmäßig an neue Vorgaben des DCGK an.

Die folgenden Angaben nach § 289a HGB wurden gemäß § 317 Absatz 2 HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben am 14. Dezember 2012 folgende Entsprechenserklärung für das Jahr 2012 gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte Entsprechenserklärung erfolgte am 12. Dezember 2011. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit folgender Abweichung entsprochen:

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sieht keinen erfolgsorientierten, variablen Bestandteil vor (Kodex Ziffer 5.4.6 Absatz 2 in der Fassung vom 26. Mai 2010).“

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten entsprechend § 12 der Satzung eine feste Vergütung und Sitzungsgeld. Die Gesellschaft hält dies mit Blick auf die intensiv kontrollierende Tätigkeit des Aufsichtsrats für vertretbar. Diese Auffassung wurde durch die Neuregelung von Ziffer 5.4.6 Absatz 2 (Wegfall der Empfehlung einer erfolgsorientierten Vergütung für Aufsichtsratsmitglieder) in der von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex am 15. Mai 2012 vorgelegten und am 15. Juni 2012 im Bundesanzeiger veröffentlichten neuen Kodexfassung bestätigt.

Auch den Empfehlungen der neuen Kodexfassung vom 15. Mai 2012 hat die Fraport AG mit Ausnahme der neu gefassten Ziffer 5.4.1 entsprochen.

Aufgrund der Neuregelung der Empfehlung zur Benennung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in Ziffer 5.4.1 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 14. Dezember 2012 beschlossen, dass dem Gremium mindestens 3 im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Da die Neufassung von Ziffer 5.4.6 Absatz 2 DCGK keine Empfehlung mehr bezüglich der Einführung eines erfolgsorientierten Vergütungsbestandteils für Aufsichtsräte vorsieht, entspricht die Fraport AG den Empfehlungen des aktuellen DCGK ab heute ohne Abweichungen und wird dies auch zukünftig tun.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionären unverzüglich auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Konzern dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK

Die Fraport AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des DCGK, lediglich mit folgenden Abweichungen:

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 2012 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 2012 einen Stimmrechtsvertreter beauftragen. Da die Veranstaltung nach den Reden von Aufsichtsrats- und Vorstandsvorsitzendem nicht mehr im Internet übertragen wurde, bestand keine Notwendigkeit dafür, dass der Stimmrechtsvertreter für diese Aktionäre während der Hauptversammlung erreichbar war. Für Aktionäre, die an der Hauptversammlung teilnahmen, war die Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters hingegen auch während der Hauptversammlung gegeben.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für 5 Jahre bestellt. Das Unternehmen dokumentiert auf diesem Weg seine Bereitschaft zu einer langfristigen Zusammenarbeit. Zudem ist eine Erstbestellung für 5 Jahre nach wie vor gängige Praxis für beruflich erfahrene Personen und entspricht damit der Erwartung vieler potenzieller Vorstandsmitglieder.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Gemäß Ziffer 5.4.1 hat der Aufsichtsrat bereits im Geschäftsjahr 2010 das nachfolgende, unverändert gültige Ziel für seine 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 Ebenen 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 der Gesamtbeschäftigtenzahl der Fraport AG (Einzelgesellschaft) beträgt rund 19%. Der Aufsichtsrat der Fraport AG besteht aus 20 Mitgliedern, die Anzahl der weiblichen Mitglieder beträgt derzeit 3. Die Reduzierung von zuletzt von 5 auf nunmehr 3 weibliche Mitglieder ergab sich daraus, dass seit der letzten Hauptversammlung mit Frau Jutta Ebeling und Frau Petra Rossbrey 2 weibliche Mitglieder aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind und durch die Herren Oberbürgermeister Peter Feldmann und Dr. Roland Krieg ersetzt wurden. Mit Blick auf die anstehenden Wahlen zum Aufsichtsrat in 2013 wird jedoch angestrebt, den Frauenanteil innerhalb des Gremiums erneut mindestens auf das Zielniveau zu erhöhen.

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 den Wahlvorschlägen die internationale Erfahrung der Aufsichtsratskandidaten angemessen berücksichtigen.

Des Weiteren hat der Aufsichtsrat aufgrund der Neuregelung in Ziffer 5.4.1 DCGK in seiner Sitzung am 14. Dezember 2012 beschlossen, dass dem Gremium mindestens 3 im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Dem Aufsichtsrat gehören mit Frau Dr. Margarete Haase, Herrn Christian Strenger und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt bereits heute mindestens 3 unabhängige Anteilseignervertreter an.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus wendet die Fraport AG folgende Unternehmensführungspraktiken an:

Eigener Corporate Governance Kodex

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat eigene Corporate Governance-Grundsätze für das Unternehmen verabschiedet. Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft sowie der verantwortungsvollen Unternehmensführung, denen sich das Unternehmen verpflichtet hat. Weiter verdeutlicht er die wesentlichen Rechte der Aktionäre.

Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex ist eng an den DCGK angelehnt und wird regelmäßig im Licht neuer gesetzlicher Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards überprüft und gegebenenfalls angepasst (zuletzt am 14. Dezember 2012). Er kann auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Konzern abgerufen werden.

Wertebasiertes Compliance Management-System

Zur Sicherung und Förderung eines integren Geschäftsverhaltens führte die Fraport AG bereits im Jahr 2003 ein Wertemanagementsystem ein. Im Mittelpunkt des Systems stehen die strikte Rechtstreue der Beschäftigten, ein integrierter Umgang mit Geschenken und Zuwendungen sowie die Loyalität gegenüber den Unternehmensinteressen. Handlungsmaxime ist der Verhaltensstandard, der für alle Beschäftigten bindend und seit 2005 Bestandteil arbeitsvertraglicher Vereinbarungen ist. Zudem erwartet die Fraport AG von ihren Geschäftspartnern Initiativen zugunsten tadelloser Geschäftspraktiken. Bei Lieferanten setzt die Fraport AG die Unterzeichnung von Integritätserklärungen als Bestandteil der Vertragsbeziehungen voraus. Mittels regelmäßiger Online-Befragungen wird die Wirksamkeit des Wertemanagements überprüft und verbessert.

Als zusätzlichen Informationskanal für Compliance-Verstöße hat die Fraport AG im Januar 2009 ein elektronisches Hinweisgebersystem eingeführt. Über dieses online-basierte System können Beschäftigte sowie Geschäftspartner auf Fehlverhalten hinweisen. Das System schützt die Anonymität des Hinweisgebers und erlaubt eine orts- und zeitunabhängige Abgabe von Meldungen. Das Hinweisgebersystem findet neben dem Standort Frankfurt auch in allen ausländischen Unternehmen des Fraport-Konzerns mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50% Anwendung. Im Zuge der Weiterentwicklung der wertebasierten Compliance-Prozesse ergänzte die Fraport AG die Funktion der bisherigen internen Anlaufstelle für vertrauliche Informationen um die Funktion einer externen Ombudsfrau. Annette Parsch, Fachanwältin für Strafrecht, ist seit Dezember 2011 in dieser Funktion für die Fraport AG tätig. Zentrale Aufgabe der Ombudsfrau ist die vertrauliche Entgegennahme und rechtliche Prüfung von Hinweisen auf schwerwiegende Rechtsverstöße wie zum Beispiel Korruption, Unterschlagung oder Betrug innerhalb der Fraport AG. Sie steht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fraport-Konzerns sowie auch betriebsfremden Personen als vertrauensvolle Ansprechpartnerin zur Verfügung.

Seit Oktober 2012 bündelt die Fraport AG die Bereiche Wertemanagement und Compliance im Zentralbereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“ und schult 3.500 Mitarbeiter seit Beginn des Geschäftsjahres 2013. Für die weiteren Mitarbeiter stehen E-Learning Schulungen zur wertebasierten Compliance zu Informationszwecken zur Verfügung.

Darüber hinaus hat die Fraport AG im Februar 2013 im Bereich der Compliance 2 neue Verhaltenskodizes verabschiedet. Der neue Verhaltenskodex für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umfasst neben der Compliance die Bereiche Arbeitsbedingungen sowie Menschenrechte und bietet einen Überblick über die Grundausrichtung und Verantwortung der Fraport AG. Der neue Verhaltenskodex für Lieferanten beinhaltet die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen, Menschenrechte und Umwelt entlang der Lieferkette. Beide Kodizes werden sukzessive im Fraport-Konzern implementiert.

Anwendung international anerkannter Standards

Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung an allen Konzern-Standorten hat sich Fraport zur Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltensstandards – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO Kernarbeitsnormen – verpflichtet. Basierend auf diesen Leitlinien hat Fraport 2012 die zuvor genannten Verhaltenskodizes für Mitarbeiter und Lieferanten entwickelt, die seit 2013 sukzessive im Fraport-Konzern implementiert werden. Weitere Informationen zu den Unternehmensführungspraktiken können auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Nachhaltigkeit abgerufen werden.

Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane

Eine verantwortungsvolle, transparente Unternehmensführung und Kontrollstruktur ist für die Fraport AG die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend den gesetzlichen Vorschriften unterliegt die Fraport AG dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen Leitungs- und Kontrollorgan (Two-tier-Board) erreicht wird. Während der Vorstand das Unternehmen leitet, überwacht der Aufsichtsrat diesen. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten im Unternehmensinteresse eng zusammen.

Die Struktur der Leitungs- und Kontrollorgane stellt sich bei der Fraport AG wie folgt dar:

Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht seit dem 1. Januar 2013 aus 5 Mitgliedern, dem Vorsitzenden Herrn Dr. Stefan Schulte, Frau Anke Giesen sowie den Herren Michael Müller, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang. Er führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Der Vorstand ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus eine Geschäftsordnung, die sich der Vorstand selbst gegeben hat und die dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt wurde. Dieser ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in welcher die Ressortzuständigkeiten geregelt ist.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Darüber hinaus bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats für einige Angelegenheiten, insbesondere zur Übernahme von Verpflichtungen oberhalb einer Wertgrenze von 5 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt – wie bereits ausgeführt – in der Regel 5 Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im Vergütungsbericht im Konzern-Anhang (vergleiche Tz. 52) angegeben.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht aus 20 Mitgliedern. Die 10 Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die 10 Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für 5 Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmgleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, eine 2. Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere das Einsetzen und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2012: sechsmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit sowohl bezüglich ihrer Erfolgswirkung als auch ihrer Angemessenheit angesichts neuer Herausforderungen. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres.

Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht im Konzern-Anhang (siehe Tz. 52) angegeben.

Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer
Staatsminister a. D. Karlheinz Weimar (Vorsitz)	Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz)
Oberbürgermeister Peter Feldmann	Ismail Aydin
Dr. Margarete Haase	Mario A. Bach
Staatsminister Jörg-Uwe Hahn	Detlev Draths
Staatsminister a. D. Lothar Klemm	Erdal Kina
Stefan H. Lauer	Dr. Roland Krieg
Staatssekretär Michael Odenwald	Arno Prangenberg
Dr. h. c. Petra Roth	Hans-Jürgen Schmidt
Christian Strenger	Werner Schmidt
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	Edgar Stejskal

Tabelle 8

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und Regelungen seiner Geschäftsordnung folgende Ausschüsse gebildet:

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2012	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Aufsichtsratsbeschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie prüfungsbezogener Beschlüsse > Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagement-Systems, des internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen > Stellungnahme zum Wirtschafts- sowie Entwicklungsplan, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer 	4	7	8	Christian Strenger (Vorsitz) Dr. Margarete Haase Lothar Klemm Dr. Roland Krieg Arno Prangenberg Hans-Jürgen Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen beziehungsweise zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € liegt > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung 	4	4	8	Jörg-Uwe Hahn (Vorsitz) Detlev Draths Lothar Klemm Dr. h. c. Petra Roth Gerold Schaub Werner Schmidt Edgar Stejskal Christian Strenger
Personal-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, Grundfragen des Tarifrechts, Bezahlungssysteme, Mitarbeiteraktienprogramms, Fragen zu betrieblicher Altersversorgung 	4	4	8	Jörg-Uwe Hahn (stellvertretender Vorsitz) Ismail Aydin Mario A. Bach Detlev Draths Erdal Kina Lothar Klemm Michael Odenwald Dr. h. c. Petra Roth Der Vorsitz des Ausschusses ist derzeit nicht besetzt, die Leitung obliegt daher dem stellvertretenden Ausschussvorsitzenden.

Tabelle 9

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2012	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern 	Nach Bedarf	4	6	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Dr. Margarete Haase Dr. h. c. Petra Roth Edgar Stejskal N.N.
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG	> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Dr. h. c. Petra Roth Der Nachfolger für den ausgeschiedenen Peter Wichtel wird im Rahmen der nächsten Aufsichtsratsitzung gewählt.
Nominierungsausschuss	> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung	Nach Bedarf	2	4	Karlheinz Weimar (kraft Amtes) Dr. Margarete Haase Dr. h. c. Petra Roth

Tabelle 9

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens in den folgenden 2 Jahren durch den Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung der Fraport AG findet jährlich in den ersten 6 Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht selbst ausüben oder einen Dritten zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Erläuterung der Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgen in einem gesonderten Vergütungsbericht. Dieser ist in Übereinstimmung mit Ziffer 4.2.5 und Ziffer 5.4.6 Absatz 3 DCGK Bestandteil des Konzern-Anhangs (vergleiche Tz. 52) und zugleich Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Erwerb oder Veräußerung von Aktien der Gesellschaft

Gemäß § 15a WpHG sind Führungspersonen und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich hierauf beziehenden Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 5.000 € übersteigt. Die Mitteilungen hierüber werden von der Fraport AG unverzüglich veröffentlicht.

Anteilsbesitz der Organe

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



Ground Handling *6 Millionen zusätzliche Passagiere pro Jahr stellen auch neue Anforderungen an Organisation, Technik und Logistik: Die neue Gepäckförderanlage kann pro Stunde 5.000 Gepäckstücke zusätzlich sortieren. Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 5 Metern pro Sekunde werden diese an ihren Zielort transportiert. Die über 7 Kilometer lange Erweiterung des bestehenden Systems bietet auf dem neuesten Stand der Technik ein Plus an Beförderungsmenge, Organisation und Zuverlässigkeit.*



3 Konzern-Lagebericht

Die Lage des Fraport-Konzerns im Überblick	26
Der Fraport-Konzern	28
Geschäftsentwicklung 2012	37
Die Fraport-Aktie und Investor Relations	50
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	53
Nachtragsbericht	56
Prognosebericht	57



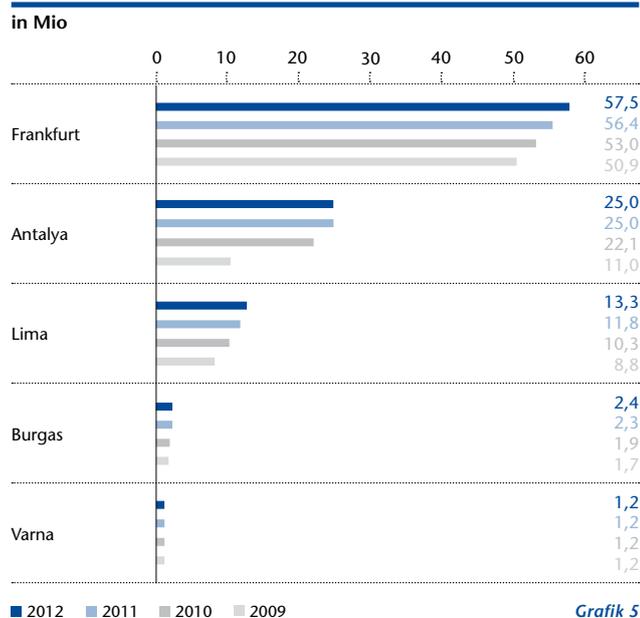
von links nach rechts:
Stefan Weist (Fraport AG, Zentrales Infrastrukturmanagement – Projektleitung Modernisierung und Ausbau)
Holger Jentsch (Fraport AG, Bodenverkehrsdienste – Projektkoordination Instandhaltung Gepäckförderanlage)

Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012

Die folgenden Grafiken und Erläuterungen liefern einen Überblick über die Lage des Konzerns im Geschäftsjahr 2012 sowie einen Vergleich zu den Vorjahren. Detailliertere Informationen können den weiteren Kapiteln des Lageberichts sowie dem Anhang entnommen werden.

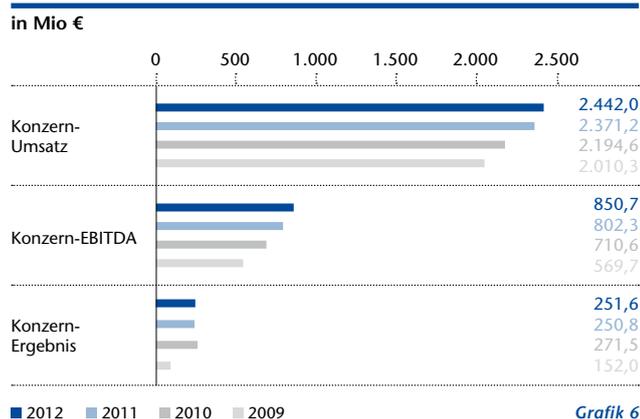
Die Lage des Fraport-Konzerns im Überblick

Passagierentwicklung an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%



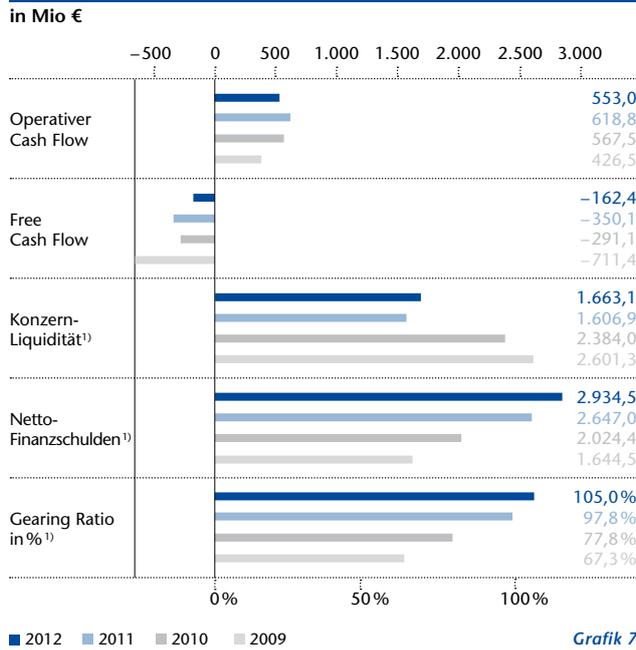
- > Wachstum in Frankfurt insbesondere im Interkontinental- und Umsteige-Verkehr
- > Passagierzahl in Antalya trotz hoher Vergleichsbasis auf Vorjahresniveau
- > Anhaltendes Wirtschaftswachstum in Peru lässt Passagierzahl in Lima erneut deutlich steigen
- > Solide Passagierentwicklung in Burgas und Varna

Entwicklung des Konzern-Umsatzes, -EBITDAs und -Ergebnisses



- > Anstieg des Konzern-Umsatzes bedingt durch positive Geschäftsentwicklung im In- und Ausland
- > Konzern-EBITDA insbesondere aufgrund guter operativer Umsatzentwicklung auf Allzeithoch
- > Konzern-Ergebnis auch bedingt durch höhere Steuerquote auf Vorjahresniveau

Entwicklung wesentlicher Kennzahlen der Konzern-Kapitalflussrechnung und -Bilanz



- > Operativer Cash Flow bei 553,0 Mio €
- > Free Cash Flow aufgrund weiterer Investitionen in Frankfurt erneut negativ
- > Leichter Anstieg der Konzern-Liquidität durch zusätzliche Kreditaufnahmen
- > Höhere Netto-Finanzschulden durch anhaltend hohe Mittelabflüsse
- > Gearing Ratio bei 105,0%

¹⁾ Konzern-Liquidität um abgegrenzte Zinserträge bereinigt, aus Vergleichsgründen wurden die Werte der Konzern-Liquidität, Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio des Geschäftsjahres 2011 angepasst.

Grafik 7

Soll-Ist-Vergleich wesentlicher Prognosen 2012

Fraport-Konzern	Prognose 2012	Zielerreichung
Passagiere in Frankfurt	→ Wachstum kleiner als 4%	→ 1,9% Passagierwachstum
Umsatzerlöse	→ Anstieg über 2,5 Mrd €	→ Konzern-Umsatz bei 2,44 Mrd €
Konzern-EBITDA	→ Anstieg um mindestens 5%	→ 850,7 Mio € (+6,0%)
Konzern-Ergebnis	→ In etwa auf Vorjahresniveau	→ 251,6 Mio € (+0,3%)
Dividende je Aktie	→ Konstante Dividende	→ Unveränderter Dividendenvorschlag von 1,25 € je Aktie

Grafik 8

- > Prognosen 2012 im Wesentlichen erreicht
- > Umsatzerlöse bedingt durch geringere Erlöse aus IFRIC 12 unter Prognose, jedoch ohne Ergebniseffekt
- > Unveränderter Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung

Wesentliche Prognosen 2013

Fraport-Konzern	Ist 2012	Prognose 2013
Passagiere in Frankfurt	→ 57,5 Mio Passagiere	→ In etwa auf Vorjahresniveau
Umsatzerlöse	→ 2,44 Mrd €	→ Anstieg bis zu 5%
Konzern-EBITDA	→ 850,7 Mio €	→ Zwischen 870 Mio € und 890 Mio €
Konzern-Ergebnis	→ 251,6 Mio €	→ Rückgang
Dividende je Aktie	→ 1,25 € ¹⁾	→ Stabiler Dividendenvorschlag

¹⁾ 2012: Vorschlag an die Hauptversammlung.

Grafik 9

- > Makroökonomische Unsicherheiten beeinflussen Prognosegenauigkeit
- > EBITDA-Anstieg auf 870 Mio € bis 890 Mio €
- > Konzern-Ergebnis im Wesentlichen aufgrund höherer Abschreibungen und rückläufigem Zinsergebnis unter Niveau von 2012 prognostiziert
- > Unveränderter Dividendenvorschlag angestrebt

Der Fraport-Konzern

Geschäftstätigkeit und Organisation

Ein führender internationaler Flughafen-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio an Flughafen-Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Das Dienstleistungsspektrum des Konzerns umfasst sämtliche Aspekte des Flug- und Terminalbetriebs sowie die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten.

Hauptstandort und wichtigster Umsatz- sowie Ergebnistreiber des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin allein und unbefristet. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und ist dessen größte operative Gesellschaft. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt am Main. Neben dem Flughafen Frankfurt ist der Konzern mittels Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Management-Verträgen an 12 weiteren Flughäfen auf 4 Kontinenten aktiv.

Strategische und operative Verantwortung beim Vorstand

Die strategische und operative Verantwortung des Konzerns trägt der Vorstand der Fraport AG. Im Jahr 2012 setzte sich der Vorstand aus den Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai (bis 30. September 2012), Michael Müller (seit 1. Oktober 2012), Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang zusammen. Seit dem 1. Januar 2013 ist der Vorstand um Anke Giesen erweitert.

Er besteht somit aus den 5 Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Ground Handling), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen).

Zusammenfassung der Organisation in 4 Segmente

Berichtsmäßig und im Sinne der Ergebnissteuerung hat der Vorstand die Unternehmensbereiche bestehend aus Strategischen Geschäftsbereichen, Servicebereichen sowie Zentralbereichen in die 4 Konzern-Segmente Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling sowie External Activities & Services zusammengefasst.

Das Segment **Aviation** umfasst die Strategischen Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- 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, bildet das Segment **Retail & Real Estate**. Das Segment **Ground Handling** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie den am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften. In dem Segment **External Activities & Services** sind der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“, der im Wesentlichen für Airport-Services und Airport-Management in den Konzern-Gesellschaften verantwortlich ist, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, sowie die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“ inklusive der zugehörigen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Segment-Struktur des Fraport-Konzerns

Fraport-Konzern				
Segment	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services
Unternehmensbereiche	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen
	Airport Security Management			Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
				Immobilien Facilitymanagement
				Zentrales Infrastrukturmanagement

Darüber hinaus erbringen 12 weitere Zentralbereiche, wie „Compliance, Werte- und Risikomanagement“, „Zentraleinkauf und Bauvergabe“, „Personalserviceleistungen“, „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeitsmanagement“, „Finanzen und Investor Relations“, unter anderem konzernweite Leistungen.

Wechsel im Aufsichtsrat

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

- > Prof. Dr.-Ing. Katja Windt wurde von der Hauptversammlung 2012 zum neuen Aufsichtsratsmitglied gewählt. Die Professorin für Global Production Logistics aus Bremen folgte auf Dr. Manfred Bischoff, der sein Mandat mit Ablauf der Hauptversammlung 2012 niederlegte.
- > Das zuständige Registergericht der Stadt Frankfurt am Main hat am 3. September 2012 den Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Peter Feldmann, in den Aufsichtsrat bestellt. Peter Feldmann übernimmt das Mandat von Jutta Ebeling, die den Aufsichtsrat zum 31. August 2012 verlassen hat. Die Bestellung von Peter Feldmann gilt zunächst bis zum Ablauf der Hauptversammlung 2013.
- > Als Vertreterin der leitenden Angestellten hat Petra Rossbrey zum 31. Juli 2012 ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für sie ist Dr. Roland Krieg, Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, zum 1. August 2012 nachgerückt.
- > Darüber hinaus ist Mario A. Bach, Teamleiter des Konzern-Ideenmanagements, am 5. Oktober 2012 als Ersatzmitglied für den zum 4. Oktober 2012 ausgeschiedenen Peter Wichtel gefolgt.
- > Auf Prof. Klaus-Dieter Scheurle, der sein Mandat am 30. November 2012 niederlegte, folgte am 11. Dezember 2012 Staatssekretär Michael Odenwald durch gerichtliche Bestellung.
- > Gabriele Rieken, die am 31. Januar 2013 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, wurde zum 1. Februar 2013 durch Herrn Detlev Draths ersetzt.

Konzern-Strategie

Strategie trotz kurzfristig schlechterer Rahmenbedingungen auf langfristig positive Marktentwicklung ausgerichtet

Die Strategie des Fraport-Konzerns basiert auf der langfristig prognostizierten Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs und dessen Markttrends. Nach deutlichen Wachstumsraten im Passagierverkehr in den Geschäftsjahren 2010 und 2011 führten ein sich global wieder abschwächendes Wirtschaftswachstum, insbesondere aber die Folgen der europäischen Schuldenkrise, zu einer spürbar nachlassenden Wachstumsdynamik im Jahresverlauf 2012. Beim Luftfrachtaufkommen kam es vorwiegend konjunkturell bedingt seit Mitte 2011 zu einer Nachfrageschwäche. Nachfragedämpfend wirkten sich auch die Luftverkehrsteuer und der geplante Emissionshandel in der Europäischen Union (EU) aus.

Trotz dieser sich verschlechternden kurzfristigen Rahmenbedingungen erwarten führende Luftverkehrsverbände, wie der Airports Council International (ACI), sowie die großen Flugzeugproduzenten Airbus und Boeing unverändert langfristig stabile Wachstumsraten im Weltluftverkehr. Vor allem aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten aus der Landebahn Nordwest, dem Flugsteig A-Plus und dem geplanten Terminal 3 wird der Fraport-Konzern am Standort Frankfurt von dem zukünftigen Marktwachstum profitieren. Im Einklang mit dem prognostizierten Luftverkehrswachstum erwartet Fraport auch für die Flughafen-Beteiligungen außerhalb von Frankfurt eine langfristig positive Verkehrsentwicklung.

Strategische Herausforderungen in Agenda 2015 zusammengefasst

Aus der prognostizierten Entwicklung im Weltluftverkehr ergeben sich strategische Herausforderungen für den Fraport-Konzern, die in der Agenda 2015 mit 5 Handlungsfeldern zusammengefasst wurden:

- > Investitionen realisieren
- > Wirtschaftlichkeit verbessern
- > Kundenzufriedenheit steigern
- > Nachhaltigkeit sichern
- > Wachstumschancen nutzen

Agenda 2015



Grafik 11

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. Mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011, der Eröffnung des neuen Flugsteigs A-Plus im vergangenen Oktober, der Fertigstellung des neu gestalteten Flugsteigs B und des CD-Riegels konnten bereits 4 Kernstücke des Investitionsprogramms termin- und bedarfsgerecht abgeschlossen werden. Schwerpunktthema der nächsten Jahre wird unverändert die bedarfsgerechte Planung und der Bau des neuen Terminals 3 im Süden des Frankfurter Flughafens sein.

Wirtschaftlichkeit verbessern

Aus dem umfangreichen und kapitalintensiven Investitionsprogramm des Fraport-Konzerns resultieren zusätzliche Belastungen aus Abschreibungen und Zinsen. Fraport steht deshalb vor der Herausforderung, seine Wirtschaftlichkeit kontinuierlich weiter zu verbessern und das operative Ergebnis zu erhöhen. In diesem Kontext hat Fraport in den vergangenen Jahren unter anderem folgende Themengebiete vorangetrieben:

- > Nachhaltiges Verkehrswachstum durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus
- > Stufenweise Erhöhung der Flughafen-Entgelte bis 2015
- > Neuer Abfertigungsvertrag bei den Bodenverkehrsdiensten mit der Deutschen Lufthansa bis 2018
- > Interne Prozess- und Strukturoptimierung (Implementierung des zentralen Infrastrukturmanagements, Neugestaltung zentraler Geschäftsprozesse, Abschluss des Zukunftsvertrags 2018)

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 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, verfolgt Fraport am Standort Frankfurt das 2010 gestartete Service-Programm „Great to have you here!“ weiterhin intensiv.

Nachhaltigkeit sichern

Fraport versteht Nachhaltigkeit als verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung durch die konsequente Verknüpfung ökonomischer, ökologischer und sozialer Ziele mit den langfristigen Unternehmensinteressen. Mit dem Zentralbereich „Unternehmensentwicklung und Nachhaltigkeitsmanagement“ trägt Fraport einer nachhaltigen Geschäftspolitik Rechnung. Weiterführende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit im Fraport-Konzern sind dem Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 53 zu entnehmen.

Wachstumschancen nutzen

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest, des Flugsteigs A-Plus und des CD-Riegels konnte Fraport in den vergangenen Jahren seine Kapazitäten am Standort Frankfurt deutlich steigern. Um eine rasche und werthaltige Auslastung der neuen Kapazitäten sicherzustellen, hat Fraport seine Vertriebsaktivitäten weiter intensiviert. Konzernweit stehen zusätzlich 3 wesentliche Wachstumsmotoren im Mittelpunkt:

Wachstumsmotor 1: Retail-Geschäft

Zentrale Elemente der Wachstumspläne im Retail-Geschäft sind die Erweiterung und die Modernisierung der Einkaufs- und Gastronomieflächen in den Terminals. Durch die Inbetriebnahme von insgesamt rund 12.000 m² Retail-Fläche im Flugsteig A-Plus hat Fraport im vergangenen Jahr eine wesentliche Grundlage für weiteres Retail-Wachstum am Frankfurter Flughafen geschaffen. Zielsetzung ist es, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier in Frankfurt im laufenden Geschäftsjahr in Richtung 4 € zu erhöhen (2012: durchschnittlich 3,32 €).

Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Aktuell betreibt Fraport neben dem Flughafen Frankfurt 4 weitere internationale Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%. Zudem ist Fraport an 8 Flughäfen mittels Minderheitsbeteiligungen oder Management-Verträgen beteiligt beziehungsweise tätig. 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. Beispiele für die Weiterentwicklung der Frankfurt Airport City sind:

- > Mönchhof-Gelände
- > Gateway Gardens
- > CargoCity Süd

Wertorientierte Konzern-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 bei Fraport der „Fraport-Wertbeitrag“. Dieser ergibt sich aus der Differenz des EBITs und den Kapitalkosten des Konzerns (= Fraport-Assets x Kapitalkostensatz):

Berechnung des Fraport-Wertbeitrags



Grafik 12

Komponenten zur Berechnung des Fraport-Wertbeitrags Kapitalkostensatz

Der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (WACC) wird bei Fraport gemäß dem Capital-Asset-Pricing-Model aus der Summe des Verzinsungsanspruchs der Eigenkapitalgeber auf den Eigenkapitalanteil sowie des Verzinsungsanspruchs der Fremdkapitalgeber auf den verzinslichen Fremdkapitalanteil am Gesamtkapital ermittelt. Aufgrund des sich ständig ändernden 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 2012 beibehalten.

Fraport-Assets

Die Fraport-Assets bezeichnen das durchschnittlich im Konzern 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 13

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 zur 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 Konzern-Gesellschaften sowie der entsprechenden Vermögenswerte der Konzern-Gesellschaften ergänzt. Damit berücksichtigt Fraport in der wertorientierten Steuerung auch die Minderheitsbeteiligungen.

Entwicklung des Wertbeitrags 2012

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services ¹⁾	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
EBIT	498,0	496,6	77,6	96,1	251,5	232,1	4,7	20,3	174,7	158,1
Fraport-Assets	5.152,3	4.447,3	2.045,4	1.576,7	1.636,2	1.470,3	549,0	508,5	1.118,6	1.087,4
Kapitalkosten vor Steuern	489,5	422,5	194,3	149,8	155,4	139,7	52,2	48,3	106,3	103,3
Wertbeitrag vor Steuern	8,5	74,1	-116,7	-53,7	96,1	92,4	-47,5	-28,0	68,4	54,8
ROFRA	9,7%	11,2%	3,8%	6,1%	15,4%	15,8%	0,9%	4,0%	15,6%	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 Addition zur Konzern-Ebene entstehen.

Tabelle 10

Return on Fraport-Assets (ROFRA)

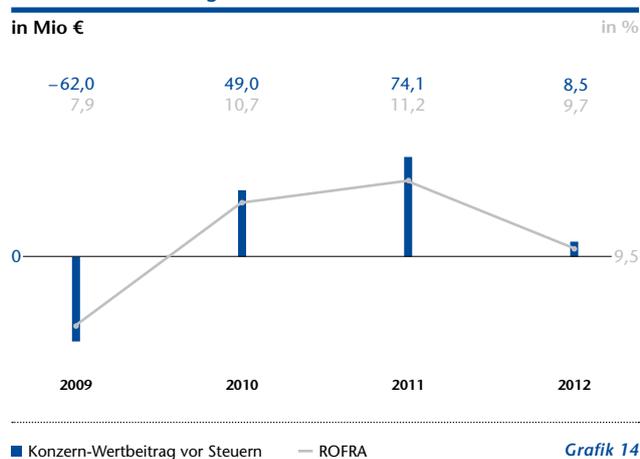
Zum Vergleich unterschiedlich großer Geschäftsbereiche hat Fraport den Konzern- und Segment-Wertbeitrag um die Steuergröße ROFRA erweitert. Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBITs zu den Fraport-Assets gebildet und gibt an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend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

Fraport im Geschäftsjahr 2012 wertschaffend

Die operative Entwicklung führte im Geschäftsjahr 2012 zu einem positiven Wertbeitrag in Höhe von 8,5 Mio €. Dieser hat sich um 65,6 Mio € gegenüber 2011 verringert. Die Wertbeitragsentwicklung im Segment Aviation war von -53,7 Mio € auf -116,7 Mio € sowie im Segment Ground Handling von -28,0 Mio € auf -47,5 Mio € rückläufig. Wesentlich für den Rückgang des Wertbeitrags in beiden Segmenten war die rückläufige EBIT-Entwicklung sowie im Segment Aviation der deutliche Anstieg der Fraport-Assets und damit auch der Kapitalkosten vor Steuern, der insbesondere auf die erstmalige ganzjährige Nutzung der Landebahn Nordwest zurückzuführen war. Die Segmente Retail & Real Estate (+3,7 Mio €) sowie External Activities & Services (+13,6 Mio €) konnten ihren Wertbeitrag steigern. Grund hierfür war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten vor Steuern überproportionale EBIT-Entwicklung der Segmente.

Mit einer Höhe von 9,7% überschritt der ROFRA des Fraport-Konzerns 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 sowie der Fraport-Segmente ist den Kapiteln „Ertragslage“ und „Fraport-Segmente“ ab Seite 42 zu entnehmen.

Konzern-Wertbeitrag vor Steuern und ROFRA



Grafik 14

Finanzmanagement

Grundsätze: Liquiditätssicherung oberstes Ziel

Das Fraport-Finanzmanagement umfasst die strategischen Ziele Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken, Rentabilität und Flexibilität. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung über den Operativen Cash Flow als auch durch Außenfinanzierungsmaßnahmen mittels Fremdkapital sichergestellt. Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies Fraport zum 31. Dezember 2012 eine Liquidität, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, von 1.663,1 Mio € aus (2011: 1.606,9 Mio €, Wert um abgegrenzte Zinserträge bereinigt). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 4.597,6 Mio € (2011: 4.253,9 Mio €). Zusätzlich standen Fraport zum Bilanzstichtag weitere Kreditlinien zur Verfügung, die sich auf einen annähernd mittleren dreistelligen Mio-€-Betrag belaufen.

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

Im Zusammenhang mit den Außenfinanzierungsmaßnahmen aus Fremdkapital legt Fraport hohen Wert auf ein ausgewogenes Tilgungsprofil. Die durchschnittliche Restlaufzeit der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen belief sich zum Bilanzstichtag in der Fraport AG auf 6,5 Jahre (2011: rund 6,5 Jahre). Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit, Währungs- und Zinsstruktur der Finanzierungsinstrumente der Fraport AG sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Inklusive abgesicherter Zinsen sind bezogen auf die Bruttoverschuldung der Fraport AG rund 40% der Zinsen variabel und 60% fix.

Finanzierung in den Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%

Bei den Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% bestehen im Wesentlichen im Rahmen von Projektfinanzierungen Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe. Diese belaufen sich nominal auf insgesamt 394,4 Mio €. Die Bankverbindlichkeiten (273,8 Mio €) der Konzern-Gesellschaften lauten jeweils auf € und werden überwiegend während der Darlehenslaufzeit fortlaufend getilgt. Die Kreditlaufzeiten sind in der Regel langfristig vereinbart. Die Basis der Verzinsung ist in den meisten Fällen der entsprechende EURIBOR zuzüglich einer im Rahmen von Finanzierungen angemessenen Marge. Eine Unternehmensanleihe (164,9 Mio US-\$) wurde im Jahr 2007 durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie lautet auf US-\$, wird seit 2012 fortlaufend während der Laufzeit getilgt (Stand 31. Dezember 2012: 159,0 Mio US-\$) und ist mit einem festen Kupon von 6,88% p. a. verzinst.

Marktübliche Kreditklauseln

Die vertraglichen Vereinbarungen sämtlicher Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) 2 übliche Kreditklauseln. Bei den Fördermittel-Darlehen bestehen des Weiteren allgemein gängige Kreditklauseln unter anderem bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control-Klausel). Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken sollten, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Fremdkapitalstruktur der Fraport AG

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	86	2014	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	300	2020	endfällig	überwiegend fix	6-Monats-EURIBOR + Marge
				2022		
			2030			
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74% p. a.
			2022			3,06% p. a.
Fördermittel-Darlehen EIB/WIBank	2009	980	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25% p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875% p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2012	1.031,2 (überwiegend in € denominated)	2013–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	3/6/12-Monats-EURIBOR + Marge

Tabelle 11

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft, diese sind zum Bilanzstichtag eingehalten.

Liquidität: Diversifizierung und Übergewichtung von Untertiteln in der Geldanlage fortgeführt

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

Anlagestruktur der Fraport AG

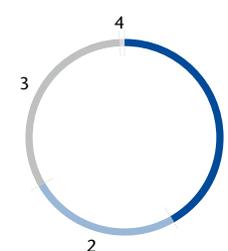
Anlageart	Marktwerte in Mio € ¹⁾	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	32,5	2,06	variabel
	46,3	1,18	fix
Tagesgeld	39,0	–	variabel
	200,0	–	fix
Termingeld	345,0	0,29	fix
Anleihen	247,6	1,01	variabel
	445,0	2,32	fix
davon Staaten	10,5	4,38	fix
davon Finanztitel	192,4	1,03	variabel
	103,4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

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

Tabelle 12

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

in %

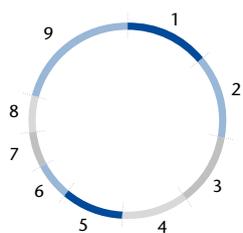


1	Termingelder	41,7
2	Renten Banken	25,1
3	Renten Industrie	32,5
4	Staatsanleihen	0,7

Grafik 15

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

Verteilung der Industriefinanzierungen und Industrie Commercial Paper
in %

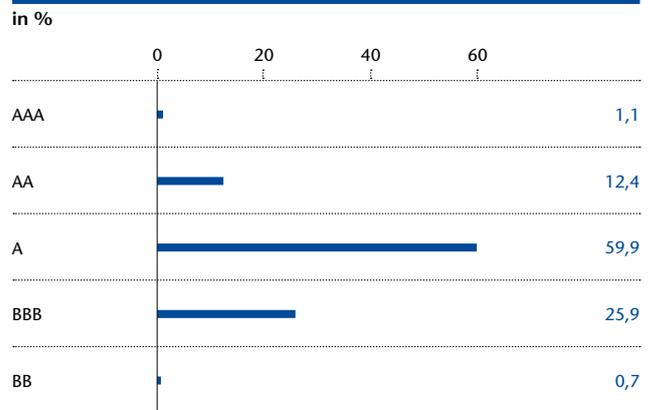


1	Automobil	14,1
2	Industrie	13,8
3	Nahrungs- und Genussmittel	11,9
4	Telekommunikation	11,3
5	Chemie	10,2
6	Infrastruktur	6,0
7	Versorger	6,0
8	Transport & Logistik	5,9
9	Verbleibende Anteile < 5 %	20,8

Grafik 16

Im Rahmen der Diversifizierung erfolgt neben der Anlage in Industriefinanzierungen eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzsektor. Dabei werden vor dem Hintergrund der Zusammenarbeit mit Banken in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlimiten vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Anfangsinvestitionen im Rahmen des Asset Managements sind allgemein ausschließlich im Bereich des Investment-Grade möglich. Sofern es während der Haltdauer der Anlage zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen. Zudem werden im Vorfeld einer Investitionsentscheidung zusätzlich die intern verabschiedeten Anlagekriterien geprüft und ausgewertet. Das Rating aller Anlagearten ist der Grafik zu entnehmen. Dabei sind die Commercial Paper dem langfristigen Rating-Äquivalent der Emittenten zugeordnet. Seit Anfang 2013 sind jedoch auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen möglich.

Ratingstruktur der Anlagen



Grafik 17

Fraport weiterhin ohne externes Rating

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

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

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

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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)

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). Darüber hinaus erhielten die Vorstandsmitglieder Dotierungen zu den Pensionszusagen.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen.

Der detaillierte Vergütungsbericht von Vorstand sowie Aufsichtsrat ist im Anhang Tz. 52 angegeben und ist gleichzeitig Bestandteil des Lageberichts.

Übernahmerechtliche Angaben gemäß § 315 Absatz 4 HGB

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

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2012 51,45 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,40 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,05 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2012): Deutsche Lufthansa AG 9,89 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgt nach den einschlägigen Bestimmungen des Aktiengesetzes (§§ 84, 85 AktG). Nach § 179 Absatz 1 Satz 2 AktG in Verbindung mit § 11 Absatz 3 der Satzung ist der Aufsichtsrat zu Satzungsänderungen berechtigt, die nur die Fassung betreffen. Im Übrigen bedarf es zur Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung, der nach § 18 Absatz 1 der Satzung grundsätzlich mit Vorliegen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zustande kommt. Sofern ausnahmsweise nach

gesetzlichen Vorschriften eine höhere Kapitalmehrheit erforderlich ist (wie bei Änderung des satzungsmäßigen Gegenstands des Unternehmens, § 179 Absatz 2 Satz 2 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von 3 Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2012 wurden aus dem genehmigten Kapital 542.390 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Somit verbleibt zum 31. Dezember 2012 ein genehmigtes Kapital von 3.986.230 €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann. Neben Mitarbeitern der Fraport AG haben Beschäftigte von 7 Konzern-Gesellschaften die Möglichkeit, am Mitarbeiteraktienprogramm teilzunehmen. Für Details siehe Anhang Tz. 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 2012 beträgt 3,7 Mio €. In 2012 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 2.016.500 € (201.650 Optionen) ausgeübt.

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

Bei den Sachverhalten nach § 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 Übernahmeveruche dienen.

Abhängigkeitsbericht

Fraport AG ist abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,40% (2011: 31,49%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,05% (2011: 20,11%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Geschäftsentwicklung 2012

Gesamtaussage des Vorstands

Konzern-Ziele trotz schwierigem Umfeld erreicht

In einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr seine prognostizierten Ziele im Wesentlichen erreicht (siehe auch Geschäftsbericht 2011, ab Seite 82). Am Frankfurter Flughafen verhalten insbesondere der Anstieg der Passagierzahl, die Anpassung der Flughafen-Entgelte sowie die gute Retail-Entwicklung zu Umsatz- und Ergebnissteigerungen. Über den Standort Frankfurt hinaus trugen vor allem die Konzern-Gesellschaften Lima und Antalya zur positiven Geschäftsentwicklung bei. Aufgrund der weiterhin soliden Liquiditätsausstattung ist die finanzielle Lage des Fraport-Konzerns zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres unverändert als stabil zu bewerten.

Abweichungen zur prognostizierten Ergebnisentwicklung 2012 ergaben sich insbesondere im Bereich des Konzern-Umsatzes sowie in der Ergebnisentwicklung der Segmente Aviation und Ground Handling. Entgegen der ursprünglichen Planung führten vor allem geringere kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 zu einem niedrigeren Anstieg der Umsatzerlöse. Aufgrund der vorgeschriebenen aufwandseitigen Erfassung war dieser Effekt jedoch ohne Auswirkung auf das Konzern-EBITDA. Während im Segment Aviation insbesondere eine Rückstellungsbildung im Zusammenhang mit Schallschutzmaßnahmen den geplanten Anstieg des Segment-EBITs verhinderte, kam es im Segment Ground Handling trotz einer Rückstellungsauflösung im Personalbereich von knapp 10 Mio € vor allem aufgrund des höher als geplanten Tarifabschlusses im öffentlichen Dienst, des geringeren Cargo-Umschlags sowie der rückläufigen Höchststartgewichte zu einem Rückgang des EBITDAs und EBITs.

Vergleich wesentlicher Prognosen 2012 mit der tatsächlichen Geschäftsentwicklung

	Prognose 2012	Tatsächliche Entwicklung 2012
Passagiere	Wachstum in Frankfurt unter 4%	Frankfurt +1,9%
	Wachstum in den Konzern-Flughäfen (Beteiligungsquote von mindestens 50%)	Antalya 0,0%, Lima +13,0%, Burgas +5,6%, Varna +3,4%
Konzern-Ertragslage	Umsatzwachstum über 2,5 Mrd €	2,44 Mrd €
	EBITDA-Wachstum um mindestens 5%	850,7 Mio € (+6,0%)
	EBIT-Wachstum	498,0 Mio € (+0,3%)
	Konzern-Ergebnis in etwa auf Vorjahresniveau	251,6 Mio € (+0,3%)
	Wertbeitrag positiv, aber unter Vorjahr	8,5 Mio € (-88,5%)
Fraport-Segmente	Aviation: Umsatz-, EBITDA-, EBIT-Anstieg	Umsatz: +6,3%, EBITDA: +6,4%, EBIT: -19,3%
	Retail & Real Estate: Umsatz-, EBITDA-, EBIT-Anstieg	Umsatz: +1,8%, EBITDA: +9,4%, EBIT: +8,4%
	Ground Handling: Umsatz-, EBITDA-, EBIT-Anstieg	Umsatz: -0,9%, EBITDA: -20,0%, EBIT: -76,8%
	External Activities & Services: Umsatz-, EBITDA-, EBIT-Anstieg	Umsatz: +4,1%, EBITDA: +7,3%, EBIT: +10,9%
Vermögens- und Finanzlage	Rund 700 Mio € Investitionen in Sachanlagen	602,9 Mio €
	Free Cash Flow weiter negativ	-162,4 Mio €
	Gearing Ratio über 100%	105,0%

Tabelle 13

Wesentliche Ereignisse

Lärmpaket „Gemeinsam für die Region“ verabschiedet

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

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

Flugausfälle durch Arbeitsniederlegungen am Frankfurter Flughafen

Infolge von Arbeitsniederlegungen kam es im vergangenen Geschäftsjahr am Frankfurter Flughafen zu rund 3.350 Flugausfällen. Die korrelierende Zahl ausgebliebener Passagiere wird auf rund 370.000 geschätzt, was – gerechnet auf die Gesamtzahl der Passagiere in Frankfurt – einem negativen Effekt von rund einem halben Prozentpunkt entspricht. Während im Rahmen der Tarifverhandlungen zwischen der Fraport AG und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) im Februar 2012 rund 1.700 Flugannullierungen verzeichnet wurden, führten Arbeitsniederlegungen im öffentlichen Dienst im März 2012 zu 450 Ausfällen. Im August und September 2012 lag die Zahl streikbedingter Flugausfälle aufgrund von Arbeitsniederlegungen des Kabinenpersonals der Deutschen Lufthansa bei rund 1.200. Die Flugannullierungen und die damit einhergehende niedrigere Passagierzahl haben sich im vergangenen Geschäftsjahr mit einem mittleren bis hohen einstelligen Mio-€-Betrag negativ auf die Konzern-Ertragslage ausgewirkt.

Planfeststellungsbeschluss höchstrichterlich bestätigt

Mit seiner Revisionsentscheidung vom 4. April 2012 hat das Bundesverwaltungsgericht – wie zuvor schon der Hessische Verwaltungsgerichtshof – die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses im Wesentlichen bestätigt. Damit wurde die Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines wesentlichen Risikos für den Fraport-Konzern reduziert. Nähere Informationen zu den Festsetzungen des Bundesverwaltungsgerichts und den Auswirkungen des Urteils können im „Chancen- und Risikobericht“ im Unterpunkt „Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau“ ab Seite 63 dieses Berichts entnommen werden.

Flugsteig A-Plus in Frankfurt eröffnet

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

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

Neues Terminal und neue Landebahn in Xi'an

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Nachlassende Dynamik der globalen Rahmenbedingungen

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

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

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2012	2011
Deutschland	0,7	3,0
Eurozone	-0,4	1,4
Großbritannien	-0,1	0,9
USA	2,3	1,8
Japan	2,0	-0,6
Russland	3,8	4,3
China	7,7	9,3
Indien	4,8	7,9
Welt	3,0	3,9
Welthandel	2,8	5,9

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

Tabelle 14

Moderates Wachstum des deutschen BIPs

Mit einem Plus von 0,7 % verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2012 nur ein mäßiges Wachstum, hob sich damit aber noch deutlich von der durchschnittlichen Entwicklung der Eurozone ab. Nach einem gutem Start (+ 1,7 % im 1. Quartal) verlor die deutsche Wirtschaft im Jahresverlauf allerdings zunehmend an Schwung. Das Jahresschlussquartal schloss – auch aufgrund der feiertagsbedingt geringeren Zahl an Arbeitstagen – sogar mit einem leichten Minus. Treiber des leicht positiven Jahresergebnisses waren neben den Exporten die staatliche und private Konsumnachfrage, die mit 1,0 % beziehungsweise 0,8 % leicht überdurchschnittlich zum realen Zuwachs des deutschen BIPs beitrugen.

Globaler Luftverkehr

Abnehmende Konjunktur dynamik beeinflusst auch Luftverkehr

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

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

Konzern-Flughäfen

Solides Wachstum des Fraport-Portfolios

Die **Fraport-Konzern-Flughäfen** (Beteiligungsquote von mindestens 50 %) erreichten in 2012 ein Wachstum von 2,9 % auf rund 99,4 Mio Passagiere. Die Flugbewegungen erhöhten sich moderat um 0,4 % auf über 819.000. Der Cargo-Umschlag sank mit -5,8 % deutlich auf knapp 2,4 Mio Tonnen. Insgesamt nutzten rund 188,2 Mio (+ 4,1 %) Passagiere die **Fraport-Flughäfen** (inklusive Minderheitsbeteiligungen und dem Management-Vertrag am Flughafen Kairo).

Passagierrekord am Flughafen Frankfurt

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

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

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

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

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

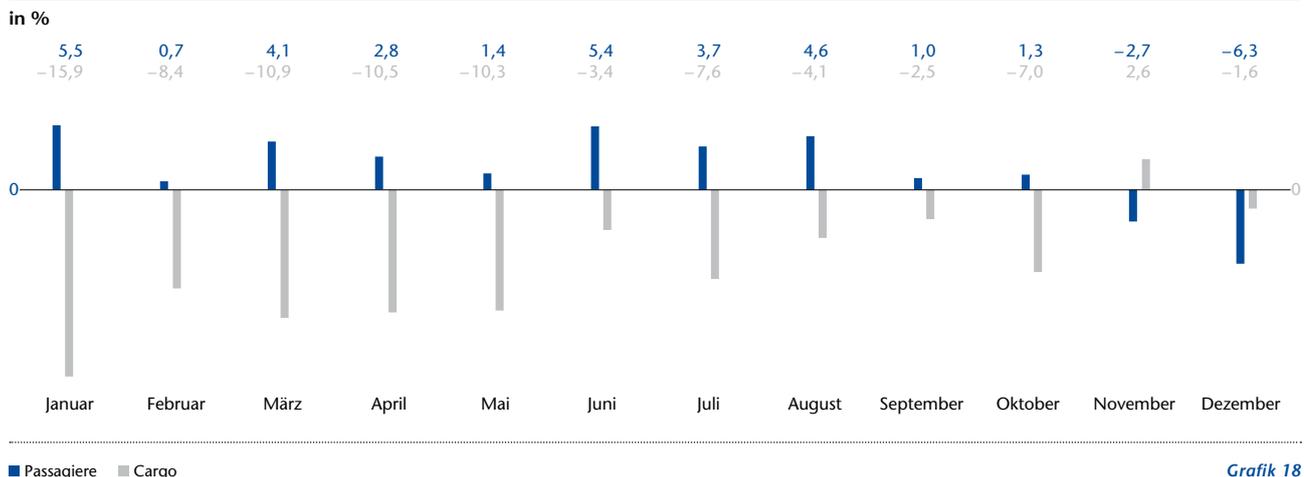
Fraport-Flughäfen teilweise mit deutlichen Passagierzuwächsen

Mit rund 25,0 Mio Passagieren lag das Fluggastaufkommen am Flughafen **Antalya** auf Vorjahresniveau. Während im innertürkischen Verkehr ein anhaltend positiver Trend zu verzeichnen war (+7,8% auf 4,5 Mio Passagiere), nahm die Zahl internationaler Fluggäste um 1,6% auf 20,4 Mio ab. Im Vorjahr profitierte der Flughafen von Reiseverlagerungen aus der politisch instabilen Nordafrika- und Golfregion in die Türkei. Die Rückverlagerung der Verkehre in die betroffenen Länder wirkte sich im Berichtszeitraum verkehrsreduzierend aus.

In **Lima** stieg die Zahl der Reisenden im vergangenen Geschäftsjahr deutlich um 13,0% auf gut 13,3 Mio. Sowohl der inländische Verkehr (+16,4%) als auch der internationale Verkehr (+9,5%) zeigten eine positive Entwicklung. Der Cargo-Umschlag erhöhte sich auf über 290.000 Tonnen (+2,5%).

Der Flughafen in **Burgas** wies mit knapp 2,4 Mio Passagieren in 2012 einen Zuwachs von 5,6% aus. Wesentliche Gründe hierfür waren mehr Reisende aus Osteuropa und Großbritannien sowie die von Oktober 2011 bis Ende Februar 2012 andauernde Schließung des Flughafens **Varna** aufgrund der Sanierung der Start- und Landebahn. Trotz der Sanierungsarbeiten erhöhte sich die Auslastung des Flughafens Varna aufgrund der guten Sommersaison um 3,4% auf mehr als 1,2 Mio Fluggäste.

Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2012 (prozentuale Veränderung gegenüber 2011)



Der Flughafen **Delhi** verzeichnete im vergangenen Geschäftsjahr mit 34,2 Mio Reisenden einen Rückgang von 2,3%. Während im internationalen Verkehr weiterhin Wachstum zu verzeichnen war, führte ein geringeres inländisches Passagieraufkommen zu dem Rückgang in 2012.

Eine unverändert positive Entwicklung erzielte der Flughafen **Xi'an**, dessen Fluggastaufkommen sich in 2012 um 10,7% auf über 23,4 Mio erhöhte. Das Passagierwachstum lag damit, trotz ungünstigerer makroökonomischer Rahmenbedingungen, erneut deutlich über dem landesweiten Durchschnitt.

Mit 11,2 Mio Reisenden erreichte der Passagierverkehr am Flughafen **St. Petersburg** in 2012 einen Anstieg um 16,1%. Insbesondere im internationalen Verkehr – inklusive der GUS-Staaten – wurde ein deutliches Wachstum von rund 20,0% verzeichnet.

Mit 5,3 Mio Passagieren war am Flughafen **Hannover** im Vorjahresvergleich ein leichter Rückgang um 1,0% zu beobachten. Hauptursache war ein rückläufiges Passagieraufkommen bei Air Berlin, das teilweise durch positive Verkehrsentwicklungen anderer Fluggesellschaften aufgefangen wurde.

Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2012	Veränderung zu 2011 in %	2012	Veränderung zu 2011 in %	2012	Veränderung zu 2011 in %
Frankfurt	100,00	57.520.001	1,9	2.066.431	-6,7	482.242	-1,0
Antalya	51,00/50,00 ²⁾	24.954.422	0,0	n. a.	n. a.	159.253	-2,7
Lima	70,01	13.324.379	13,0	293.675	2,5	148.325	9,8
Burgas	60,00	2.380.536	5,6	2.281	-61,9	18.856	-1,9
Varna	60,00	1.221.468	3,4	33	-18,3	10.739	-4,7
Konzern		99.400.806	2,9	2.362.420	-5,8	819.415	0,4

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Quotenkonsolidierung mit 51% Stimmrechts- und 50% Eigenkapitalanteil.

Table 15

Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder Management-Verträgen ²⁾

	Anteil am Flughafen in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2012	Veränderung zu 2011 in %	2012	Veränderung zu 2011 in %	2012	Veränderung zu 2011 in %
Delhi	10,00	34.211.608	-2,3	560.434	-5,6	305.249	-1,8
Xi'an	24,50	23.420.905	10,7	174.794	1,3	203.321	11,0
Kairo	0,00	14.711.500	13,0	278.877	-0,8	142.674	10,1
St. Petersburg	35,50	11.154.560	16,1	n. a.	n. a.	125.715	8,4
Hannover	30,00	5.288.327	-1,0	15.869	-6,4	80.139	-0,7
Summe		88.786.900	5,5	1.029.974	-3,2	857.098	4,5

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Die Verkehrszahlen der Flughäfen in Riad und Jeddah (Management-Verträge) sowie Dakar (Management-/Berater-Vertrag bis Ende Juli 2012). Fraport hält zudem 60% der Anteile an der Betreiber-Gesellschaft des neuen Flughafens von Dakar, der sich aktuell in der Bauphase befindet.) lagen zum Redaktionsschluss nicht vor.

Table 16

Wesentliche Umsatz- und Ergebnisgrößen

in Mio €	2012	2011	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.442,0	2.371,2	70,8	3,0
EBITDA	850,7	802,3	48,4	6,0
EBITDA-Marge	34,8%	33,8%	1,0 PP ¹⁾	–
EBIT	498,0	496,6	1,4	0,3
EBT	366,1	347,3	18,8	5,4
Konzern-Ergebnis	251,6	250,8	0,8	0,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	238,3	240,4	–2,1	–0,9
Unverwässertes Ergebnis je Aktie in €	2,59	2,62	–0,03	–1,1

¹⁾ Prozentpunkte.

Tabelle 17

Ertragslage

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

Umsatzanstieg durch höheres Verkehrsvolumen und Preiseffekte

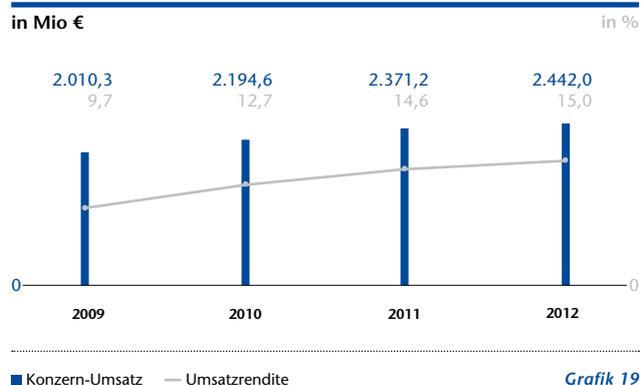
Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschaftete der Fraport-Konzern **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.442,0 Mio €. Damit erhöhte sich der Umsatz im Vorjahresvergleich um 70,8 Mio € beziehungsweise 3,0%. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung von kapazitiven Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag dieser mit 2.413,3 Mio € um 74,5 Mio € über dem entsprechenden Wert des Geschäftsjahres 2011 (+3,2%).

Während die Segmente Aviation (+48,5 Mio €), External Activities & Services (+20,3 Mio €) sowie Retail & Real Estate (+8,2 Mio €) von der gestiegenen Passagierzahl profitierten, musste das Segment Ground Handling einen Umsatzrückgang verzeichnen (–6,2 Mio €). Neben der gestiegenen Passagierzahl und damit verbundenen Mehrerlösen aus Flughafen-Entgelten wirkten sich im Segment Aviation die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2012 sowie Basiseffekte aus den Entgelt-Anpassungen des Vorjahres umsatzsteigernd aus. Positive Effekte ergaben sich im Segment Retail & Real Estate durch die gesteigerten Netto-Retail-Erlöse je Passagier auf das Retail-Geschäft sowie durch Mehreinnahmen im Real Estate-Bereich. Gegenläufig beeinflussten geringere Erlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen des

Mönchhof-Geländes die Umsatzentwicklung des Segments (Erlöse aus Grundstücksverkäufen 2012: 16,4 Mio €, 2011: 27,9 Mio €). Im Segment Ground Handling war die Umsatzabnahme vor allem auf das weiterhin deutlich rückläufige Frachtgeschäft sowie niedrigere Höchststartgewichte zurückzuführen. Das Segment External Activities & Services, das im Wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb des Standorts Frankfurt beinhaltet, verzeichnete insbesondere aufgrund der positiven Verkehrsentwicklung in Lima sowie der guten Retail-Entwicklung in Antalya eine Umsatzverbesserung. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 lag der Segment-Umsatz um 24,0 Mio € über dem Vorjahresniveau. Umsatzreduzierend wirkte sich insbesondere der Verkauf der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH im Dezember 2011 aus (Umsatz 2011: 15,3 Mio €).

Die **übrigen Erträge** nahmen im vergangenen Geschäftsjahr vor allem aufgrund von Rückstellungsaufhebungen unter anderem im Segment Ground Handling um 25,6 Mio € auf 107,2 Mio € (+31,4%) zu. In Höhe von 2.549,2 Mio € lag die **Gesamtleistung** um 3,9% über dem Vorjahreswert (+96,4 Mio €).

Konzern-Umsatz und Umsatzrendite



Grafik 19

Unterproportionale operative Aufwandsentwicklung

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 41,5 Mio € auf 947,8 Mio € (+4,6%). Ursächlich für den Anstieg waren am Standort Frankfurt insbesondere der Tarifabschluss im öffentlichen Dienst sowie der verkehrsmengenbedingt höhere Bedarf an Beschäftigten. Der **Sachaufwand** (Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand) veränderte sich insgesamt leicht um 6,5 Mio € auf 750,7 Mio € (+0,9%). Während gestiegene verkehrabhängige Konzessionsabgaben in Lima den Materialaufwand erhöhten, reduzierten im Vorjahresvergleich geringere Rückstellungsbildungen den sonstigen betrieblichen Aufwand. Der **gesamte operative Aufwand** erhöhte sich von 1.650,5 Mio € auf 1.698,5 Mio € (+2,9%).

EBITDA und EBIT umsatzbedingt gestiegen

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung stieg das **Konzern-EBITDA** um 48,4 Mio € auf 850,7 Mio € (+6,0%). Die **EBITDA-Marge** erhöhte sich um 1,0 Prozentpunkte auf 34,8%. Bereinigt um die Erlöse und Aufwendungen aus langfristiger Fertigung im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 nahm diese von 34,3% auf 35,3% zu. Trotz der im Vorjahr gebuchten Wertminderung auf Grundstücke und Gebäude in den Segmenten Aviation sowie Retail & Real Estate stiegen die **Abschreibungen** im Berichtszeitraum insbesondere aufgrund der ganzjährigen Nutzung der Landebahn Nordwest um 15,4% auf 352,7 Mio € (+47,0 Mio €). Das **Konzern-EBIT** verbesserte sich entsprechend leicht um 1,4 Mio € auf 498,0 Mio € (+0,3%).

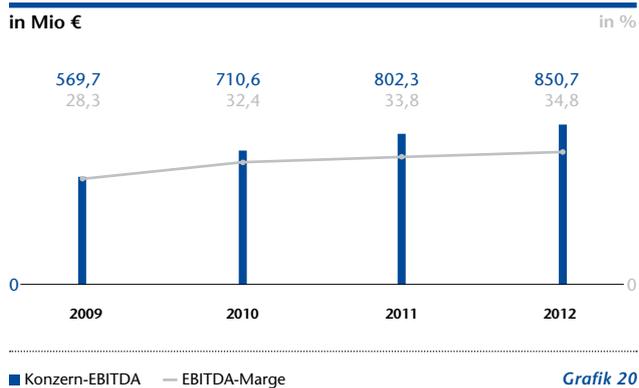
Verbesserung des sonstigen Finanzergebnisses

Innerhalb des **Finanzergebnisses** konnte die deutliche Verschlechterung des Zinsergebnisses – die vor allem aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitinsen (2012: 28,2 Mio € zu 2011: 63,3 Mio €) resultierte – durch eine signifikante Verbesserung des sonstigen Finanzergebnisses kompensiert werden. Gründe für die positive Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses waren unter anderem Erträge aus dem Abgang von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements, Fremdwährungskurseffekte sowie die Marktbewertung von Derivaten. In Summe verbesserte sich das Finanzergebnis im vergangenen Geschäftsjahr von –149,3 Mio € auf –131,9 Mio € (+17,4 Mio €).

Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie in etwa auf Vorjahresniveau

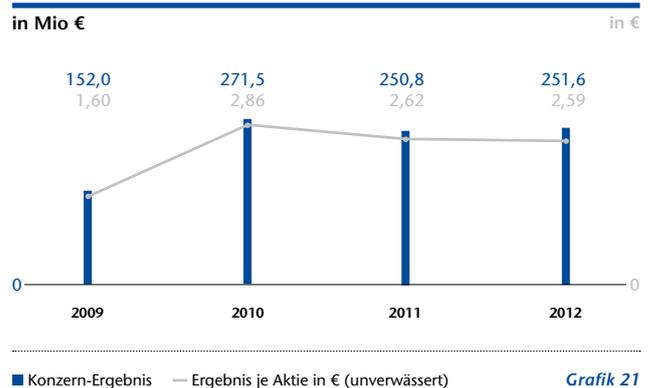
Die positive operative Entwicklung und die Verbesserung des Finanzergebnisses äußerten sich in einem spürbaren Anstieg des **EBTs** von 347,3 Mio € auf 366,1 Mio € (+5,4%). Aufgrund einer im Vorjahresvergleich höheren **Steuerquote** von 31,3% (2011: 27,8%) verbesserte sich das **Konzern-Ergebnis** in 2012 nur leicht um 0,8 Mio € auf 251,6 Mio € (+0,3%). Der Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis, der den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbar ist, verringerte sich leicht von 240,4 Mio € auf 238,3 Mio € (–0,9%). Korrespondierend nahm das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** geringfügig um 0,03 € auf 2,59 € ab.

Konzern-EBITDA und EBITDA-Marge



Grafik 20

Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie

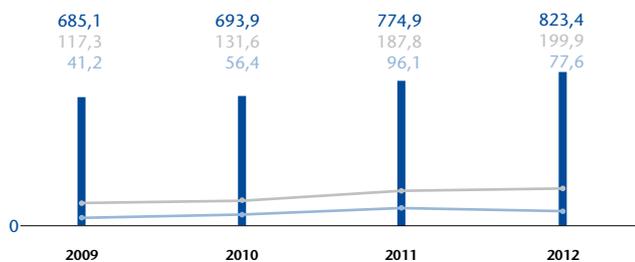


Grafik 21

Fraport-Segmente

Aviation

in Mio €

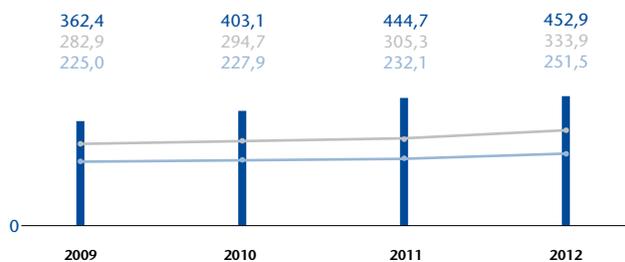


■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 22

Retail & Real Estate

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

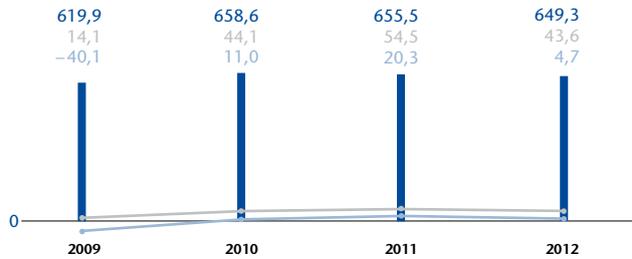
Grafik 23

Die höhere Passagierzahl und damit verbundene Mehrerlöse aus Flughafen-Entgelten führten im Geschäftsjahr 2012 zu einem Anstieg des Umsatzes im Segment Aviation um 48,5 Mio € auf 823,4 Mio € (+6,3%). Die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2012 sowie Basiseffekte aus den Entgelt-Anpassungen des Vorjahres trugen wesentlich zum Umsatzwachstum bei. Trotz eines Anstiegs des Personalaufwands aufgrund vermehrter Sicherheitsleistungen und höherer sonstiger betrieblicher Aufwendungen, die vorrangig aus einer Rückstellungsbildung für Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 10,5 Mio € resultierten, erhöhte sich das Segment-EBITDA um 6,4% auf 199,9 Mio € (+12,1 Mio €). Aufgrund deutlich gestiegener Abschreibungen, die vorrangig auf die ganzjährige Nutzung der Landebahn Nordwest zurückzuführen waren, verringerte sich das Segment-EBIT um 18,5 Mio € auf 77,6 Mio € (-19,3%). Im Vorjahr führte eine Wertminderung auf Grundstücke in Höhe von 6,7 Mio € zu einer einmaligen Belastung.

Die Umsatzerlöse im Segment Retail & Real Estate nahmen im vergangenen Geschäftsjahr leicht von 444,7 Mio € auf 452,9 Mio € (+1,8%) zu. Mehrerlöse verzeichneten insbesondere das Retail-Geschäft und der Bereich Real Estate. Gegenläufig wirkten sich geringere Umsatzerlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen des Mönchhof-Geländes aus (Erlöse aus Grundstücksverkäufen 2012: 16,4 Mio €, 2011: 27,9 Mio €). Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ verbesserte sich vor allem durch höhere Erlöse im Bereich Shopping von 3,17 € auf 3,32 € (+4,7%). Neben gestiegenen Einnahmen im margenstarken Retail-Geschäft führten vor allem rückläufige sonstige betriebliche Aufwendungen, die im Wesentlichen aus höheren Rückstellungsbildungen im Zusammenhang mit dem Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm im Jahr 2011 resultierten, zu einer Verbesserung des Segment-EBITDAs um 28,6 Mio € auf 333,9 Mio € (+9,4%). Trotz im Vorjahresvergleich gestiegener Abschreibungen erhöhte sich das Segment-EBIT um 8,4% auf 251,5 Mio € (+19,4 Mio €). Im Vorjahr führte eine Wertminderung auf Grundstücke und Gebäude in Höhe von 6,1 Mio € zu einer einmaligen Belastung.

Ground Handling

in Mio €



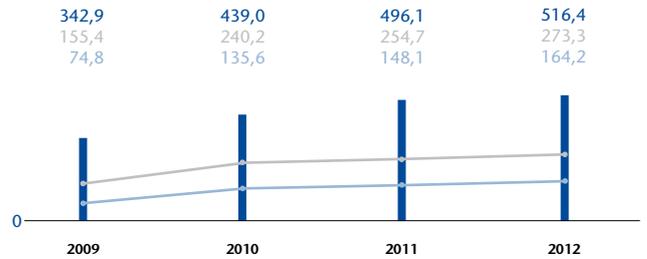
■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 24

Im vergangenen Geschäftsjahr nahmen die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling leicht um 6,2 Mio € auf 649,3 Mio € ab (-0,9%). Wesentliche Gründe hierfür waren der geringere Cargo-Umschlag sowie niedrigere Höchststartgewichte. Trotz einer aufgelösten Rückstellung im Personalbereich von knapp 10 Mio € führten die rückläufige Umsatzentwicklung sowie ein gestiegener Personalaufwand – vor allem aufgrund des Tarifabschlusses im öffentlichen Dienst – zu einem Rückgang des Segment-EBITDAs um 10,9 Mio € auf 43,6 Mio € (-20,0%). Das Segment-EBIT reduzierte sich auch aufgrund höherer Abschreibungen um 15,6 Mio € auf 4,7 Mio € (-76,8%).

External Activities & Services

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 25

Im vergangenen Geschäftsjahr erhöhten sich die Umsatzerlöse im Segment External Activities & Services um 20,3 Mio € auf 516,4 Mio € (+4,1%). Treiber der Umsatzentwicklung waren sowohl die starke Verkehrsentwicklung in Lima als auch die gute Retail-Entwicklung in Antalya. Im Vorjahresvergleich geringere kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star führten durch die Anwendung von IFRIC 12 zu einem Umsatzrückgang. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 verbesserte sich der Segment-Umsatz im Berichtszeitraum um 24,0 Mio € auf 487,7 Mio € (+5,2%). Einen negativen Umsatzeffekt hatte insbesondere der Verkauf der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH im Dezember des Vorjahres (Umsatz 2011: 15,3 Mio €), die aufgrund ihrer niedrigen Marge jedoch nur geringe Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung des Segments hatte. Der operative Aufwand stieg im Wesentlichen aufgrund höherer verkehrsabhängiger Konzessionsabgaben in Lima. Vorrangig trugen die positiven EBITDA-Beiträge der Konzern-Gesellschaften Lima, Antalya sowie Twin Star zu einer Erhöhung des Segment-EBITDAs um 18,6 Mio € auf 273,3 Mio € bei (+7,3%). Infolge nahezu konstanter Abschreibungen verbesserte sich das Segment-EBIT deutlich um 10,9% auf 164,2 Mio € (+16,1 Mio €).

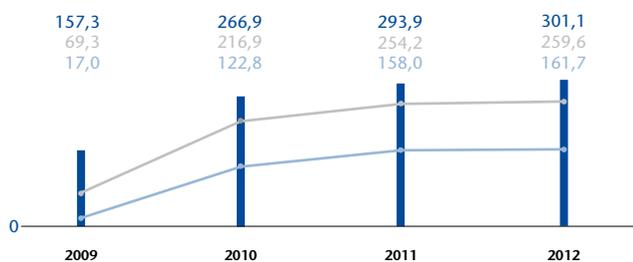
Entwicklung an den Fraport-Konzern-Flughäfen

Nachfolgend sind die Geschäftsverläufe der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb Frankfurts **vor Konsolidierung** dargestellt:

Bei einer im Vorjahresvergleich unverändert hohen Passagierzahl führten in der Konzern-Gesellschaft **Antalya** im vergangenen Geschäftsjahr insbesondere höhere Retail-Einnahmen zu einem Umsatzzuwachs um 2,4% auf 301,1 Mio €. Korrespondierend stiegen das EBITDA und EBIT der Konzern-Gesellschaft um 2,1% beziehungsweise 2,3% und wiesen ein Plus von 5,4 Mio € und 3,7 Mio € aus.

Antalya

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 26

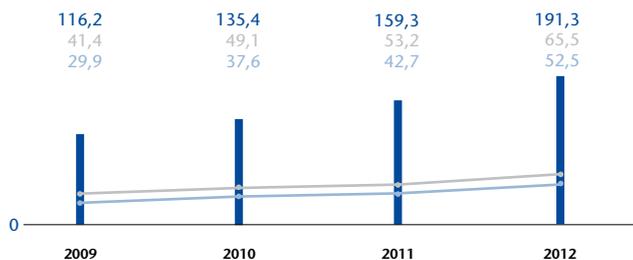
Quotenkonsolidierung mit 51% Stimmrechts- und 50% Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100%-Werten vor Quotenkonsolidierung.

Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2012: 301,1 Mio €; 2011: 293,9 Mio €; 2010: 258,3 Mio €; 2009: 94,4 Mio €.

Die Konzern-Gesellschaft **Lima** verzeichnete aufgrund der deutlich positiven Verkehrsentwicklung eine starke Zunahme der Umsatzerlöse, die sich gegenüber dem Vorjahr um 20,1% auf 191,3 Mio € (+32,0 Mio €) erhöhte. EBITDA wie EBIT zeigten ebenfalls hohe Zuwächse und stiegen um 23,1% beziehungsweise 23,0% (+12,3 Mio € beziehungsweise +9,8 Mio €).

Lima

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

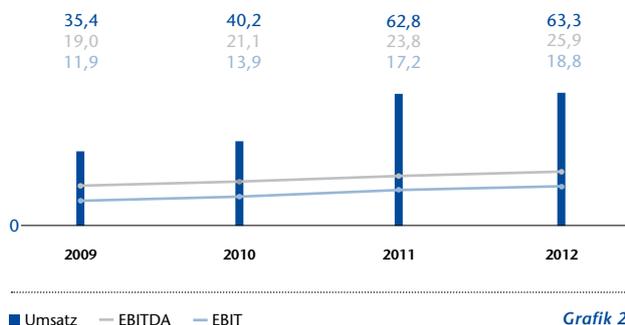
Grafik 27

Werte gemäß IFRS-Rechnungslegung, lokale Rechnungslegungswerte können abweichen. Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2012: 180,0 Mio €; 2011: 146,0 Mio €; 2010: 130,7 Mio €; 2009: 109,9 Mio €.

Im Geschäftsjahr 2012 stieg der Umsatz der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** von 62,8 Mio € auf 63,3 Mio € (+0,8%). Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 verbesserte sich der Umsatz der Konzern-Gesellschaft um 2,2 Mio € auf 45,9 Mio € (+5,0%). Das EBITDA und EBIT nahmen in vergleichbarer Höhe um 2,1 Mio € beziehungsweise 1,6 Mio € zu (+8,8% und +9,3%).

Twin Star

in Mio €



Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Twin Star 2012: 45,9 Mio €; 2011: 43,7 Mio €; 2010: 38,0 Mio €; 2009: 35,4 Mio €.

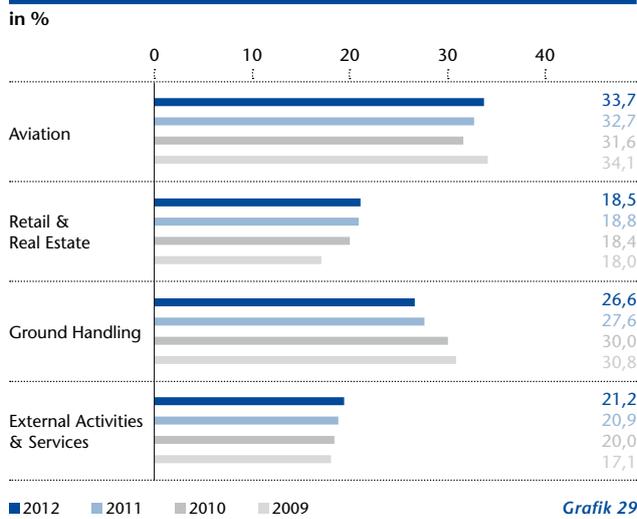
Grafik 28

Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA

Die deutlich positive Umsatzentwicklung der Segmente Aviation und External Activities & Services verdeutlichte sich im vergangenen Geschäftsjahr auch in gestiegenen Anteilen am Konzern-Umsatz. Während das Segment Aviation einen Anteilzuwachs um 1 Prozentpunkt auf 33,7% verzeichnete, steuerte das Segment External Activities & Services 21,2% zum Konzern-Umsatz bei (+0,3 Prozentpunkte). Trotz insgesamt höherer Umsatzerlöse verringerte sich der relative Anteil des Segments Retail & Real Estate am Konzern-Umsatz leicht um 0,3 Prozentpunkte auf 18,5%. Grund hierfür war die verhältnismäßig stärkere Umsatzentwicklung der Segmente Aviation und External Activities & Services. Der Anteil des Segments Ground Handling auf den Konzern-Umsatz reduzierte sich aufgrund des rückläufigen Umsatzniveaus um 1 Prozentpunkt auf 26,6%.

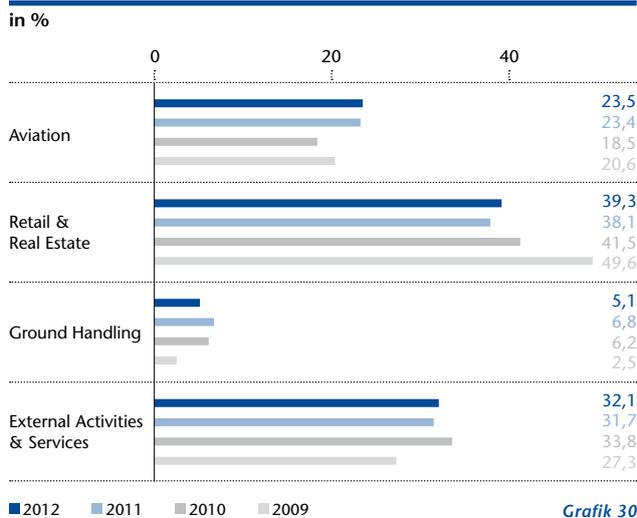
Mit einem Anteil von 39,3 % war das Segment Retail & Real Estate im vergangenen Geschäftsjahr erneut Treiber der konzernweiten EBITDA-Entwicklung (+1,2 Prozentpunkte). In Höhe von 32,1 % und 23,5 % konnten auch die Segmente External Activities & Services sowie Aviation ihren Einfluss auf das Konzern-EBITDA in 2012 steigern (+0,4 Prozentpunkte beziehungsweise +0,1 Prozentpunkte). Lediglich das Segment Ground Handling verzeichnete aufgrund des EBITDA-Rückgangs einen geringeren Anteil am Konzern-EBITDA (-1,7 Prozentpunkte).

Segment-Anteile am Konzern-Umsatz



Grafik 29

Segment-Anteile am Konzern-EBITDA



Grafik 30

Vermögens- und Finanzlage

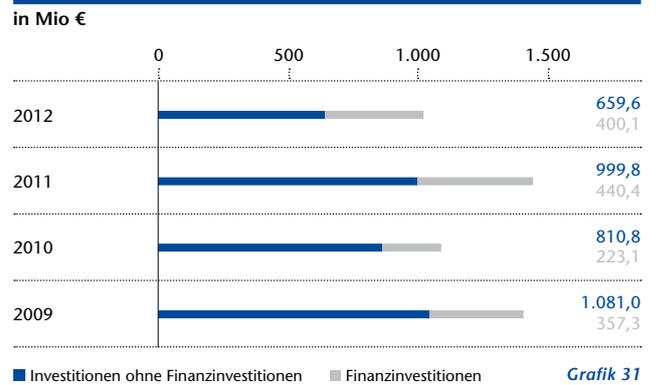
Investitionen

Rückläufiges Investitionsvolumen am Standort Frankfurt und bei Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2012 führte der Fraport-Konzern Investitionen in Höhe von 1.059,7 Mio € (2011: 1.440,2 Mio €) durch. Darin enthalten waren Zugänge zu Sachanlagen von 602,9 Mio € (2011: 876,1 Mio €), Finanzanlagen von 400,1 Mio € (2011: 440,4 Mio €), Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Flughafen-Betreiberprojekte von 44,5 Mio € (2011: 61,1 Mio €) sowie Investitionen in Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien von 12,2 Mio € (2011: 62,6 Mio €). Auf die Aktivierung von Bauzeitzinsen entfiel ein Betrag von 28,2 Mio € (2011: 63,3 Mio €).

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

Aufteilung des Investitionsvolumens



Grafik 31

Vermögens- und Kapitalstruktur

Anstieg der Bilanzsumme, des Eigenkapitals und der Netto-Verschuldung

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 2011 erhöhte sich die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2012 vor allem aufgrund des Anstiegs der langfristigen Vermögenswerte und der langfristigen Schulden um 416,2 Mio € auf 9.640,6 Mio € (+ 4,5 %).

Die **langfristigen Vermögenswerte** veränderten sich insbesondere aufgrund der Investitionen am Standort Frankfurt (Posten „Sachanlagen“) von 7.765,6 Mio € auf 8.140,8 Mio € (+ 4,8 %). Erhöhend wirkte sich zudem der Anstieg des Postens „Andere Finanzanlagen“ aus, der im Zusammenhang mit Investitionen im Rahmen des Financial Asset Managements stand. Umgliederungen innerhalb der langfristigen Vermögenswerte führten insbesondere zu einer Reduktion der „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (Umgliederung zu „Sachanlagen“) und einem Anstieg des Postens „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ (Umgliederung von „Sachanlagen“). Einen Anstieg um 2,8 % auf 1.499,8 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Vermögenswerte**. Während sich Mittelabflüsse für Investitionstätigkeiten reduzierend auf den Zahlungsmittelbestand auswirkten, erhöhten fristigkeitsbedingte Umgliederungen langfristiger zu kurzfristiger Finanzanlagen sowie eine im Wesentlichen stichtagsbedingte Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen den Bestand kurzfristiger Vermögenswerte.

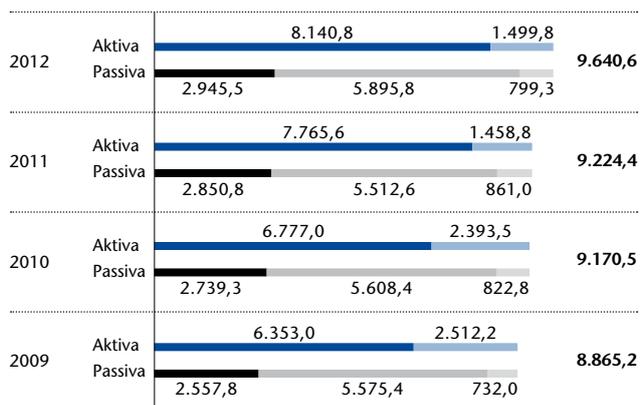
Das **Eigenkapital** stieg im Vergleich zum Bilanzstichtag 2011 um 94,7 Mio € auf 2.945,5 Mio € (+ 3,3 %). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) lag mit 29,0 % nahezu auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2011: 29,3 %).

Die Zunahme der langfristigen Finanzschulden, die aus weiteren Kreditaufnahmen resultierte, sowie ein Anstieg der Ertragsteuerrückstellungen führten zu einer Erhöhung der **langfristigen Schulden** von 5.512,6 Mio € auf 5.895,8 Mio € (+ 7,0 %). Die **kurzfristigen Schulden** verringerten sich, insbesondere aufgrund geringerer kurzfristiger Finanzschulden, ruckläufiger sonstiger Verbindlichkeiten sowie einer stichtagsbedingten Abnahme der „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“, um 61,7 Mio € auf 799,3 Mio € (– 7,2 %).

Die **Brutto-Finanzschulden** lagen zum 31. Dezember 2012 mit 4.597,6 Mio € um 343,7 Mio € über dem Niveau des 31. Dezember 2011 (+ 8,1 %). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.663,1 Mio € (31. Dezember 2011: 1.606,9 Mio €, Wert um abgegrenzte Zinserträge bereinigt) ergaben sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2011 um 10,9 % höhere **Netto-Finanzschulden** von 2.934,5 Mio € (Vorjahreswert der Netto-Finanzschulden angepasst, da abgegrenzte Zinserträge bei der Konzern-Liquidität nicht mehr berücksichtigt werden). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 105,0 % (31. Dezember 2011: 97,8 %, Wert in Übereinstimmung mit der neuen Konzern-Liquidität beziehungsweise Netto-Finanzschulden angepasst).

Bilanzstruktur

in Mio €



■ Langfristige Vermögenswerte
 ■ Kurzfristige Vermögenswerte
 ■ Eigenkapital
 ■ Langfristige Schulden
 ■ Kurzfristige Schulden

Grafik 32

Kapitalflussrechnung

Operativer Cash Flow unter Vorjahr, besserer Free Cash Flow

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** von 553,0 Mio € resultierte im Geschäftsjahr 2012 mit 809,8 Mio € aus der positiven Entwicklung des betrieblichen Bereichs. Demgegenüber standen höhere Mittelabflüsse von 135,5 Mio € aus dem finanziellen Bereich sowie 121,3 Mio € für gezahlte Ertragsteuern. Verglichen mit dem Vorjahr verringerte sich der operative Cash Flow damit um 65,8 Mio € (– 10,6 %).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** belief sich auf 736,2 Mio € und lag damit um 333,0 Mio € unter dem Vorjahreswert (-31,1 %). Ursächlich für den Rückgang waren insbesondere geringere Investitionen in Sachanlagen, die im Geschäftsjahr 2011 überwiegend auf die Fertigstellung der Landebahn Nordwest zurückzuführen waren, sowie geringere Investitionen in „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Assoziierte Unternehmen“. Gestiegene Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen, höhere Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie geringere Rückflüsse aus Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten äußerten sich im vergangenen Geschäftsjahr in einem gesamten **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 779,2 Mio €. Im Vorjahr führten insbesondere hohe Rückflüsse aus Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten zu einem um 469,4 Mio € geringeren Wert von 309,8 Mio €.

Aufgrund der anhaltenden Ausbau- und Modernisierungsinvestitionen insbesondere am Standort Frankfurt lag der **Free Cash Flow** im vergangenen Geschäftsjahr bei -162,4 Mio € (2011: -350,1 Mio €).

Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** erreichte einen Wert von 218,2 Mio € (2011: Mittelabfluss von -274,6 Mio €). Gründe für den Mittelzufluss waren vorrangig weitere Kreditaufnahmen sowie, im Vergleich zum Vorjahr, geringere Rückzahlungen langfristiger Finanzschulden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Fraport zurechenbaren Anteils an der Konzession in Antalya unterlagen zum 31. Dezember 2012 Bankguthaben in Höhe von 110,8 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Verglichen mit dem Vorjahreswert reduzierte sich der **Finanzmittelbestand** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2012 leicht von 132,8 Mio € auf 127,1 Mio € (-4,3 %).

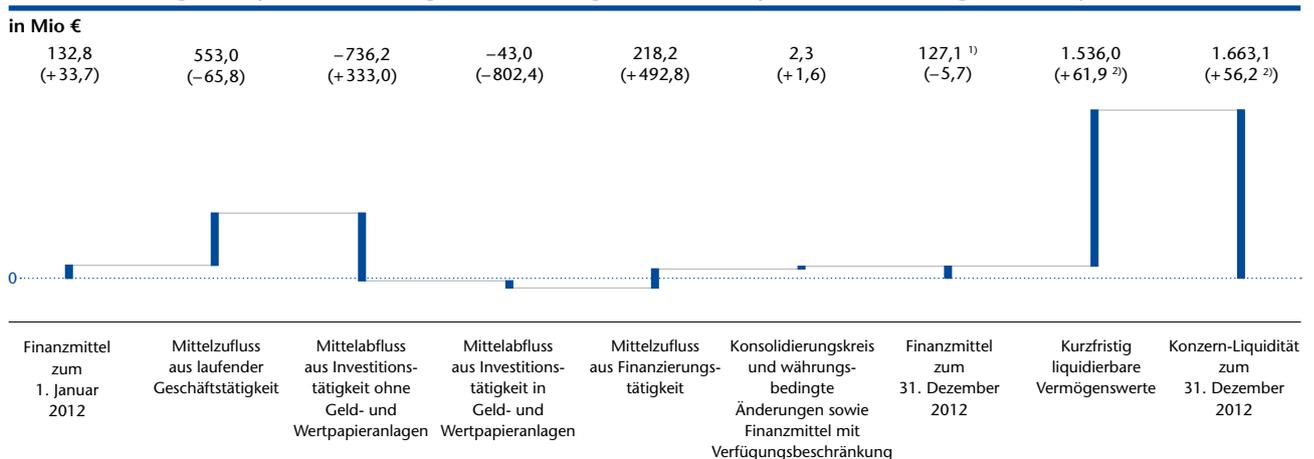
Folgende Übersicht enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz:

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Bilanz

in Mio €	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011
Finanzmittel der Konzern-Kapitalflussrechnung	127,1	132,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten	584,0	680,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	110,8	114,3
Finanzmittel der Konzern-Bilanz	821,9	927,1

Tabelle 18

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität (Veränderungen zum Vorjahr)



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

²⁾ Kurzfristig liquidierbare Vermögenswerte und Konzern-Liquidität 2011 aus Vergleichsgründen angepasst.

Grafik 33

Die Fraport-Aktie und Investor Relations

Die Fraport-Aktie 2012

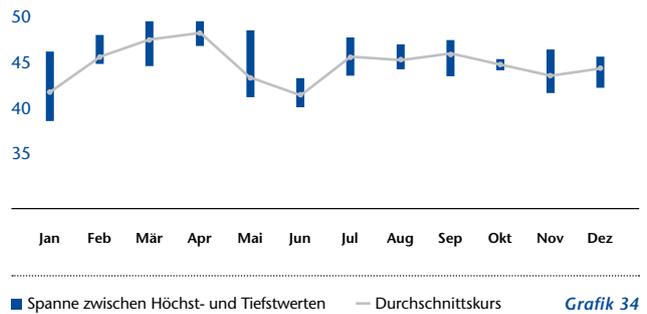
Positive Aktienentwicklung, Handelsvolumen unter Vorjahr

Mit einem Kurs von 43,94 € schloss die Fraport-Aktie zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres um 15,6 % über dem Vorjahresschlusskurs von 38,00 €. Während die Aktie im 1. Quartal 2012 einen deutlichen Zuwachs von 23,6 % auf 46,95 € erzielte, gab sie im 2. Quartal um 9,6 % auf 42,42 € nach. Gründe für die insgesamt positive Entwicklung im 1. Halbjahr waren unter anderem das konzernweite Verkehrswachstum sowie die positive Entwicklung des Konzern-EBITDAs. Die schwächere Kursentwicklung im 2. Quartal war insbesondere auf die sich verschärfende Eurokrise zurückzuführen. Ein insgesamt freundlicheres gesamtwirtschaftliches Umfeld ließ die Aktie im 3. Quartal erneut steigen. Mit einem Schlusskurs von 45,01 € beendete diese das 3. Quartal um 6,1 % über dem Halbjahresschlusskurs. Im 4. Quartal führte vor allem das rückläufige Verkehrsaufkommen am Standort Frankfurt, das im Wesentlichen auf das reduzierte Flugangebot der Deutschen Lufthansa im Winterflugplan zurückzuführen war, zum Jahresschlusskurs.

Mit durchschnittlich 156.604 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Fraport-Aktie im vergangenen Geschäftsjahr um 17,9 % unter dem Vorjahresniveau von 190.671 und reflektierte die allgemeine Umsatzschwäche am Aktienmarkt. Die Marktkapitalisierung der Fraport AG belief sich – bezogen auf den Aktienschlusskurs – auf rund 4,1 Mrd € (2011: 3,5 Mrd €). Damit belegte die Fraport-Aktie gemessen an der Marktkapitalisierung den 12. Rang unter den 50 Aktientiteln des MDAXs (2011: 9. Rang). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (Xetra-Handel) belegte die Fraport-Aktie wie im Vorjahr den 31. Platz.

Monatliche Entwicklung der Fraport-Aktie im Geschäftsjahr 2012

in €



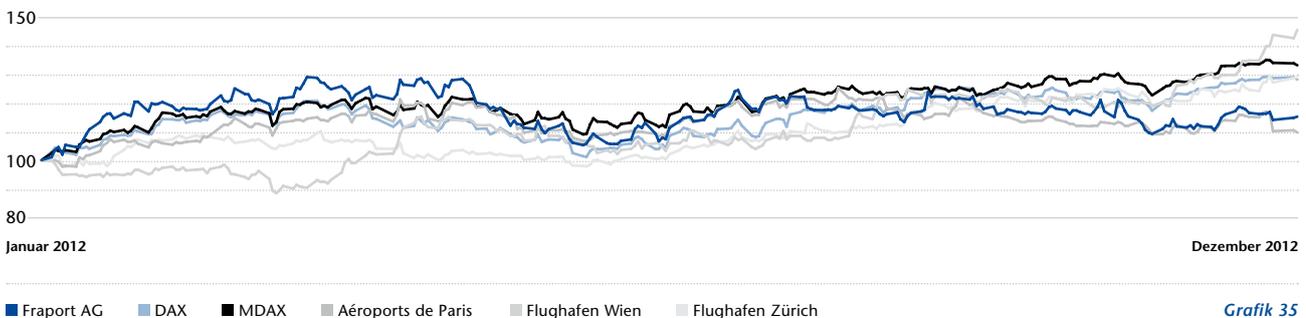
■ Spanne zwischen Höchst- und Tiefstwerten — Durchschnittskurs **Grafik 34**

Kursgewinne auch bei den Vergleichsindizes und europäischen Wettbewerbern

Die Vergleichsindizes DAX und MDAX verzeichneten in 2012 ebenfalls spürbare Zuwächse und schlossen das Geschäftsjahr um 29,1% beziehungsweise 33,9% über den Vorjahreswerten. Die Aktien der europäischen Wettbewerber von Fraport wiesen in 2012 folgende Entwicklungen auf: Aéroports de Paris +10,1 %, Flughafen Wien +46,2% und Flughafen Zürich +29,7%.

Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Bloomberg

Grafik 35

Folgende Tabelle listet die wichtigsten Informationen zur Aktie der Fraport AG im Geschäftsjahr 2012 auf:

Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie

		2012	2011
Grundkapital Fraport AG	in Mio €	922,1	919,6
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	92.211.756	91.955.867
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31.12. ¹⁾	Stück	92.134.391	91.878.502
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.012.909	91.858.474
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresschlusskurs	in €	43,94	38,00
Höchstkurs ²⁾	in €	49,37	58,10
Tiefstkurs ³⁾	in €	38,41	37,60
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	18,9	-16,8
Beta relativ zum MDAX		0,95	0,88
Marktkapitalisierung zum 31.12.	in Mio €	4.052	3.494
Durchschnittliches Handelsvolumen pro Tag (XETRA)	Stück	156.604	190.671
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,59	2,62
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,58	2,60
Kurs-Gewinn-Verhältnis		17,0	14,5
Dividende je Aktie ⁴⁾	in €	1,25	1,25
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	115,5	115,4
Dividendenrendite zum 31. Dezember ⁴⁾	in %	2,8	3,3
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 16. März 2012 beziehungsweise 8. Juli 2011.

³⁾ Schlusskurs am 2. Januar 2012 beziehungsweise 21. Dezember 2011.

⁴⁾ Vorgeschlagene Dividende (2012).

Tabelle 19

Entwicklung in der Aktionärsstruktur

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

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
Artio Global Investors Inc. ¹⁾	29. Februar 2012	Unterschreitung der 5%-Schwelle	4,90%
Lazard Asset Management ²⁾	30. Mai 2012	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,17%
Artio Global Investors Inc. ³⁾	2. Juli 2012	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,94%
RARE Infrastructure Limited ⁴⁾	28. November 2012	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,06%

¹⁾ Artio Global Investors Inc. waren davon 4,90% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

²⁾ Lazard Asset Management LLC waren davon 3,17% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

³⁾ Artio Global Investors Inc. waren davon 2,94% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

⁴⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 3,06% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 in Verbindung mit Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Tabelle 20

Die an die aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte angepasste Aktionärsstruktur stellte sich daher zum 31. Dezember 2012 wie folgt dar:

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2012 ¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2012 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet. **Grafik 36**

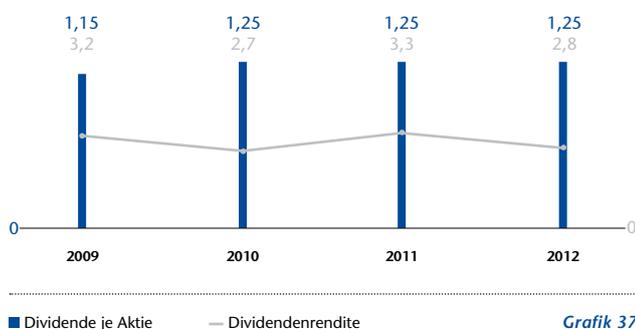
Dividendenausschüttung

Für das Geschäftsjahr 2012 wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung 2013 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,25 € je Aktie vorschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs von 2012 ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,8% (2011: 3,3%). Im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2012 der Fraport AG von 176,0 Mio € würde die Ausschüttungsquote damit bei 65,6% (2011: 63,3%), bezogen auf das den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbare Konzern-Ergebnis von 238,3 Mio € bei 48,5% (2011: 48,0%) liegen.

Dividende je Aktie und Dividendenrendite (2012: Dividendenvorschlag und daraus resultierende Rendite)

in €

in %



Grafik 37

Investor Relations (IR)

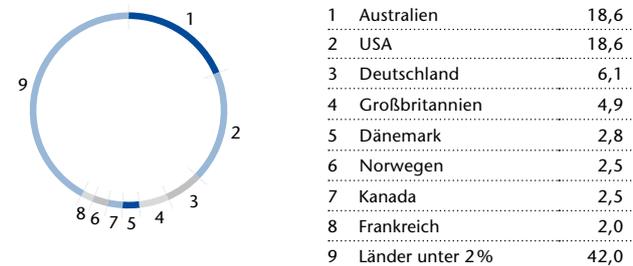
Intensive Kapitalmarktkommunikation fortgesetzt

Auch in 2012 stand die proaktive Kommunikation mit Investoren und Analysten im Vordergrund der Fraport-IR-Aktivitäten. In mehr als 300 Einzelgesprächen wurden Interessenten die Strategie sowie die aktuelle und erwartete Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns erläutert. In Bezug auf den Standort Frankfurt standen insbesondere der Baufortschritt und die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus sowie die Planung von Terminal 3 im Fokus der Gespräche. Im externen Geschäft wurden zusätzlich zur aktuellen Geschäftsentwicklung der bestehenden Konzern-Gesellschaften insbesondere potenzielle Akquisitionsprojekte thematisiert.

Die Hauptversammlung, eine Analystenkonferenz zur Publikation der vorläufigen Geschäftszahlen, 3 Conference Calls zu den weiteren Quartalspublikationen, die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage www.meet-ir.de sowie Investorentermin am Standort Frankfurt und an Konzern-Gesellschaften rundeten im vergangenen Geschäftsjahr die IR-Tätigkeiten ab.

Streubesitz-Verteilung ¹⁾

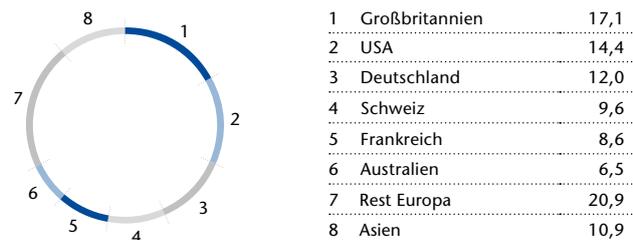
in %



¹⁾ Streubesitz ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Deutschen Lufthansa AG, Quelle: Eigene Angaben Fraport AG. **Grafik 38**

One-on-Ones auf Roadshows und Konferenzen nach Investorenitz

in %



Quelle: Eigene Angaben Fraport AG.

Grafik 39

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Nachhaltigkeit

Nachhaltige Konzern-Entwicklung im Fokus

Nachhaltigkeit ist bei Fraport eines der wesentlichen Konzern-Ziele (siehe auch Kapitel „Konzern-Strategie“, Seite 29). Im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements setzt sich Fraport zu strategisch wichtigen Themen, wie Schall- und Klimaschutz oder Ressourceneffizienz, Ziele und definiert die zur Erreichung erforderlichen Maßnahmen. Diese wurden 2010 erstmals in Form eines Nachhaltigkeitsprogramms zusammengefasst, das jährlich überarbeitet und aktualisiert wird. Eine Darstellung der ergriffenen Maßnahmen und ihre Wirksamkeit sowie weiterführende Informationen, die über die nachstehend gemachten Angaben hinausgehen, sind dem separaten Nachhaltigkeitsbericht „Nachhaltig verbinden“ zu entnehmen, der auf der Konzern-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Nachhaltigkeit zur Verfügung steht.

Beschäftigte

Mehr Beschäftigte im Fraport-Konzern

Die positive konzernweite Verkehrsentwicklung zeigte sich im vergangenen Geschäftsjahr auch in einem Anstieg der durchschnittlichen Zahl der Beschäftigten, die um 368 Mitarbeiter auf 20.963 zunahm (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte). Während die höhere Beschäftigtenzahl in Deutschland insbesondere auf die Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security

Services GmbH (+267 Beschäftigte) und die Fraport AG (+76 Beschäftigte) zurückzuführen war, verringerte sich der Personalbestand im Ausland nahezu ausschließlich durch den Verkauf der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH im Dezember 2011 (–257 Beschäftigte).

Auf Segment-Ebene resultierte die gestiegene Mitarbeiterzahl im Segment Aviation vorrangig aus dem Zuwachs bei der Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services GmbH. Während es im Segment Retail & Real Estate im Wesentlichen zu Neueinstellungen in der Fraport AG kam, lag die Personalzahl im Segment Ground Handling nahezu auf Vorjahresniveau. Trotz des Verkaufs der Konzern-Gesellschaft Fraport Ground Services Austria GmbH stieg die Zahl der Beschäftigten im Segment External Activities & Services. Gründe hierfür waren zusätzliches Personal außerhalb Deutschlands in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star sowie in der Konzern-Gesellschaft GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. und in den Servicebereichen am Standort Frankfurt.

Beschäftigte aus- und weiterbilden

Mit 381 Auszubildenden sicherte der Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2012 erneut seinen Bedarf an jungen Nachwuchskräften (2011: 343). Damit stieg die Zahl der Auszubildenden im Vorjahresvergleich insbesondere durch einen überdurchschnittlichen Rekrutierungsbedarf für technisches Fachpersonal und Werkfeuerwehroleute am Standort Frankfurt. Im Geschäftsjahr 2012 haben die Beschäftigten des Fraport-Konzerns durchschnittlich 5,7 Weiterbildungstage wahrgenommen (2011: 5,0).

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

	2012	2011	Veränderung	Veränderung in %
Segment Aviation	6.298	6.088	210	3,4
Segment Retail & Real Estate	629	596	33	5,5
Segment Ground Handling	8.924	8.899	25	0,3
Segment External Activities & Services	5.112	5.012	100	2,0
Fraport-Konzern	20.963	20.595	368	1,8
davon Fraport AG	11.302	11.226	76	0,7
davon in Deutschland	18.939	18.391	548	3,0
davon im Ausland	2.024	2.204	–180	–8,2
Beschäftigte zum Stichtag ¹⁾	22.276	21.445	831	3,9

¹⁾ Gemäß Global Reporting Initiative (GRI), Vorjahreswert angepasst.

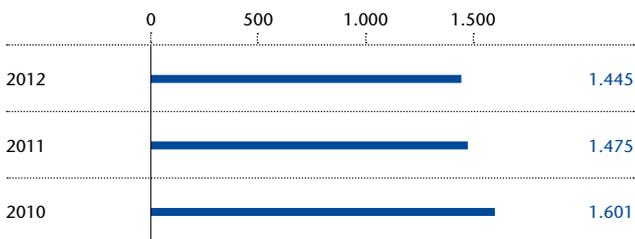
Tabelle 21

Gesundheit der Mitarbeiter fördern

Nur gesunde Mitarbeiter können ihre Leistung im vollen Umfang für das Unternehmen erbringen. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und entwickelt mit dem Arbeitsschutz und dem Gesundheitsmanagement 2 wirksame Systeme zum Schutz der Beschäftigten und zur Förderung der Gesundheit, des Wohlbefindens und der Arbeitsmotivation kontinuierlich weiter. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Unfälle und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken.

Parallel soll die Anwesenheitsquote mittelfristig stabilisiert und langfristig gesteigert werden. Um diese Ziele zu erreichen, hat Fraport im Geschäftsjahr 2012 seine Anstrengungen in beiden Bereichen fortgeführt und beispielsweise durch mehr Gesundheitsworkshops und -zirkel intensiviert.

Gesamtzahl der Arbeitsunfälle Fraport-Konzern ¹⁾



¹⁾ Seit Vollerhebung Fraport-Konzern.

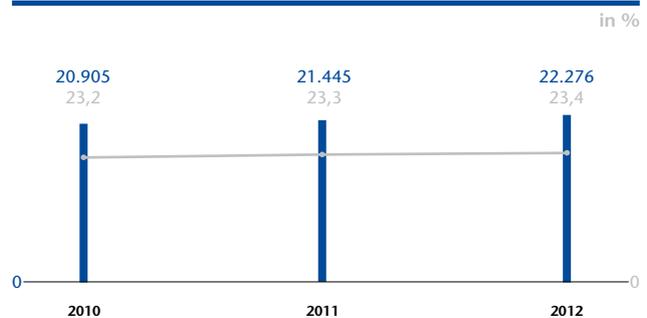
Grafik 40

Diversity: Vielfalt, die sich auszahlt

Fraport weiß die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Diversity-Management ist zentraler Bestandteil der Personalstrategie. Basis hierfür ist eine Konzern-Betriebsvereinbarung, welche unter anderem die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt für Fraport festschreibt. Diese Prinzipien sind Bestandteil bei Rekrutierungsstrategien, Personalentscheidungen, Qualifizierungsmaßnahmen und Anlass für umfangreiche Möglichkeiten einer flexiblen Arbeitszeitgestaltung.

Zur Förderung von Diversity wurde im Geschäftsjahr 2011 vereinbart, den Anteil der Frauen in Führungspositionen innerhalb der Fraport AG bis 2018 von derzeit 20,5 % auf rund 25 bis 35 % anzuheben sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu verbessern, zum Beispiel durch die Bereitstellung zusätzlicher Krippen- und Kindergartenplätze. In 2012 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen im Konzern bei 29,6 % (2011: 31,4 %), die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 7,3 % (2011: 7,2 %) und 20,1 % (2011: 20,4 %) der Beschäftigten hatten eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund). Das Durchschnittsalter im Fraport-Konzern lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 41,2 Jahren (2011: 40,8 Jahren).

Beschäftigte Fraport-Konzern und Frauenquote Fraport-Konzern ¹⁾



■ Beschäftigte Fraport-Konzern (Stichtag 31. Dezember)

— Frauenquote Fraport-Konzern

¹⁾ Seit Vollerhebung Fraport-Konzern.

Grafik 41

Leistungen über das tarifliche Entgelt hinaus

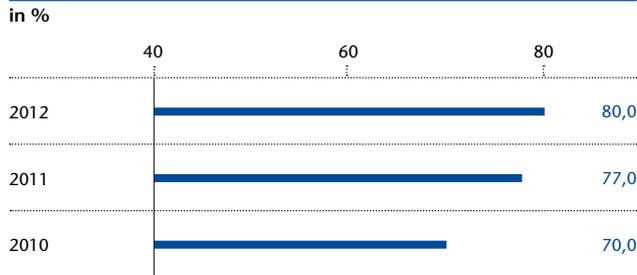
Die Vergütung der Konzern-Beschäftigten orientiert sich an den gültigen Tarifverträgen. Darüber hinaus bietet Fraport seinen Mitarbeitern ein breites Spektrum attraktiver Zusatzleistungen, die von betrieblichen Altersvorsorgeleistungen über die Teilnahme am Mitarbeiteraktienprogramm bis hin zu Job-Tickets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

Kunden und Qualität

Kundennähe und Servicequalität als entscheidende Wettbewerbsvorteile

Die Qualität unserer Leistungen und die einhergehende Zufriedenheit unserer Kunden sind von übergeordneter Bedeutung für den Erfolg unserer Geschäftstätigkeit (siehe auch Kapitel „Konzern-Strategie“, Seite 29). In diesem Kontext besteht am Standort Frankfurt unverändert das Ziel, die durchschnittlich wahrgenommene Zufriedenheit unserer Passagiere bis 2015 – ausgehend von dem Jahr 2010 – um mindestens 10 Prozentpunkte auf mindestens 80% zu steigern. Dabei konnte im vergangenen Jahr ein durchschnittlicher Wert von 80% zufriedener Passagiere erreicht werden.

Durchschnittlich wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt ¹⁾

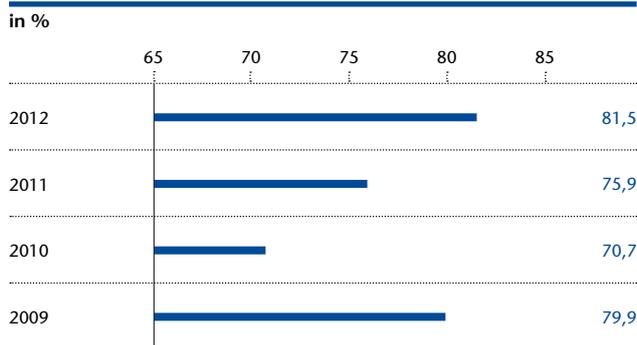


¹⁾ Seit Einführung der Service-Initiative „Great to have you here!“.

Grafik 42

Neben der allgemeinen Passagier-Zufriedenheit stehen für unsere Airline-Kunden insbesondere die Qualitätsaspekte „Pünktlichkeitsquote“ und „Baggage-Performance-Indicator“, also die Angaben darüber, wie viele Flüge pünktlich abgeflogen oder gelandet sind und wie viele Gepäckstücke aufgrund eines Verschuldens der Fraport AG nicht unmittelbar am Zielort angekommen sind, im Mittelpunkt. Vor allem durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest und die Erweiterung der Terminal-Kapazitäten durch den Flugsteig A-Plus konnte die Pünktlichkeitsquote am Frankfurter Flughafen im vergangenen Jahr deutlich verbessert werden. Mit einem Wert von 81,5% lag diese auf einem Mehrjahreshoch.

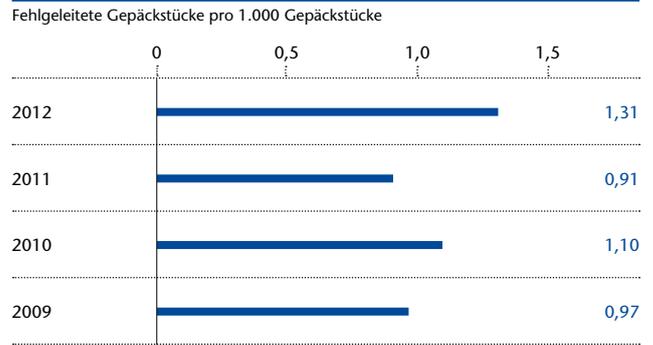
Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt



Grafik 43

Zusätzlich zu dem Pünktlichkeitsfortschritt konnte der Baggage-Performance-Indicator am Frankfurter Flughafen auf einem unverändert niedrigen Niveau gehalten werden.

Baggage-Performance-Indicator



Grafik 44

Durch die konsequente konzernweite Nutzung des in Frankfurt gewonnen Know-hows profitieren auch die Konzern-Gesellschaften von den in Frankfurt erlangten Service-Kenntnissen.

Forschung und Entwicklung

Ideen und Innovationen nutzen

Da Fraport als Dienstleistungskonzern keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne betreibt, dienen ihm insbesondere Verbesserungsvorschläge und Innovationen als Erfolgsfaktoren zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit.

Während Fraport im Rahmen des konzernweiten Ideenmanagements konsequent das Potenzial der eigenen Mitarbeiter nutzt, vernetzt sich das Unternehmen – im Sinne einer „open innovation“ – gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen. Auf diese Weise stellt Fraport sicher, dass Trends rechtzeitig erkannt und in das eigene Unternehmen überführt werden. Schwerpunkte im Innovationsmanagement lagen im Jahr 2012 vor allem in den Bereichen Passagierservices und Mobilität. Hier konnte Fraport insbesondere durch das Projekt PASS (Personalisiertes Assistenzsystem und Services für Mobilität im hohen Alter) sowie durch die Auslobung des ersten Konzern-Innovationspreises Akzente setzen. Ebenfalls wurde 2012 erstmalig der „Ideen-Tag“ ausgerichtet, bei dem Mitarbeiter und Gutachter von Verbesserungsvorschlägen für ihr besonderes Engagement ausgezeichnet wurden.

Umwelt und Gesellschaft

Zertifizierte Umweltmanagement-Systeme

Umweltmanagement-Systeme dienen dazu, Risiken zu erkennen und zu minimieren sowie die Umweltleistung zu verbessern. Für die Aktivitäten am Flughafen Frankfurt betreibt die Fraport AG seit 1999 ein Umweltmanagement-System gemäß der europäischen Verordnung zum Eco-Management and Audit Scheme (EMAS), seit 2002 ist sie zusätzlich nach ISO 14001 Norm zertifiziert. Neben der Fraport AG sind unter anderem die Konzern-Gesellschaften in Lima und Antalya ebenfalls nach ISO 14001 zertifiziert.

Energieverbrauch messen und steuern

Effizienter Klimaschutz setzt die Messung und Steuerung des Energieverbrauchs voraus. Zu diesem Zweck führt Fraport ein abrechnungsbasiertes Controlling und Reporting der Energieverbräuche beziehungsweise der CO₂-Emissionen ein. Mit dem regelmäßigen Ausweis der entsprechenden Daten kann Fraport prüfen, ob die strategischen CO₂-Ziele erreicht werden. Fehlentwicklungen können frühzeitig erkannt und energetische Maßnahmen auf Wirksamkeit überprüft werden. Als Datenbasis dienen die für Gebäude und Anlagen erfassten Energieverbräuche der Fraport AG. Dazu werden alle relevanten Energieträger wie Strom, Fernkälte und -wärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt. Die CO₂-Emissionen des Fraport-Konzerns werden zunächst weiterhin retrospektiv einmal jährlich bilanziert. Die Erfassung der erforderlichen Daten wurde im vergangenen Geschäftsjahr 2012 jedoch auf die im Jahresabschluss eingesetzte Abschluss- und Konsolidierungssoftware umgestellt, sodass die Daten zukünftig schneller erhoben und validiert werden können.

Umweltfonds für Klima- und Naturschutz

Mit Gründung des Umweltfonds hat Fraport im Jahr 1997 den Natur- und Umweltschutz außerhalb des Flughafens Frankfurt in das Förderprogramm des Unternehmens aufgenommen. Neben umweltpädagogischen Initiativen werden insbesondere Projekte zu Klimaschutz und Klimawandel sowie der Erhalt und die Weiterentwicklung der Biodiversität in der Rhein-Main-Region unterstützt. Im vergangenen Geschäftsjahr hat Fraport rund 2 Mio € bereitgestellt. Damit erhöhte sich der gesamte Förderbetrag seit Gründung des Fonds auf insgesamt 32 Mio €. Das größte einzelne Förderprojekt der insgesamt mehr als 750 unterstützten Initiativen ist der Regionalpark Rhein Main.

Aktiv für die Region

Mit einem umfangreichen Spenden- und Sponsoring-Programm engagiert sich Fraport jährlich vorrangig für gemeinnützige Zwecke in der Rhein-Main-Region. Im vergangenen Geschäftsjahr hat Fraport rund 580 Projekte mit insgesamt 6,1 Mio € gefördert. Zu den mehrheitlich pädagogischen und integrativen Projekten zählen Programme zur Bildung von Kindern und Jugendlichen, speziell aus finanziell benachteiligten Familien sowie Maßnahmen zur Sucht- und Gewaltprävention.

Beschaffung

Auftragsvolumen unter Vorjahr

Über den Unternehmensbereich „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ laufen sämtliche Auftragsvergaben der Fraport AG: Die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen ebenso wie die Vergabe von Bauleistungen. Durch aktive Marktbearbeitung und strategisches Einkaufsmanagement trägt der Zentralbereich zur Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens bei.

Insgesamt hat die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr Aufträge mit einem Gesamtvolumen von rund 750 Mio € erteilt und damit knapp 200 Mio € weniger als in 2011. Mehr als 98 % der Aufträge lagen unter der Grenze von 100.000 € und galten als mittelstandsfreundlich. Mit gut 66 % lag der Anteil der Auftragnehmer in der umliegenden Rhein-Main-Region unverändert auf hohem Niveau.

Der im vergangenen Geschäftsjahr entworfene neue Lieferantenkodex der Fraport AG, der die Themen Compliance, Arbeitsbedingungen, Menschenrechte und Umwelt entlang der Lieferkette regelt, ist seit Beginn des Geschäftsjahres 2013 verpflichtender Bestandteil aller Ausschreibungen und Vergaben. Weitere Informationen zur Beschaffung im Fraport-Konzern sind auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Kompetenzen verfügbar.

Nachtragsbericht

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

Prognosebericht

Gesamtaussage zur prognostizierten Entwicklung

Abgeschwächtes Wachstum aufgrund kurzfristiger Unsicherheiten und Marktkonsolidierung

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

Unabhängig von der Passagierentwicklung werden am Standort Frankfurt in den kommenden Jahren insbesondere Preiseffekte bei den Flughafen- und Infrastruktur-Entgelten sowie Mehrerlöse im Retail-Bereich sich positiv auf den Geschäftsverlauf auswirken. Nach einem Ergebnismrückgang in 2013 rechnet der Fraport-Konzern in den Folgejahren mit einer nachhaltigen Ergebnisverbesserung.

Derzeit sind keine wesentlichen Risiken für den Fortbestand des Fraport-Konzerns erkennbar.

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 die folgenden risikopolitischen Grundsätze ab:

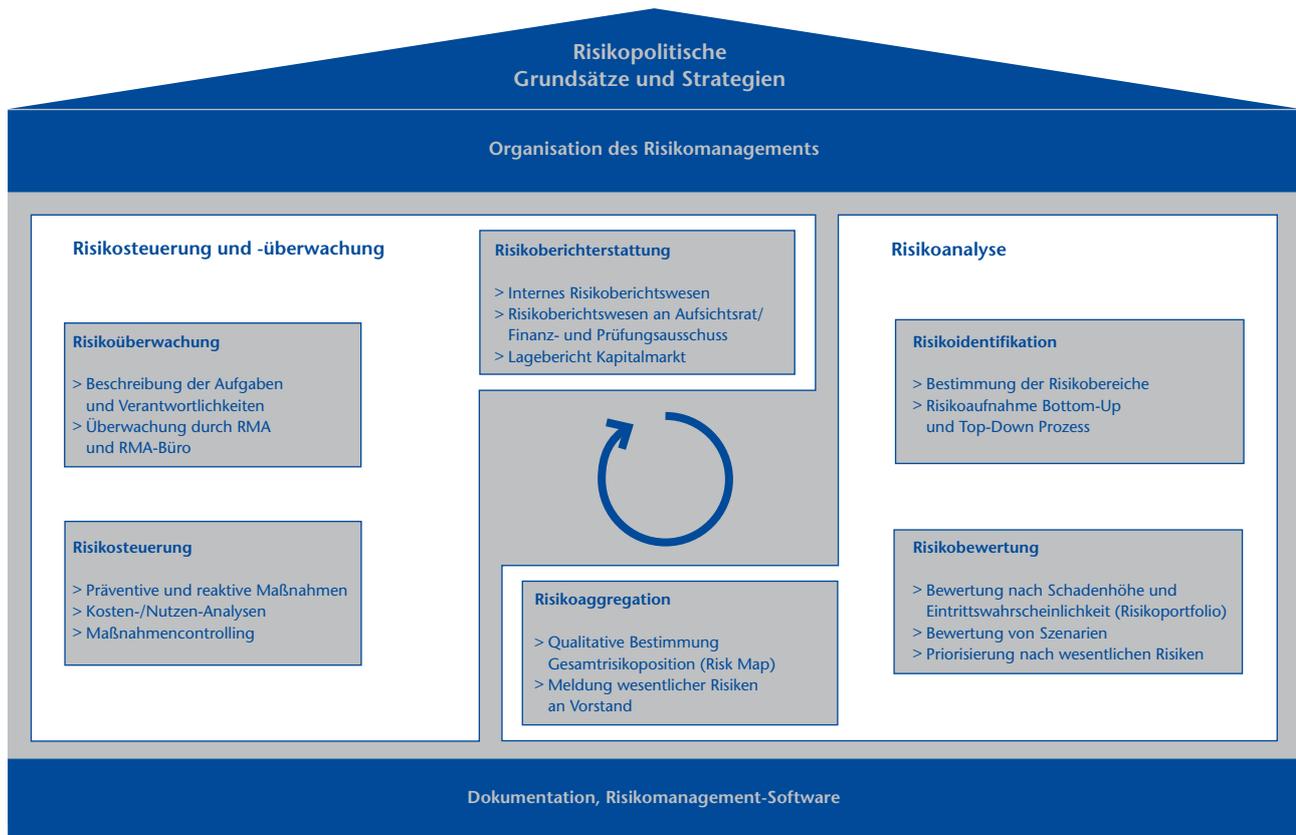
- > Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt und muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- > Das Risikomanagement wird in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- > Das Management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

Die Identifizierung, Bewertung und Steuerung der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Strategischen Geschäftsbereiche sowie Service- und Zentralbereiche, die vor Ort operativ tätig sind sowie die 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.



Grafik 45

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.

Die Aggregation der Risiken der einzelnen Organisationseinheiten und Konzern-Gesellschaften zu einer qualitativen Darstellung der Risikosituation des Fraport-Konzerns, die Überwachung und Sicherstellung eines systemkonformen Risikomanagement-Prozesses sowie die Berichterstattung der wesentlichen Risiken des Konzerns an den Vorstand erfolgen quartalsweise durch den RMA.

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 konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadenentwicklung eingeschätzt. 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.

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

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

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 umfasst die Verarbeitung von Geschäftsvorfällen, Aufzeichnungen zum Nachweis von vorhandenen Vermögenswerten und Schulden sowie Prozesse zur Konsolidierung der Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und zur Einbeziehung von assoziierten Unternehmen sowie zur 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 Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgen.

Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit ↑	„C“: Wahrscheinlich ≥ 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
	„B“: Möglich ≥ 10 % – 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
	„A“: Niedrig bis 10 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand
		„1“: Gering ≥ 0,5 Mio €	„2“: Moderat ≥ 2,5 Mio €	„3“: Wesentlich ≥ 10,0 Mio €
		Risikopotenzial →		

Grafik 46

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochterunternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach konzerneinheitlichen 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 Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG durchgeführt. Dabei ist organisatorisch und systemseitig eine Trennung vom Rechnungswesen der Einzelgesellschaft Fraport AG sichergestellt. Zur Gewährleistung einer konzerneinheitlichen 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 konzerninternen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Für das rechnungslegungsbezogene Konzern-Berichtswesen zwischen den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen und der Konzern-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 Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussebene 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 Konzern-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 Konzern-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 als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung durchgeführt.

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

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten 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 Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG ein Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung bilanziell relevanter Sachverhalte in der Rechnungslegung sicherzustellen. Darüber hinaus ist der Leiter der Abteilung Konzern-Bilanzierung Mitglied im RMA. Dadurch ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems 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, werden in der Rechnungslegung im Rahmen eines implementierten Prozesses überwacht.

Der Abschlussprozess der Konzern-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 Personalarückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

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

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

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

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch die weitere Entwicklung des Ölpreises und damit verbunden des Kerosinpreises haben. Die Ölpreis- und Kerosinpreissteigerungen haben bereits seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen und entsprechend deklarierten Aufschlägen bei der Fracht geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen häufig nicht reduziert werden.

In Krisen- und Kriegszeiten ist Fraport unmittelbar von Flugstreikungen und Streckenstilllegungen bedroht. Dies gilt auch bei Streiks und Naturkatastrophen, die den Luftverkehr betreffen. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft tendenziell eher in der Fläche zurückführen und insoweit auf die Hubs konzentrierten. Zumindest hat 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 des Fraport-Konzerns darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von der Fraport AG derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen genutzt, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilienmarkts.

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

Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zur Umsatzentwicklung bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf 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, längerfristig auch in der Türkei, zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte.

Über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste haben wir kontinuierlich in den letzten Jahren berichtet. Die von der EU-Kommission bereits 2001 angekündigte weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste wurde mit einer erneuten Analyse 2010 wieder aufgegriffen und hat sich im Oktober 2011 konkretisiert. Die EU-Kommission sieht zur geplanten Überarbeitung der aktuellen Bodenverkehrs-Richtlinie eine direkte EU-Verordnung – ohne Spielraum bei der Umsetzung in nationales Recht – zur weiteren Marktöffnung für Bodenverkehrsdienstleistungen an europäischen Flughäfen vor. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf angenommen und dem EU-Parlament und EU-Rat zur weiteren Entscheidung zugeleitet. Die für Fraport möglichen kritischen Neuerungen sind dabei der Zwang zur rechtlichen Trennung des Bereichs Bodenverkehrsdienste vom Mutterunternehmen, die Zulassung eines 3. unabhängigen Abfertigungsunternehmens auf dem Vorfeld, die unbegrenzte Zulassung der Selbstabfertigung für Fluggesellschaften sowie die Beschränkung der Untervergabe (Subcontracting) für Flughafen-Betreiber und Fluggesellschaften. Die verantwortlichen Ausschüsse des EU-Parlaments (Verkehrs- und Beschäftigungsausschuss) setzten sich im Jahr 2012 mit den Vorschlägen der EU-Kommission inhaltlich auseinander und nahmen zahlreiche Änderungsvorschläge auf. Hierbei lag die Hoheit für beispielsweise arbeitnehmerrechtliche Themen beim Beschäftigungsausschuss, wohingegen die für Fraport wesentlichen kritischen Themen durch den Verkehrsausschuss federführend behandelt wurden. In der Plenarsitzung am 12. Dezember 2012 wurde der Verordnungsentwurf der EU-Kommission vom EU-Parlament abgelehnt und zur weiteren Überarbeitung an den Verkehrsausschuss zurückgewiesen. Daher muss der Kommissionsentwurf erneut im Jahr 2013 behandelt werden. Sollte die EU-Verordnung, wie von der EU-Kommission geplant, verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für Fraport ergeben.

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

Unabhängig von dem 150 Mio € umfassenden Programm für Schallschutzmaßnahmen bestehen unverändert deutliche Proteste gegen die neue Landebahn. Fraport 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 Landebahnssystem wird derzeit untersucht, inwiefern aufgrund notwendiger behördlicher Genehmigungen Investitionen in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich sind. Je nach Ergebnis der Untersuchungen können Investitionen von bis zu 130 Mio € notwendig werden.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

Mit Bau und Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sowie dem geplanten 3. Passagierterminal hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme von Fraport am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs.

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

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

Eine weitere Schwächung der Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens würde sich ergeben, wenn die in der politischen Diskussion teilweise geforderten zusätzlichen Einschränkungen des Flugbetriebs tatsächlich juristisch verbindlich umgesetzt würden.

Erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt und damit nachteilige Auswirkungen auf Fraport wären die Folge.

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

Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind angesichts angekündigter Verfassungsbeschwerden und einem etwaigen Gang zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den ausgesetzten Verfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen.

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 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 vorrangig durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung

der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des 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 Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt.

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

Kreditrisiken für 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 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 grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Seit Anfang 2013 sind jedoch auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

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

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

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

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

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 2. Halbjahr 2012, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert.

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

Rechtliche Risiken

Manila-Projekt

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

Wie bereits berichtet, hatte am 23. Dezember 2010 ein „ad hoc Committee“ des International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Fraport hatte daraufhin am 30. März 2011 die

Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die Republik der Philippinen beim ICSID beantragt. Grundlage des Schiedsverfahrens ist das zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossene Investitionsschutzabkommen, das bei Streitigkeiten wegen Enteignung sowie unfairer und rechtswidriger Behandlung deutscher Investoren auf den Philippinen den Rechtsweg zu einem ICSID-Schiedsgericht eröffnet. Fraport fordert von der Republik der Philippinen in dem neuen Schiedsverfahren unverändert eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila. Wie bereits im 1. Schiedsverfahren bestreitet die Republik der Philippinen die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG erhoben. Fraport ist der Auffassung, dass die Investitionen rechtmäßig erfolgt und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind.

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

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen von Fraport und der von ihm 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 rechtskräftig abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte von Fraport richtete. Auch gegen Fraport wurden diese Klagen abgewiesen; die Kläger haben gegen die abweisenden Entscheidungen Rechtsmittel eingelegt, über die noch nicht entschieden wurde. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang 3 Verfahren geführt haben. In allen diesen 3 Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in zweien dieser 3 Verfahren bereits in der 2. Instanz. In sämtlichen Fällen schweben Rechtsmittel in unterschiedlichen Instanzen, über die bislang nicht rechtskräftig entschieden wurde. Ein 4. Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Fraport weist diese Vorwürfe zurück.

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

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem NAIA 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 2013 wird mit einem BIP-Wachstum von zirka 1,9 % gerechnet, mittelfristig ist ebenso ein positiver Trend abzusehen. Dies bietet eine gute Voraussetzung dafür, dass das Luftverkehrswachstum weiter anhält. Relevant für das Wachstum des Tourismus sind aber vor allem die wirtschaftliche Situation in den Herkunftsländern der Touristen sowie das Preisgefüge im Vergleich zu anderen Feriendestinationen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der anhaltenden Krise in Europa Destinationen im Niedrigpreissegment weiterhin wachsen werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Leistungsbilanzdefizit und die verhältnismäßig hohe Inflation konnten im Jahr 2012 deutlich reduziert werden. Stiegen die Preise im April 2012 noch über 11,0%, lag die Inflationsrate im Oktober 2012 hingegen nur noch bei 7,8%. Das Leistungsbilanzdefizit von 10,0% in 2011 konnte auf 7,7% im August 2012 reduziert werden. Durch die Reduzierung des Leistungsbilanzdefizits und die Dämpfung der Inflation im letzten Jahr erhielt die Türkei zum 1. Mal seit 18 Jahren wieder das „Investment-Grade-Rating“. Die Bonitätsnote für Papiere mit langer Laufzeit in ausländischer Währung wurde um eine Note auf „BBB-“ angehoben und die für Anleihen in heimischer Währung sogar um 2 Noten auf „BBB“.

Weitere Gründe für diese Entscheidung waren die sinkende Schuldenlast (derzeit bei unter 40,0% gemessen am BIP), das stabile Bankensystem und die günstigen Wachstumsaussichten. Dies ist kurz- bis mittelfristig ein weiterer Investitionsanreiz für Türkei-Engagements. Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismussektor, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies wird insbesondere durch den überproportionalen Anteil neuer und hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis untermauert. Damit stellt die Türkei schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar. Am Flughafen Antalya wurden im Jahr 2012 rund 25,0 Mio Passagiere gezählt. Das Verkehrsaufkommen konnte damit das hohe Vorjahresniveau erreichen, welches von den politischen Unruhen in Nordafrika profitierte.

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

Angesichts von terroristischen Anschlägen gegen Militär- und Polizeieinrichtungen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten. Es ist grundsätzlich nicht auszuschließen, dass im Falle einer Eskalation der Tourismussektor beeinflusst werden könnte. Allerdings haben in den vergangenen Jahren politische Unruhen im arabischen Raum, Nahen Osten und Nordafrika keine merklichen Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung in der Türkei (und im Speziellen im Großraum Antalya) gehabt.

Risiken im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten haben, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung. Ausbleibendes Wachstum oder rückläufiger Luftverkehr 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 Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen binden und neue Beschäftigte gewinnen. Diesem Zweck dienen auch flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten.

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 in der Regel alle 1 bis 2 Jahre 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 Versicherungspolicen 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 Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50% im Inland Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €. Für die ausländischen Konzern-Gesellschaften besteht Versicherungsschutz hinsichtlich Umweltschäden durch Unfälle in Abhängigkeit der lokalen Erfordernisse.

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

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die Ausbausituation ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven IT-Sicherheitsmanagement trägt 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 in 2010 und 2011, insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland. Mit den damit einhergehenden kräftigen Zuwächsen im Passagierverkehr – Frankfurt erzielte 2010 und 2011 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3 % – konnte das Vorkrisenniveau deutlich übertroffen werden. Die aktuelle europäische Schuldenkrise führte allerdings bereits seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs erneut nachließ und die Wirtschaft in der Eurozone im Jahr 2012 insgesamt in einer Rezession mündete, die auch in 2013 noch anhalten dürfte.

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

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

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

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

Unternehmensstrategische Chancen

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

Airport-Retail

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

Externes Geschäft

Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf 4 Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden 4 weitere Flughäfen durch Konzern-Gesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder unter Management-Verträgen das Portfolio. Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis des Fraport-Konzerns 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 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.

Geschäftsausblick

Die dem Geschäftsausblick zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie zum Beispiel durch Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder zusätzliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen der erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die aktuell in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards.

Zunehmende Unsicherheit der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds

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

Beim Welthandel wird in 2013 von einem Wachstum von rund 4% ausgegangen. Der durchschnittliche Weltmarktpreis je Barrel Rohöl lag in 2012 ebenso wie in 2011 bei rund 107 US-\$. Für 2013 wird aufgrund der anhaltend schwachen Wirtschaftsdynamik und damit zurückhaltender Rohöl-Nachfrage von einer nahezu konstanten Entwicklung des Ölpreises ausgegangen. Quellen: Tecson (Januar 2013), IMF (Januar 2013), OECD (November 2012), DekaBank (Februar 2013).

Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr

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

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

Im Rahmen des sogenannten „Flughafenpakets“ hat die EU-Kommission Anfang Dezember 2011 einen Entwurf veröffentlicht, der verschiedene Liberalisierungselemente, darunter auch Regelungen über den Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen, eine Revision der bestehenden Slot-Verordnung sowie einen Entwurf für eine Verordnung zu den lärmbedingten Betriebsbeschränkungen enthält. Am 12. Dezember 2012 fand die Abstimmung über das Flughafenpaket im Plenum des EU-Parlaments in erster Lesung statt. Die Gesetzesvorlagen zur Revision der Slot-Verordnung und zur Revision der Richtlinie zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen wurden von der Parlamentsmehrheit mit einigen Änderungen angenommen. Die Gesetzesvorlage zur Revision der Richtlinie zu den Bodenverkehrsdiensten wurde zurück in den Fachausschuss verwiesen und wird im laufenden Jahr erneut behandelt werden müssen. Sollte die EU-Verordnung, wie von der EU-Kommission geplant, verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für Fraport ergeben.

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

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

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

Trotz kurzfristiger Unsicherheit weiterhin positive Entwicklung des Luftverkehrs prognostiziert

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

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

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

Aufgrund positiver Wirtschaftsannahmen sowie eines unverändert guten touristischen Ausblicks wird in den kommenden Jahren an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% in **Antalya, Lima, Varna** und **Burgas** mit einem Anstieg der Passagierzahlen gerechnet. Dabei können sich wie in vorangegangenen Geschäftsjahren in 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 zum internationalen Verkehr weiterhin das inländische Verkehrswachstum volumensteigernd auswirken.

Umsatz- und Ergebnisprognose des Fraport-Konzerns 2013

Trotz der unsicheren Verkehrseinschätzung für das Geschäftsjahr 2013 erwartet Fraport einen Anstieg des **Konzern-Umsatzes** bis zu 5%. Gründe hierfür werden am Standort Frankfurt insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse in den Bereichen Retail und Real Estate durch die ganzjährige Nutzung des Flugsteigs A-Plus sein. Im externen Geschäft wird ebenfalls eine verkehrsmengenbedingt positive Geschäftsentwicklung in Antalya, Lima und Twin Star erwartet. Darüber hinaus werden steigende kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star durch die Anwendung von IFRIC 12 den ausgewiesenen Segment-Umsatz erhöhen. Durch entsprechende Posten im Sachaufwand wird dieser Effekt allerdings insgesamt EBITDA-neutral sein.

Im Zusammenhang mit der positiven Umsatzentwicklung rechnet Fraport trotz zusätzlicher Aufwendungen aus dem ganzjährigen Betrieb des Flugsteigs A-Plus und dem Tarifabschluss im öffentlichen Dienst mit einem **Konzern-EBITDA**, das über dem Wert von 2012 liegen und in einer Bandbreite von 870 Mio € und 890 Mio € erwartet wird. Die **Abschreibungen** 2013 werden insbesondere aufgrund der ganzjährigen Nutzung des Flugsteigs A-Plus deutlich den Wert von 2012 übersteigen. Bei Erreichen der oberen Erwartung des Konzern-EBITDAs wird für das **Konzern-EBIT** in 2013 ein Wert bis etwa 520 Mio € prognostiziert. Sollte das Wachstum des Konzern-EBITDAs am unteren Ende der Bandbreite liegen, ist auch ein Konzern-EBIT möglich, das in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen wird.

Das **Konzern-Finanzergebnis** wird sich in 2013 vor allem durch ein rückläufiges sonstiges Finanzergebnis, das in 2012 wesentlich durch zusätzliche Erträge aus dem Abgang von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements sowie Fremdwährungskurseffekte beeinflusst war, und höhere Zinsaufwendungen negativ entwickeln. Letztere werden insbesondere aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitinsen resultieren. Durch die Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus in 2012 wird die Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalzinsen während der Bauphase des Vermögenswerts entfallen, was den ausgewiesenen Zinsaufwand 2013 erhöhen wird.

Für das **Konzern-Ergebnis** 2013 wird ein Rückgang erwartet. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,25 € für das Geschäftsjahr 2013 stabil zu halten. Der **Konzern-Wertbeitrag** 2013 wird unter dem Wert von 2012 erwartet.

Umsatz- und Ergebnisprognose der Fraport-Segmente 2013

Trotz der unsicheren Verkehrsprognose wird im Geschäftsjahr 2013 im Segment **Aviation** mit einem leichten Anstieg des Umsatzes gerechnet. Grund hierfür wird insbesondere die Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2013 um durchschnittlich 2,9% sein. Die positive Umsatzentwicklung wird sich auch auf das EBITDA und EBIT des Segments auswirken, für die ebenfalls ein leichtes Wachstum in 2013 prognostiziert wird. Der Wertbeitrag des Segments wird auch in 2013 negativ sein.

Das Segment **Retail & Real Estate** wird im laufenden Geschäftsjahr vor allem höhere Retail-Erlöse aus dem ganzjährigen Betrieb des Flugsteigs A-Plus erzielen. Der Betrieb des Flugsteigs wird zudem zu gestiegenen Einnahmen aus Energieversorgungsleistungen und Vermietungen führen. Der Umsatz wird daher in 2013 deutlich über dem Niveau von 2012 liegen. Auch für das Segment-EBITDA und -EBIT wird ein signifikanter Anstieg erwartet. Der Wertbeitrag des Segments wird im aktuellen Geschäftsjahr weiterhin positiv sein.

Im Segment **Ground Handling** wird es in 2013 aufgrund von Preissteigerungen bei der Bodenabfertigung sowie bei den Infrastruktur-Entgelten zu einem geringen Umsatzanstieg kommen. Trotz des Umsatzwachstums wird sich das EBITDA und EBIT im laufenden Geschäftsjahr in etwa auf dem Niveau von 2012 bewegen. Grund hierfür wird insbesondere die in 2012 aufgelöste Rückstellung im Personalbereich sein, die zu einem negativen Basiseffekt für das EBITDA und EBIT im Geschäftsjahr 2013 führen wird. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2013 erneut negativ sein. Sollte es trotz der annähernd konstanten Passagierzahl zu einem erneuten Rückgang der Höchststartgewichte in 2013 kommen, könnte die Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Entwicklung des Segments auch unterhalb der vorangegangenen Prognose ausfallen.

Die anhaltend positiv erwartete Geschäftsentwicklung in Antalya, Lima und Twin Star wird im Geschäftsjahr 2013 zu einem Anstieg des organischen Umsatzes im Segment **External Activities & Services** führen. Darüber hinaus werden gestiegene kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star durch die Anwendung von IFRIC 12 den ausgewiesenen Segment-Umsatz deutlich erhöhen. Korrespondierend steigende Aufwendungen aus Investitionsleistungen werden zu einem ergebnisneutralen Effekt der zusätzlichen Umsätze aus der Anwendung von IFRIC 12 führen. EBITDA und EBIT des Segments werden in etwa auf dem Niveau von 2012 prognostiziert. Der Wertbeitrag wird unverändert positiv sein.

Erwartete Vermögens- und Finanzlage 2013

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** des Fraport-Konzerns wird im Geschäftsjahr 2013 von weiteren **Investitionen** am Standort Frankfurt gekennzeichnet sein, die aber aufgrund der Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus in 2012 deutlich rückläufig sein werden. Investitionsschwerpunkte werden weiterhin Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen bilden. Die Investitionen in Sachanlagen werden in Höhe von rund 450 Mio € erwartet. Die Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte werden zwischen 100 Mio € und 150 Mio € betragen.

Die geringere Investitionstätigkeit wird sich positiv auf die **Kapitalflussrechnung** und den **Free Cash Flow** des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2013 auswirken. Der Free Cash Flow wird sich im Vergleich zu 2012 verbessern, jedoch weiterhin im negativen Bereich liegen.

Die **Bilanzsumme** wird infolge des positiven Konzern-Ergebnisses sowie der geplanten Investitionstätigkeit in 2013 zunehmen und bis zu 9.800 Mio € anwachsen. Während das **Eigenkapital** im Geschäftsjahr 2013 aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen leicht ansteigen wird, wird die **Eigenkapitalquote** durch den Anstieg der Bilanzsumme in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen.

Die **Netto-Finanzschulden** werden zum Bilanzstichtag 2013 infolge des negativen Free Cash Flows und der Dividendenzahlung weiter ansteigen. Die **Gearing Ratio** wird aufgrund der im Verhältnis zum Eigenkapital leicht überproportional ansteigenden Netto-Verschuldung leicht über dem Wert von 2012 bei etwa 110% erwartet.

Sollte Fraport im Rahmen seiner Bestrebungen das externe Geschäft im Geschäftsjahr 2013 ausbauen und größere Akquisitionen durchführen, kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Vorschau auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Fraport-Konzerns 2014

Im Geschäftsjahr 2014 erwartet der Fraport-Konzern eine anhaltend positive organische Entwicklung. Neben dem prognostizierten Verkehrswachstum in Frankfurt und den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50% werden sich am Standort Frankfurt insbesondere die erneute Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2014 sowie weitere Preissteigerungen bei der Bodenabfertigung und den Infrastruktur-Entgelten umsatzsteigernd auswirken. Mehrerlöse werden zudem im Retail-Bereich erwartet. Aufgrund der Anwendung von IFRS 11 wird die Quotenkonsolidierung unter anderem der Konzern-Gesellschaft Antalya per 1. Januar 2014 entfallen, sodass die Gesellschaft nach der At-Equity-Methode bewertet und in den Konzern-Abschluss einbezogen wird. Entsprechend wird für den geplanten **Konzern-Umsatz**, das **Konzern-EBITDA** und das **Konzern-EBIT** im Geschäftsjahr 2014 von einem Rückgang gegenüber 2013 ausgegangen.

Das **Finanzergebnis** wird sich infolge der Anwendung von IFRS 11 und der daraus resultierenden Einbeziehung der Konzern-Gesellschaft Antalya in das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen deutlich gegenüber dem Wert von 2013 verbessern. Aufgrund des prognostizierten organischen Wachstums wird in 2014 ein leichter Anstieg des **Konzern-Ergebnisses** im Vergleich zu 2013 erwartet. Für das Geschäftsjahr 2014 beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie mindestens auf dem Niveau von 2013 zu halten. Der **Konzern-Wertbeitrag** 2014 wird in etwa auf dem Niveau von 2013 liegen.

Vorschau auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der Fraport-Segmente 2014

Im Geschäftsjahr 2014 rechnet der Fraport-Konzern mit einem weiteren Anstieg des Umsatzes im Segment **Aviation**. Neben der erneuten Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2014 um durchschnittlich 2,9%, wird sich die positiv erwartete Verkehrsentwicklung umsatzsteigernd auswirken. Der Umsatzzuwachs wird sich positiv auf das EBITDA und EBIT des Segments auswirken, für die ebenfalls ein Wachstum in 2014 prognostiziert wird. Der Wertbeitrag des Segments wird sich in 2014 verbessern, jedoch negativ bleiben.

Für das Segment **Retail & Real Estate** wird im Geschäftsjahr 2014 mit einer anhaltend positiven Entwicklung gerechnet, die vor allem auf das höher erwartete Passagiervolumen und damit zunehmenden Retail-Erlösen zurückzuführen sein wird. Segment-Umsatz, -EBITDA und -EBIT werden über den Werten von 2013 liegen. Der positive Wertbeitrag des Segments wird sich in 2014 weiter verbessern.

Das erwartete Verkehrswachstum sowie Preissteigerungen bei der Bodenabfertigung und den Infrastruktur-Entgelten werden sich positiv auf die Ergebnisentwicklung des Segments **Ground Handling** im Geschäftsjahr 2014 auswirken. Für Umsatz, EBITDA und EBIT wird im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 mit höheren Werten gerechnet. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2014 steigen, aber weiterhin negativ sein.

Für das Segment **External Activities & Services** wird auch in 2014 von einer positiven organischen Entwicklung ausgegangen. Aufgrund der Anwendung von IFRS 11 wird die Quotenkonsolidierung unter anderem der Konzern-Gesellschaft Antalya per 1. Januar 2014 entfallen, sodass die Gesellschaft nach der At-Equity-Methode bewertet und in den Konzern-Abschluss einbezogen wird. Entsprechend wird für den berichteten Segment-Umsatz, das Segment-EBITDA und -EBIT im Geschäftsjahr 2014 von einem Rückgang gegenüber 2013 ausgegangen. Auf organischer Ebene werden sich insbesondere die Konzern-Gesellschaften Antalya, Lima und Twin Star in 2014 unverändert positiv entwickeln. Verglichen mit dem Wertbeitrag 2013 wird sich dieser aufgrund der Anwendung von IFRS 11 im Geschäftsjahr 2014 verringern.

Vorschau auf die Vermögens- und Finanzlage 2014

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** des Fraport-Konzerns wird im Geschäftsjahr 2014 von anhaltenden **Investitionen** in die Modernisierung und Instandhaltung des Standorts Frankfurt geprägt sein. Das Investitionsvolumen wird dabei in Abhängigkeit von dem Baufortschritt des Terminals 3 über dem Niveau von 2013 erwartet.

Der prognostizierte Anstieg der Investitionstätigkeit wird sich erhöhend auf den Mittelabfluss der **Kapitalflussrechnung** und negativ auf den **Free Cash Flow** auswirken. Für den Free Cash Flow wird daher in 2014 mit einer Verschlechterung gegenüber 2013 gerechnet.

Im Zusammenhang mit geplanten Rückführungen langfristiger Schulden sowie der Anwendung von IFRS 11 wird die **Bilanzsumme** 2014 unter dem Niveau von 2013 erwartet. Das **Eigenkapital** wird in 2014 aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen weiter ansteigen. Die **Eigenkapitalquote** wird daher, aber auch aufgrund der rückläufigen Bilanzsumme, den Wert von 2013 übersteigen.

Der rückläufige Free Cash Flow, die Dividendenzahlung sowie die Anwendung von IFRS 11 werden in 2014 zu nahezu konstanten bis geringfügig steigenden **Netto-Finanzschulden** führen. In 2014 wird eine in etwa auf dem Vorjahresniveau liegende **Gearing Ratio** erwartet.

Die Vorschau der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist auch im Geschäftsjahr 2014 vorbehaltlich größerer Akquisitionsprojekte im externen Geschäft.

Zusammenfassung wesentlicher Größen des Geschäftsausblicks

	Ist 2012	Prognose 2013	Vorschau 2014
Passagiere	Frankfurt: 57,5 Mio	In etwa auf Vorjahresniveau	Wachstum gegenüber 2013
	Antalya: 25,0 Mio, Lima: 13,3 Mio, Bargas: 2,4 Mio, Varna: 1,2 Mio	Wachstum in Antalya, Lima, Bargas und Varna	Wachstum in Antalya, Lima, Bargas und Varna gegenüber 2013
Konzern-Ertragslage	Umsatz: 2,44 Mrd €	Anstieg bis zu 5%	Rückgang wegen IFRS 11, organisches Wachstum
	EBITDA: 850,7 Mio €	Zwischen 870 Mio € und 890 Mio €	Rückgang wegen IFRS 11, organisches Wachstum
	EBIT: 498,0 Mio €	Bei Erreichen der unteren EBITDA-Bandbreite: In etwa auf dem Niveau von 2012 Bei Erreichen der oberen Bandbreite: Anstieg bis etwa 520 Mio € möglich	Rückgang wegen IFRS 11, organisches Wachstum
	Ergebnis: 251,6 Mio €	Rückgang	Leichter Anstieg gegenüber 2013
	Wertbeitrag: 8,5 Mio €	Rückgang	In etwa auf dem Niveau von 2013
Fraport-Segmente	Aviation: Umsatz: 823,4 Mio €, EBITDA: 199,9 Mio €, EBIT: 77,6 Mio €	Leichter Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg	Weiterer Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg
	Retail & Real Estate: Umsatz: 452,9 Mio €, EBITDA: 333,9 Mio €, EBIT: 251,5 Mio €	Deutlicher Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg	Weiterer Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg
	Ground Handling: Umsatz: 649,3 Mio €, EBITDA: 43,6 Mio €, EBIT: 4,7 Mio €	Geringer Umsatzanstieg, EBITDA und EBIT in etwa auf Niveau von 2012	Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg gegenüber 2013
	External Activities & Services: Umsatz: 516,4 Mio €, EBITDA: 273,3 Mio €, EBIT: 164,2 Mio €	Organisches Umsatzwachstum, EBITDA und EBIT in etwa auf Niveau von 2012	Rückgang wegen IFRS 11, organisches Wachstum
Vermögens- und Finanzlage	Investitionen in Sachanlagen: 602,9 Mio €	Rund 450 Mio €	Anstieg gegenüber 2013
	Free Cash Flow: -162,4 Mio €	Verbesserung, aber weiter negativ	Verschlechterung gegenüber 2013
	Gearing Ratio: 105,0%	Etwa 110%	In etwa auf Niveau von 2013

Tabelle 22

Frankfurt am Main, den 5. März 2013

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Schmitz

Dr. Zieschang

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



von links nach rechts:
Andrea Pal (Northern Capital Gateway LLC, CFO)
Alexander Zinell (Fraport AG, Leitung Akquisitionen und Beteiligungen)
Volker Wendefeuere (Northern Capital Gateway LLC, COO)

4 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	78
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	79
Konzern-Bilanz	80
Konzern-Kapitalflussrechnung	81
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	82
Konzern-Anlagespiegel	84
Segment-Berichterstattung	86
Konzern-Anhang	88

External Activities & Services Mit 12 internationalen Flughafen-Beteiligungen zählt Fraport zu den weltweit wichtigsten Flughafen-Betreibergesellschaften. Neben Konzessionsverträgen in Osteuropa, Asien und Südamerika umfasst das Fraport-Beteiligungsportfolio unter anderem Management-Verträge im Nahen Osten und Flughafen-Anteile in China und Deutschland. Know-how zu Techniken und Prozessabläufen, die am neuen Flugsteig A-Plus in Frankfurt gesammelt werden, kann Fraport an anderen Standorten gezielt einsetzen und weltweit vermarkten.



Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2012

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(5)	2.442,0	2.371,2
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	(6)	0,5	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	44,0	40,3
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	62,7	40,9
Gesamtleistung		2.549,2	2.452,8
Materialaufwand	(9)	-558,1	-541,1
Personalaufwand	(10)	-947,8	-906,3
Abschreibungen	(11)	-352,7	-305,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-192,6	-203,1
Betriebliches Ergebnis		498,0	496,6
Zinserträge	(13)	52,6	47,3
Zinsaufwendungen	(13)	-226,7	-191,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(14)	11,7	11,5
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	30,5	-16,4
Finanzergebnis		-131,9	-149,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		366,1	347,3
Ertragsteuern	(16)	-114,5	-96,5
Konzern-Ergebnis		251,6	250,8
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		13,3	10,4
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		238,3	240,4
Ergebnis je 10 €-Akte in €	(17)		
unverwässert		2,59	2,62
verwässert		2,58	2,60
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		498,0	496,6
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		850,7	802,3

Tabelle 23

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2012	2011
Konzern-Ergebnis	251,6	250,8
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-62,0	-70,0
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-29,7	-24,9
	-32,3	-45,1
(darauf entfallene latente Steuern)	9,6	13,5)
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	14,8	10,6
davon realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	26,6	-0,4
	-11,8	11,0
(darauf entfallene latente Steuern)	2,4	-6,6)
Währungsumrechnung ausländischer Konzern-Gesellschaften	-3,1	3,2
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus den nach der At-Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen	-8,2	-3,2
(darauf entfallene latente Steuern)	1,5	1,9)
Latente Steuern auf das sonstige Ergebnis	13,5	8,8
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	-41,9	-25,3
Gesamtergebnis	209,7	225,5
davon Nicht beherrschende Anteile	13,0	10,9
davon Gesellschafter der Fraport AG	196,7	214,6

Tabelle 24

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2012

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	1.031,2	1.067,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	44,2	43,6
Sachanlagen	(21)	5.927,3	5.643,8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	34,4	74,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	(23)	136,6	138,0
Andere Finanzanlagen	(24)	742,7	648,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	117,1	33,5
Ertragsteuerforderungen	(26)	19,5	29,6
Latente Steueransprüche	(27)	49,2	48,2
		8.140,8	7.765,6
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	77,7	81,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	180,0	163,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	385,2	280,2
Ertragsteuerforderungen	(26)	35,0	6,2
Zahlungsmittel	(30)	821,9	927,1
		1.499,8	1.458,8
		9.640,6	9.224,4

Tabelle 25

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	921,3	918,8
Kapitalrücklage	(31)	588,0	584,7
Gewinnrücklagen	(31)	1.400,5	1.317,9
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	2.909,8	2.821,4
Nicht beherrschende Anteile	(32)	35,7	29,4
		2.945,5	2.850,8
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	4.401,0	4.034,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	64,4	64,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	1.006,4	1.001,0
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	101,3	106,9
Pensionsverpflichtungen	(37)	27,4	22,9
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	80,2	68,1
Sonstige Rückstellungen	(39)	215,1	214,8
		5.895,8	5.512,6
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	196,6	219,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	214,4	228,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	163,2	187,4
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	5,3	2,4
Sonstige Rückstellungen	(39)	219,8	222,4
		799,3	861,0
		9.640,6	9.224,4

Tabelle 26

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2012	2011
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		238,3	240,4
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		13,3	10,4
Berichtigungen für:			
Ertragsteuern	(16)	114,5	96,5
Abschreibungen	(11)	352,7	305,7
Zinsergebnis	(13)	174,1	144,4
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		-33,2	4,8
Sonstiges		1,7	1,6
Veränderungen der Bewertung von assoziierten Unternehmen	(14)	-11,7	-11,5
Veränderungen der Vorräte	(28)	3,7	-3,5
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25)	-20,6	7,4
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34-35)	-42,7	-20,6
Veränderungen der Rückstellungen	(37-39)	19,7	10,0
Betrieblicher Bereich		809,8	785,6
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-167,3	-133,7
Erhaltene Zinsen		31,8	59,6
Gezahlte Ertragsteuern		-121,3	-92,7
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	553,0	618,8
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-89,4	-101,4
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-5,4	-10,0
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-598,6	-794,9
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-22,0	-62,6
Investitionen in assoziierte Unternehmen	(23)	0,0	-31,6
Dividenden von assoziierten Unternehmen	(23)	6,4	3,9
Ausleihungen an Beteiligungen ¹⁾	(23)	-31,2	-77,9
Erlöse aus Anlagenabgängen		4,0	2,1
Verkauf von konsolidierten Konzern-Gesellschaften	(2)	0,0	3,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-736,2	-1.069,2
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-563,0	-385,0
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		424,0	223,3
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten	(30)	96,0	921,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-779,2	-309,8
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	-114,8	-114,8
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-6,7	-2,7
Kapitalerhöhung	(31)	2,3	2,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	652,7	0,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-163,7	-261,9
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-151,6	102,7
Mittelzufluss (-abfluss) aus Finanzierungstätigkeit	(42)	218,2	-274,6
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	(30)	3,5	-1,9
Veränderung des Finanzmittelbestands		-4,5	32,5
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		132,8	99,1
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-1,2	1,2
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(42), (30)	127,1	132,8

¹⁾ Betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Tabelle 27

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2012		918,8	584,7
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale 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		0,5	1,8
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		2,0	1,3
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		–	0,2
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2012	(31), (32)	921,3	588,0
Stand 1.1.2011		918,4	582,0
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale 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

Gewinnrücklagen	Währungs- rücklage	Finanz- instrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
1.384,9	11,5	-78,5	1.317,9	2.821,4	29,4	2.850,8
-	-2,8	-	-2,8	-2,8	-0,3	-3,1
-	-0,3	-6,4	-6,7	-6,7	-	-6,7
-	-	-9,4	-9,4	-9,4	-	-9,4
-	-	-22,7	-22,7	-22,7	-	-22,7
0,0	-3,1	-38,5	-41,6	-41,6	-0,3	-41,9
-	-	-	-	2,3	-	2,3
-	-	-	-	3,3	-	3,3
-	-	-	-	0,2	-	0,2
-114,8	-	-	-114,8	-114,8	-6,7	-121,5
238,3	-	-	238,3	238,3	13,3	251,6
0,7	-	-	0,7	0,7	-	0,7
1.509,1	8,4	-117,0	1.400,5	2.909,8	35,7	2.945,5
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

Tabelle 28

Konzern-Anlagespiegel

(Anhang Tz. 18–24)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Invest- ments in Flughafen- Betrieber- projekte	Sonstige imma- terielle Vermögens- werte	Grund- stücke, grund- stücks- gleiche Rechte und Bauten ein- schließlich der Bauten auf fremden Grund- stücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand 1.1.12	135,2	1.322,3	136,4	5.273,4	2.567,7	395,7
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-6,9	-0,1			-0,2
Zugänge		39,1	5,4	232,8	86,3	53,5
Abgänge			-5,4	-5,1	-40,8	-24,7
Umbuchungen			4,0	198,4	326,4	12,3
Stand 31.12.12	135,2	1.354,5	140,3	5.699,5	2.939,6	436,6
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.12	96,6	255,2	92,8	1.975,0	1.367,2	265,6
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-2,9				-0,1
Wertminderungen gemäß IAS 36						
Zugänge		71,0	8,6	154,5	85,2	32,9
Abgänge			-5,3	-2,7	-37,2	-24,3
Umbuchungen				6,0	0,9	
Zuschreibungen						
Stand 31.12.12	96,6	323,3	96,1	2.132,8	1.416,1	274,1
Restbuchwerte						
Stand 31.12.12	38,6	1.031,2	44,2	3.566,7	1.523,5	162,5
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand 1.1.11	135,2	1.260,3	120,2	4.407,3	1.758,4	369,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		10,9				0,2
Zugänge		51,1	10,0	177,8	268,4	38,8
Abgänge			-5,3	-23,8	-23,7	-18,9
Konsolidierungskreisänderungen				-0,9	-5,1	-0,3
Umbuchungen			11,5	713,0	569,7	6,8
Stand 31.12.11	135,2	1.322,3	136,4	5.273,4	2.567,7	395,7
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.11	96,6	186,9	87,8	1.865,9	1.324,9	255,1
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 31.12.11	96,6	255,2	92,8	1.975,0	1.367,2	265,6
Restbuchwerte						
Stand 31.12.11	38,6	1.067,1	43,6	3.298,4	1.200,5	130,1

¹⁾ Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Anlagen im Bau	Sach- anlagen Summe	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Anteile an assoziierten Unter- nehmen	Sonstige Beteili- gungen	Available- for-Sale Wert- papiere	At Fair Value Wert- papiere	Aus- leihungen an Beteili- gungen ¹⁾	Sonstige Aus- leihungen	Andere Finanz- anlagen Summe
1.015,9	9.252,7	87,5	208,7	52,4	418,9	0,9	161,8	62,1	696,1
	-0,2		-0,3						0,0
230,3	602,9	12,2	12,1		318,1		31,2	38,7	388,0
-11,5	-82,1		-6,8		-101,5		-3,1	-0,8	-105,4
-559,0	-21,9	-59,2	-6,4		-149,4			-28,2	-177,6
675,7	9.751,4	40,5	207,3	52,4	486,1	0,9	189,9	71,8	801,1
1,1	3.608,9	12,9	70,7	-7,9	-27,3	0,0	64,2	18,5	47,5
	-0,1								0,0
	0,0	0,3							0,0
	272,6	0,2							0,0
	-64,2				34,2		-2,7		31,5
	6,9	-6,9			1,4				1,4
	0,0	-0,4		-2,7	-19,2			-0,1	-22,0
1,1	3.824,1	6,1	70,7	-10,6	-10,9	0,0	61,5	18,4	58,4
674,6	5.927,3	34,4	136,6	63,0	497,0	0,9	128,4	53,4	742,7
1.925,5	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
391,1	876,1	62,6	43,1		294,2		77,9	25,2	397,3
-10,8	-77,2	-0,1	-3,9		-12,2		-0,2	-2,0	-14,4
	-6,3								0,0
-1.289,9	-0,4	-15,1	-7,6		-84,7			-55,4	-140,1
1.015,9	9.252,7	87,5	208,7	52,4	418,9	0,9	161,8	62,1	696,1
1,1	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
1,1	3.608,9	12,9	70,7	-7,9	-27,3	0,0	64,2	18,5	47,5
1.014,8	5.643,8	74,6	138,0	60,3	446,2	0,9	97,6	43,6	648,6

Tabelle 29

Segment-Berichterstattung (Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
	2012	823,4	452,9	649,3	516,4	–	2.442,0
Umsatzerlöse	2011	774,9	444,7	655,5	496,1	–	2.371,2
	2012	40,4	14,4	24,9	27,5	–	107,2
Sonstige Erträge	2011	31,7	14,8	17,9	17,2	–	81,6
	2012	863,8	467,3	674,2	543,9	–	2.549,2
Erträge mit Dritten	2011	806,6	459,5	673,4	513,3	–	2.452,8
	2012	73,1	217,3	31,4	338,6	–660,4	–
Intersegmentäre Erträge	2011	67,6	195,2	27,7	327,6	–618,1	–
	2012	936,9	684,6	705,6	882,5	–660,4	2.549,2
Erträge gesamt	2011	874,2	654,7	701,1	840,9	–618,1	2.452,8
	2012	77,6	251,5	4,7	164,2	0,0	498,0
Segment-Ergebnis EBIT	2011	96,1	232,1	20,3	148,1	0,0	496,6
	2012	122,3	82,4	38,9	109,1	–	352,7
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2011	91,7	73,2	34,2	106,6	–	305,7
	2012	199,9	333,9	43,6	273,3	–	850,7
EBITDA	2011	187,8	305,3	54,5	254,7	–	802,3
	2012	0,0	0,0	1,2	10,5	–	11,7
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2011	0,0	0,0	1,5	10,0	–	11,5
	2012	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Erträge aus Beteiligungen	2011	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2012	4.142,0	2.670,9	777,6	1.946,4	103,7	9.640,6
Buchwerte des Segment-Vermögens	2011	4.023,2	2.483,1	705,9	1.928,2	84,0	9.224,4
	2012	2.681,0	1.858,4	567,3	1.401,6	186,8	6.695,1
Segment-Schulden	2011	2.531,9	1.665,1	538,9	1.460,3	177,4	6.373,6
	2012	290,6	199,4	86,5	83,1	–	659,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiber- projekte, der Geschäfts- oder Firmen- werte, der immateriellen Vermögens- werte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2011	526,0	269,7	78,4	125,7	–	999,8
	2012	64,2	32,7	8,3	3,7	–	108,9
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2011	136,1	38,3	8,4	9,3	–	192,1
	2012	0,0	0,0	2,6	134,0	–	136,6
Anteile an At-Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2011	0,0	0,0	2,6	135,4	–	138,0

Tabelle 30

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
	2012	2.000,9	69,8	164,8	206,5		2.442,0
Umsatzerlöse	2011	1.953,3	83,9	159,8	174,2		2.371,2
	2012	96,4	0,3	6,6	3,9		107,2
Sonstige Erträge	2011	77,0	3,3	1,0	0,3		81,6
	2012	2.097,3	70,1	171,4	210,4	–	2.549,2
Erträge mit Dritten	2011	2.030,3	87,2	160,8	174,5	–	2.452,8
	2012	7.889,6	377,9	926,4	343,0	103,7	9.640,6
Buchwerte des Segment-Vermögens	2011	7.586,2	215,5	983,9	354,8	84,0	9.224,4
	2012	614,6	27,9	6,3	10,8	–	659,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2011	937,9	38,5	9,0	14,4	–	999,8

Tabelle 31

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2012

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 2012 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2012 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 Angaben des Anhangs 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 2012 wurde am 5. März 2013 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

In den Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll konsolidiert und alle Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig konsolidiert. Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode 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 2012 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2011	24	14	38
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2012	24	13	37
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2011	7	6	13
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2012	7	6	13
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2011	32	20	52
Konsolidierungskreis im engen Sinne 31.12.2012	32	19	51
At-Equity-bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2011	3	3	6
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2012	3	3	6
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2011	35	23	58
Konsolidierungskreis im weiten Sinne 31.12.2012	35	22	57

Tabelle 32

Der Abgang bei den Tochterunternehmen betrifft die Gesellschaft Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore, Indien. Die Entkonsolidierung der Gesellschaft hatte keine wesentliche Auswirkung auf den Fraport-Konzern-Abschluss.

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

An der Gesellschaft 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 Konzern-Abschluss 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 **Gemeinschaftsunternehmen** haben anteilmäßig folgenden Einfluss auf die Konzern-Bilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (vor Konsolidierungsmaßnahmen):

Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	599,8	630,6
Kurzfristige Vermögenswerte	152,9	152,7
Eigenkapital	-7,2	-32,4
Langfristige Schulden	667,1	728,9
Kurzfristige Schulden	92,8	86,9
Erträge	191,0	182,3
Aufwendungen	161,6	158,2

Tabelle 33

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. Bedingte Kaufpreisbestandteile werden im Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden entweder erfolgswirksam oder als Veränderung im sonstigen Ergebnis 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.

Assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet. 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 und Leistungen 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. Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Kurs am Bilanzstichtag, 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:

Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2012	Durchschnitts- kurs 2012	Stichtagskurs 31.12.2011	Durchschnitts- kurs 2011
1 US-Dollar (US-\$)	0,7579	0,7783	0,7729	0,7184
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,4246	0,4322	0,4093	0,4278
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1216	0,1234	0,1226	0,1112
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0978	0,1003	0,0995	0,0923
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2971	0,2948	0,2863	0,2608
100 Russische Rubel (RUB)	2,4796	2,5046	2,3943	2,4459

Tabella 34

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 konzern einheitlichen 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 § 19b Luftverkehrsgesetz), 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 als Aufwand erfasst, da das Ergebnis der Fertigungsaufträge nicht verlässlich geschätzt werden kann. Auftragslöse 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, sodass 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 können 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 des Werthaltigkeitstests wird ein im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbener Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden 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 verglichen wird. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Da sich im Fraport-Konzern für die 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 Werthaltigkeit gemäß IAS 36.88–99 überprüft. Im Falle eines Impairments wird ein Wertminderungsaufwand erfasst. 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 als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Bau- und Ausbauleistung zu verlangen. 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.

Jeder Teil einer Sachanlage mit einem bedeutsamen Anschaffungswert im Verhältnis zum gesamten Wert des Gegenstands wird hinsichtlich der Nutzungsdauer und der 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 1 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

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	4–25 Jahre

Tabelle 35

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

Die Folgebewertung der Finanzanlagen richtet sich nach der jeweiligen Kategorisierung gemäß IAS 39 (siehe 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.

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 bestimmaren 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.

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 vorgenommen. 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

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der 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 Steueraufwand 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 3,17 % (im Vorjahr 4,49 %) bewertet worden. Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste werden direkt erfolgswirksam erfasst. Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAmpG). 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.

Bezüglich der Beschreibung des Plans wird auf Tz. 37 und 52 verwiesen.

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 1 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 Rohstoffpreissrisiken (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 Abschlusstichtag – sowie am Erfüllungstag – neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

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 2012 beginnen. Von der Möglichkeit, Standards, Interpretationen und Änderungen vorzeitig anzuwenden, wurde kein Gebrauch gemacht.

Das IASB hat am 7. Oktober 2010 Änderungen zu IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ veröffentlicht. Gegenstand der Änderungen sind erweiterte Angabepflichten im Zusammenhang mit der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten. 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 können. Die Änderungen des IFRS 7 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Im 1. Jahr der Anwendung sind Vergleichszahlen nicht erforderlich. Die Anwendung der Änderungen des IFRS 7 hat sich nicht wesentlich auf die Darstellung der 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

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 klargestellt, dass die Bewertung der latenten Steuern auf Basis der widerlegbaren Vermutung zu erfolgen hat, dass die Umkehrung durch Veräußerung erfolgt. Die Änderungen sind erstmals in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden erst am 29. Dezember 2012 in EU-Recht übernommen. Im Fraport-Konzern werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach dem Anschaffungskostenmodell (IAS 40.56) bewertet. Aus den Änderungen des IAS 12 ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

Das IASB hat 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 nicht 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 wurde am 6. Juni 2012 in EU-Recht übernommen und ist erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen, anzuwenden.

Am 16. Juni 2011 hat das 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 Verluste 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 wurden am 6. Juni 2012 in EU-Recht übernommen. Die verpflichtende Anwendung des IAS 19 beginnt für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2013. Die künftige Anwendung des IAS 19 wird sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich auswirken.

Am 16. Dezember 2011 hat das IASB Ergänzungen zum IAS 32 und IFRS 7 verabschiedet. Die Ergänzung zu 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 in IFRS 7 erweitert. Die Änderung des IAS 32 ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Änderung des IFRS 7 ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Übernahme in das EU-Recht von beiden Änderungen erfolgte am 29. Dezember 2012. Die künftige Anwendung der Ergänzungen zu IAS 32 und IFRS 7 wird sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich auswirken.

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 „Gemeinsame 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 in 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 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 „Gemeinsame 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 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 Konzern-Abschluss“ (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 erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

Am 29. Dezember 2012 hat die EU-Kommission IFRS 10 „Konzernabschlüsse“, IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“, IAS 27 „Einzelabschlüsse“ sowie IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ in das EU-Recht übernommen. Die erstmalige verpflichtende Anwendung der Standards wird für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, vorgeschrieben. Eine (freiwillige) vorzeitige Anwendung dieser neuen Konsolidierungsstandards wäre ab dem EU-Endorsement dieser Standards zulässig. Damit weicht der verpflichtende Erstanwendungszeitpunkt für EU-IFRS-Anwender von dem IASB Effective Date zum 1. Januar 2013 ab.

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

durch den Verkauf eines Vermögenswerts erzielt werden würde 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 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.

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 1. 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 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 16. Dezember 2011 hat das IASB die Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 „Verpflichtender Zeitpunkt des Inkrafttretens und Übergangsvorschriften“ veröffentlicht. Bei der erstmaligen Anwendung des IFRS 9 wird auf angepasste Vorjahreszahlen verzichtet. Die Erleichterung führt zu zusätzlichen Anhangangaben nach IFRS 7 im Übergangszeitpunkt. Diese sollen es den Investoren ermöglichen, die Auswirkungen, die die Erstanwendung von IFRS 9 auf den Ansatz und Bewertung von Finanzinstrumenten hat, zu beurteilen. Die Änderungen sind vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen.

Das IASB hat am 17. Mai 2012 die „Verbesserungen an den IFRS 2009–2011“ (Annual Improvements) veröffentlicht, wodurch 5 International Financial Reporting Standards (IFRSs) geändert werden. Die Änderungen betreffen im Einzelnen: IFRS 1 bezüglich Fremdkapitalkosten, IAS 1 bei Angaben von Vorjahresvergleichsinformationen, IAS 16 hinsichtlich der Bilanzierung von Wartungsgeräten, IAS 32 hinsichtlich der Bilanzierung von Steuereffekten bei Ausschüttungen an Eigenkapitalgeber und bei Transaktionskosten einer Eigenkapitaltransaktion und IAS 34 hinsichtlich Segmentangaben für das Gesamtvermögen und Schulden in der Zwischenberichterstattung. Die Änderungen treten vorbehaltlich einer ausstehenden Übernahme in EU-Recht für Berichtsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

Am 28. Juni 2012 hat das IASB Änderungen an den Übergangsvorschriften zu IFRS 10, 11 und 12 veröffentlicht. Durch die Änderung wird klargestellt, dass der Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in welcher der Standard erstmals angewendet wird. Darüber hinaus werden Pflichtangaben des IFRS 12 nur für die unmittelbar vorhergehende Vergleichsperiode verlangt. Für nicht zu konsolidierende strukturierte Unternehmen entfällt die Pflicht zur Angabe von Vergleichsinformationen für Perioden, die vor der Erstanwendung des IFRS 12 liegen. Die Änderungen sind vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen.

Am 31. Oktober 2012 hat das IASB die Verlautbarung „Investments Gesellschaften“ als weitere Änderung zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 veröffentlicht. Die Änderungen enthalten die Begriffsdefinition für Investment Entities, nehmen derartige Investmentgesellschaften aus dem Anwendungsbereich des IFRS 10 aus und sehen verpflichtende

Anhangangaben für Investment Entities vor. Investmentgesellschaften sind von der Einbeziehungspflicht der von ihnen beherrschten Unternehmen in ihren Konzern-Abschluss befreit. Stattdessen sind die zu Investitionszwecken gehaltenen Beteiligungen zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam zu bewerten. Die neuen Regelungen sind vorbehaltlich einer ausstehenden Übernahme in EU-Recht zwingend in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, anzuwenden.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse		
in Mio €	2012	2011
Aviation		
Flughafen-Entgelte	673,6	634,7
Sicherheitsdienstleistungen	98,3	92,0
Übrige Umsatzerlöse	51,5	48,2
Gesamt	823,4	774,9
Retail & Real Estate		
Real Estate	175,2	168,3
Retail	179,8	167,9
Parkierung	73,5	74,8
Übrige Umsatzerlöse	24,4	33,7
Gesamt	452,9	444,7
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	393,3	406,1
Infrastruktur-Entgelte	256,0	246,7
Übrige Umsatzerlöse	0,0	2,7
Gesamt	649,3	655,5
External Activities & Services	516,4	496,1
Gesamt	2.442,0	2.371,2

Tabella 36

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 175,5 Mio € (im Vorjahr 161,6 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 2070. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt durchschnittlich 46 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 423,2 Mio €. Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 275,7 Mio € vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,8 Mio € (im Vorjahr 15,9 Mio €) beträgt.

Im Segment External Activities & Services sind in den Umsatzerlösen Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 28,7 Mio € (im Vorjahr 32,4 Mio €) enthalten.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen beträgt:

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2012
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	76,3	157,4	861,6	1.095,3

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

Tabella 37

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

Bestandsveränderung

in Mio €	2012	2011
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,5	0,4

Tabella 38

7 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2012	2011
Andere aktivierte Eigenleistungen	44,0	40,3

Tabella 39

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen, Einkaufsleistungen von Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werkleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen der Erweiterungen, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude am Flughafen Frankfurt sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt enthalten.

8 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2012	2011
Auflösungen von Rückstellungen	30,3	18,4
Passiver Schallschutz	8,1	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	2,2
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,7	1,9
Gewinne aus Anlagenabgängen	1,1	1,2
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,8	0,2
Erträge aus Entkonsolidierungen	0,0	2,6
Sonstige	18,5	14,4
Gesamt	62,7	40,9

Tabella 40

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.

Hinsichtlich der Erträge passiver Schallschutz verweisen wir auf Tz. 39.

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-103,4	-106,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-454,7	-434,6
Gesamt	-558,1	-541,1

Tabelle 41

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind unter anderem Herstellungskosten für fertigestellte 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 87,7 Mio € (im Vorjahr 70,6 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 28,7 Mio € (im Vorjahr 32,4 Mio €).

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2012	2011
Löhne und Gehälter	-762,4	-732,1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-137,1	-134,3
Aufwendungen für Altersversorgung	-48,3	-39,9
Gesamt	-947,8	-906,3

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2012	2011
Stammbeschäftigte	19.793	19.401
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	1.170	1.194
Gesamt	20.963	20.595

Tabelle 42

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 20.535 (im Vorjahr 20.199), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 428 (im Vorjahr 396).

Der Anstieg des Personalaufwands betrifft unter anderem mit 24,3 Mio € die Fraport AG und mit 8,3 Mio € die FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main.

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 €	2012	2011
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-71,0	-65,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-8,6	-10,6
Sachanlagen		
planmäßig	-272,6	-216,8
außerplanmäßig	0,0	-6,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-0,2	-0,3
außerplanmäßig	-0,3	-6,8
Gesamt	-352,7	-305,7

Tabelle 43

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die per Saldo zu Mehrabschreibungen in Höhe von 15,5 Mio € (im Vorjahr Minderabschreibungen von 5,0 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den durchgeführten Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 Wertminderungen in Höhe von 0,3 Mio €. Diese entfallen in voller Höhe auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Diesbezüglich wird auf Tz. 22 verwiesen.

Die Bewertung der Vermögenswerte reflektiert die künftige Ertragserwartung. 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 (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2013 bis 2018 und der aktuellen Langfristplanung bis 2020 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktpformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0% und 2,0%) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 6,20% bis 10,18% (im Vorjahr: 6,3% bis 10,94%) verwendet.

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2012	2011
Versicherungen	-26,1	-25,6
Mieten und Leasingaufwendungen	-24,7	-25,4
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-21,0	-22,5
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-18,9	-22,0
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-18,5	-21,2
Verluste aus Anlagenabgängen	-5,5	-6,0
Sonstige Steuern	-5,8	-5,5
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2,0	-4,6
Sonstiges	-70,1	-70,3
Gesamt	-192,6	-203,1

Tabelle 44

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 14,6 Mio € (im Vorjahr 14,5 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 3,0 Mio € (im Vorjahr 3,1 Mio €) enthalten.

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

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 1,9 Mio € (im Vorjahr von 2,0 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2012		2011	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,1	0,4	0,9	0,4
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,0	0,5	0,0
Steuerberaterleistungen	0,1	0,0	0,2	0,0
Sonstige Leistungen	0,1	0,0	0,0	0,0

Tabelle 45

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2012	2011
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	52,6	47,3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-226,7	-191,7

Tabelle 46

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

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

Zinsen aus Finanzinstrumenten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

in Mio €	2012	2011
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	49,7	45,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-218,5	-187,4

Tabelle 47

14 Ergebnis aus assoziierten Unternehmen

Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

Ergebnis aus assoziierten Unternehmen

in Mio €	2012	2011
Thalita Trading Ltd./Northern Capital Gateway LLC	8,1	3,4
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	2,8	6,6
Airmail Center Frankfurt GmbH	0,7	0,8
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,5	0,7
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	-0,4	0,0
Gesamt	11,7	11,5

Tabelle 48

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2012	2011
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	1,1	1,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	15,1	0,2
Bewertung von Derivaten	0,4	0,6
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,0	0,2
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	23,2	0,0
Sonstiges	4,9	3,1
Gesamt	44,7	5,2
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-2,8	-5,6
Fremdwährungskursverluste realisiert	-1,1	-0,6
Bewertung von Derivaten	-10,0	-12,6
Marktbewertung von Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	0,0	-0,6
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	0,0	-0,4
Sonstiges	-0,3	-1,8
Gesamt	-14,2	-21,6
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	30,5	-16,4

Tabelle 49

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern		
in Mio €	2012	2011
Laufende Ertragsteuern	-109,6	-92,0
Latente Ertragsteuern	-4,9	-4,5
Gesamt	-114,5	-96,5

Tabella 50

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.

Der laufende Ertragsteueraufwand der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2012 beträgt 80,4 Mio € (im Vorjahr 70,9 Mio €). Davon entfällt auf den Posten „Steuern Vorjahre“ ein Betrag von 6,8 Mio € (im Vorjahr Ertrag in Höhe von 1,1 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 und Anpassungen vorausgegangener Veranlagungszeiträume, 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 Verlustvorräte Steuerlatenzen gebildet.

Zum 31. Dezember 2012 verfügt der Fraport-Konzern über aus derzeitiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorräte in Höhe von zirka 4,8 Mio € (im Vorjahr 7,1 Mio €). Der Rückgang der voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte resultiert im Wesentlichen aus der konzerninternen Übertragung der Anteile der Pantares Tradeport Asia Ltd.

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

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 144,0 Mio € wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese latenten Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften. Die Beträge sind aus Konzernsicht nicht wesentlich.

Zudem ergeben sich Steuerlatenzen aus Konsolidierungsmaßnahmen. Auf die Aktivierung von Geschäfts- oder Firmenwerten und deren eventuelle Wertminderungen wird 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 aber ertragsteuerlich gemeinsam veranlagt werden.

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

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2012		2011	
	aktive latente Steuern	passive latente Steuern	aktive latente Steuern	passive latente Steuern
Sachanlagen einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2,4	-282,0	1,1	-280,3
Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	-10,1
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	22,8	-18,9	2,9	-1,3
Rechnungsabgrenzungen	31,3	-0,7	33,2	-0,1
Pensionsrückstellungen	3,9	0,0	2,7	0,0
Sonstige Rückstellungen	49,1	-41,7	16,3	-1,2
Verbindlichkeiten	165,6	-14,1	179,8	-26,7
Finanzderivate	51,5	-4,2	48,5	-11,5
Verlustvorträge	1,3	0,0	3,9	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	327,9	-361,6	288,4	-331,2
Saldierung	-278,7	278,7	-244,0	244,0
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-18,4	3,8	-19,7
Konzern-Bilanz	49,2	-101,3	48,2	-106,9

Tabelle 51

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 12,0 Mio € (im Vorjahr 6,9 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2012	2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	366,1	347,3
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-113,5	-107,7
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	11,0	8,8
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-2,4	-1,1
Steuern Vorjahre	-6,8	1,1
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-12,2	-4,9
Steuereffekt auf ergebniswirksame Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-0,3
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	15,2	9,4
Erstmaliger Ansatz latenter Steuern auf Verlustvorträge	-0,1	0,0
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-5,2	-3,8
Sonstiges	-0,5	2,0
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-114,5	-96,5

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

Tabelle 52

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 31,3 % (im Vorjahr 27,8 %).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2012		2011	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	238,3	238,3	240,4	240,4
Gewichtete Aktienzahl	92.012.909	92.443.382	91.858.474	92.311.336
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	2,59	2,58	2,62	2,60

Tabelle 53

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2012 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 91.878.502 auf 92.134.391 zum 31. Dezember 2012 erhöht. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.012.909 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,59 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.443.382 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 2,58 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2012	Buchwert 31.12.2011
Antalya-Gruppe	15,9	15,9
FraSec	22,4	22,4
Media	0,3	0,3
Gesamt	38,6	38,6

Tabelle 54

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.031,2	1.067,1

Tabelle 55

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) aktivierten Konzessionszahlungen von 785,0 Mio € (im Vorjahr 833,4 Mio €) und getätigten Investitionen von 246,2 Mio € (im Vorjahr 233,7 Mio €). Sie betreffen den Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya mit 597,8 Mio € (im Vorjahr 647,6 Mio €) und an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 274,7 Mio € (im Vorjahr 282,8 Mio €) sowie in Varna und Burgas mit 158,7 Mio € (im Vorjahr 136,7 Mio €).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	44,2	43,6

Tabelle 56

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere Software.

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.566,7	3.298,4
Technische Anlagen und Maschinen	1.523,5	1.200,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	162,5	130,1
Anlagen im Bau	674,6	1.014,8
Gesamt	5.927,3	5.643,8

Tabelle 57

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2012 beliefen sich auf 602,9 Mio €. Davon entfallen 187,4 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens und 157,6 Mio € auf den im Oktober in Betrieb genommenen Flugsteig A-Plus, einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur.

Im Geschäftsjahr fand eine Umgliederung von den Sachanlagen in den Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ in Höhe von 78,0 Mio € im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Verpflichtung zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen statt. Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 39 verwiesen.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 27,4 Mio € (im Vorjahr 62,3 Mio €) aktiviert. Auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist, entfallen 18,2 Mio € (im Vorjahr 54,7 Mio €). Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,7% (im Vorjahr rund 4,6%). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens 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 2012 Fremdkapitalkosten in Höhe von 8,2 Mio € (im Vorjahr 7,6 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz lag bei rund 2,4% (im Vorjahr 2,5%).

Aus der konkreten Finanzierung des New Passenger Terminals und der Start-/Landebahnen in Varna und Burgas wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,0 Mio € aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz für dieses Projekt lag bei 3,8%.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 22,9 Mio € (im Vorjahr 17,4 Mio €) belastet.

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 69,5 Mio € (im Vorjahr 75,1 Mio €) bilanziert.

Finanzierungsleasingverträge

in Mio €	Buchwert 1.1.2012	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen	Buchwert 31.12.2012
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,2	0,0	0,0	0,1	0,1
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27,4	0,0	0,0	2,5	24,9
Technische Anlagen und Maschinen	47,1	4,3	0,0	7,2	44,2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,4	0,0	0,0	0,1	0,3
Gesamt	75,1	4,3	0,0	9,9	69,5

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

Tabelle 58

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 2023 angemietetes Fracht- abfertigungs- und Bürogebäude. Der Vertrag enthält eine zweimalige Option zur Verlängerung der Mietlaufzeit um jeweils weitere 5 Jahre. Aufgrund der nahezu vollständigen Übernahme wirtschaftlicher Rechte und Pflichten an dem Gebäude und der Tatsache, dass die Vertragsdauer den wesentlichen Teil der Nutzungsdauer übersteigt, wird das wirtschaftliche Eigentum an dem Gebäude dem Mieter zugerechnet.

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich das Netzwerk auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, ist der Fraport AG 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. Beide Verträge haben eine Laufzeit bis 2018. Im Zuge diverser Investitionsprojekte hat sich die Quantität der zur Verfügung gestellten Infrastruktur im Berichtsjahr wesentlich erhöht, sodass das Leasingverhältnis im Geschäftsjahr diesbezüglich angepasst wurde. Daraus resultierend wurden der Vermögenswert sowie die Finanzierungsleasingverbindlichkeit um 4,3 Mio € erhöht.

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeiten enden frühestens 2014 und spätestens 2017 (siehe auch Tz. 35).

22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	34,4	74,6

Tabelle 59

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

Aufteilung der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Im unmittelbaren Anflugbereich gelegene Immobilien in der Stadt Flörsheim	16,2	4,2
Teile des Gateway Gardens-Geländes	7,2	7,2
Teile des Taubengrund-Geländes in Kelsterbach	6,6	13,3
Teile des Mönchhof-Geländes	3,9	3,8
Ticono-Gelände	0,0	45,7
Sonstige	0,5	0,4
Gesamt	34,4	74,6

Tabelle 60

Aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim ergaben sich im Berichtsjahr Zugänge in Höhe von 12,1 Mio €. Die Buchwerte der erworbenen Immobilien entsprechen den Verkehrswerten, die mittels Ertragswertverfahren durch einen externen Gutachter ermittelt wurden.

Der Buchwert des Grundstücks auf dem Gateway Gardens-Gelände entspricht dem in 2009 gezahlten Kaufpreis.

Bei den Grundstücken und Gebäuden des Taubengrund-Geländes handelt es sich um Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach. Für diese Immobilien wurden in 2011 externe Verkehrswertgutachten erstellt. Die Verkehrswerte entsprechen zum Stichtag den Buchwerten. In Höhe von 6,6 Mio € kam es aufgrund einer im Berichtsjahr getroffenen Entscheidung zur vorgesehenen Eigennutzung zu Umgliederungen in das Sachanlagevermögen.

Für die Grundstücke des Mönchhof-Geländes in Kelsterbach wurden die beizulegenden Zeitwerte mittels Vergleichswertverfahrens anhand der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte im Berichtsjahr intern erhoben. Daraus ergaben sich Wertminderungen in Höhe von 0,3 Mio € sowie Wertaufholungen in Höhe von 0,4 Mio €. Die Buchwerte entsprechen zum Stichtag den beizulegenden Werten mit Ausnahme eines Grundstücks, bei dem der beizulegende Wert um 0,9 Mio € über dem Buchwert liegt.

Aufgrund einer im Berichtsjahr getroffenen Entscheidung zur Eigennutzung wurden die im Vorjahr ausgewiesenen Grundstücke und Gebäude des Ticono-Geländes im Berichtsjahr vollständig in das Sachanlagevermögen umgegliedert.

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 in einem Vogelschutzgebiet.

Im Geschäftsjahr 2012 sind Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 1,2 Mio € erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 0,6 Mio € aufgewendet worden, davon 0,2 Mio € für Liegenschaften, für die in 2012 keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

23 Anteile an assoziierten Unternehmen

Anteile an assoziierten Unternehmen

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	15,2	15,8
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	104,8	107,8
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,9	0,8
Thalita Trading Ltd.	14,0	11,8
Airmail Center Frankfurt GmbH (ACF)	1,7	1,8
Tradeport Hong Kong Ltd.	0,0	0,0
Gesamt	136,6	138,0

Tabelle 61

Im Konzern-Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteils erworben auch positive Ergebnisse der Beteiligungen ausgewiesen; unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in diesem Jahr Xi'an mit 5,2 Mio €, ASG mit 0,4 Mio € und ACF mit 0,8 Mio €) sowie negative Ergebnisse erfasst.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong, beträgt zum 31. Dezember 2012 der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten –2,4 Mio € (im Vorjahr –2,9 Mio €). Das anteilige Ergebnis der Berichtsperiode beträgt +0,5 Mio € (im Vorjahr +0,4 Mio €).

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

Finanzinformationen zu assoziierten Unternehmen

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Vermögenswerte	2.163,3	1.341,5
Eigenkapital	596,5	601,5
Schulden	1.566,8	740,0
Erlöse	910,5	543,6
Periodenergebnis	37,8	41,9

Tabelle 62

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Available for Sale Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	497,0	446,2
Sonstige Beteiligungen	63,0	60,3
Fair Value-Option		
Wertpapiere	0,9	0,9
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	128,4	97,6
Sonstige Ausleihungen	53,4	43,6
Gesamt	742,7	648,6

Tabelle 63

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 318,1 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen aufgrund von in 2013 fälligen Wertpapieren in Höhe von 149,4 Mio € sowie Veränderungen aus vorzeitigen Abgängen von 101,5 Mio €. Des Weiteren wurden im Berichtsjahr erfolgsneutrale Marktwertzuschreibungen von 19,2 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 2012 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 5,7 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 64,0 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 65,9 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 39).

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 neuer abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Veränderungen der sonstigen Ausleihungen betreffen mit 38,7 Mio € Zugänge aufgrund von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Fällige Schuldscheindarlehen in Höhe von 28,2 Mio € wurden in kurzfristige Vermögenswerte umgliedert.

Die Zugänge zu den Ausleihungen an Beteiligungen betreffen im Wesentlichen Auszahlungen in Höhe von 29,5 Mio € an die Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland, aufgrund eines Gesellschafterdarlehens (siehe auch Tz. 44). Für dieses Gesellschafterdarlehen hat die Bundesrepublik Deutschland eine Garantie für Direktinvestitionen im Ausland übernommen. Sollte das Darlehen vorzeitig gekündigt werden, sind zur Gewährleistung der Garantiansprüche die Interessen der Bundesrepublik Deutschland zu berücksichtigen.

25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit 2012		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit 2011		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	3,6	–	3,6	0,2	–	0,2
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,8	18,1	18,9	5,3	7,7	13,0
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	2,2	–	2,2	3,4	–	3,4
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	265,4	–	265,4	138,2	–	138,2
Positive Marktwerte von Derivaten	–	–	–	0,9	–	0,9
Erstattung „Passiver Schallschutz“	12,0	73,5	85,5	–	–	–
Sonstige Vermögenswerte	90,7	–	90,7	119,3	3,1	122,4
Rechnungsabgrenzungen	10,5	25,5	36,0	12,9	22,7	35,6
Gesamt	385,2	117,1	502,3	280,2	33,5	313,7

Tabelle 64

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 2012 wurden fällige Schuldscheindarlehen von den anderen Finanzanlagen in die kurzfristigen Vermögenswerte umgliedert (siehe auch Tz. 24). Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert sind.

Die Veränderung der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Available for Sale“ resultiert sowohl aus Umgliederungen von lang- zu kurzfristigen Geldanlagen in Wertpapiere als auch aus Zugängen in kurzfristige Geldanlagen in Höhe von 355,5 Mio € sowie aus den Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewesenen Wertpapiere in Höhe von 228,7 Mio €.

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Entgelten für passiven Schallschutz der Luftverkehrsgesellschaften, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt in Höhe der geschätzten Aufwendungen für die Kostenerstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen. Für weitere Erläuterungen verweisen wir auf Tz. 39.

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

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit 2012		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit 2011		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	35,0	19,5	54,5	6,2	29,6	35,8

Tabelle 65

Die wesentlichen Posten in den Ertragsteuerforderungen betreffen Forderungen aus anrechenbaren Steuern, Gewerbesteuerüberzahlungen 2012 sowie 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 2012 30,5 Mio € (im Vorjahr 36,6 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt 24,9 Mio € (im Vorjahr 29,3 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Latente Steueransprüche	49,2	48,2

Tabelle 66

Die Abgrenzung der aktiven latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12. Weitere Erläuterungen sind in „Ertragsteuern“ (Tz. 16) enthalten.

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	57,4	61,4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,3	17,2
Fertige und unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2,0	1,9
Sonstige	1,0	0,9
Gesamt	77,7	81,4

Tabelle 67

In den Grundstücken und Gebäuden sind in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Immobilien des Gateway Gardens-Geländes in Höhe von 30,3 Mio € (im Vorjahr 31,2 Mio €) sowie des Mönchhof-Geländes in Höhe von 27,1 Mio € (im Vorjahr 30,2 Mio €) enthalten.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 3,6 Mio € (im Vorjahr 6,3 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr 8,7 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,7 Mio € (im Vorjahr 0,9 Mio €) aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag zwischen rund 1,7 % und 3,1 % (im Vorjahr zwischen rund 1,9 % und 3,3 %).

Der Nettoveräußerungswert für die zum Verkauf gehaltenen Teile des Mönchhof-Geländes wurde basierend auf einem externen Verkehrswertgutachten mittels der Discounted Cash Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum von 7 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. Für die zum Verkauf gehaltenen Teile des Gateway Gardens-Geländes wurde der Nettoveräußerungswert auf Grundlage einer in 2010 erstellten gutachterlichen Stellungnahme zum Unternehmenswert der Gesellschaft ermittelt. Bei der Ermittlung werden die Verkaufspreise der bereits erfolgten Verkäufe sowie die noch geplanten Aufwendungen für weitere Erschließungs- und Verkaufsmaßnahmen berücksichtigt und entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme mit 6,5 % abgezinst.

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 2013 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 8,1 Mio € (im Vorjahr rund 8,6 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (49,2 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 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 €	31.12.2012	31.12.2011
Gegen fremde Unternehmen	180,0	163,9

Tabelle 68

Zum Abschlussstichtag besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 180,0 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos.

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
31.12.2012	180,0	95,4	44,9	9,7	30,0
31.12.2011	163,9	81,4	21,8	3,3	24,2

Tabelle 69

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 8,8 Mio € (im Vorjahr 5,3 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 22,7 Mio € (im Vorjahr 18,0 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 6,8 Mio € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verpfändet (im Vorjahr 3,5 Mio €).

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

Wertberichtigungskonto

in Mio €	2012	2011
Stand 1. Januar	31,9	22,1
Netto-Zuführungen/Auflösungen	8,6	9,9
Inanspruchnahmen	-5,4	-0,1
Stand 31. Dezember	35,1	31,9

Tabelle 70

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 2,0 Mio € (im 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 €	31.12.2012	31.12.2011
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	821,9	927,1

Tabelle 71

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 584,0 Mio € (im Vorjahr 680,0 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 110,8 Mio € (im Vorjahr 114,3 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Gezeichnetes Kapital	921,3	918,8
Kapitalrücklage	588,0	584,7
Gewinnrücklagen	1.400,5	1.317,9
Gesamt	2.909,8	2.821,4

Tabelle 72

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr um 2,5 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt. Der Anstieg betrifft mit 0,5 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP.

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

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzt sich aus 92.211.756 (im Vorjahr 91.955.867) 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:

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 1.1.2012	91.955.867	91.878.502	77.365	773.650	0,0841
Management-Stock-Options-Plan:					
Kapitalerhöhung	201.650	201.650			
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung (28.6.2012)	54.239	54.239			
Stand 31.12.2012	92.211.756	92.134.391	77.365	773.650	0,0839

	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

Tabelle 73

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

Genehmigtes Kapital

Durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 5,5 Mio € geschaffen. Das neue genehmigte Kapital ermächtigt den Vorstand, bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden in 2012 542.390,00 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

Entwicklung des genehmigten Kapitals

	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2011	452.862	10,0
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm	-54.239	10,0
Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2012	398.623	10,0

Tabelle 74

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

Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-MSOP 2005. Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte

auszugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

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

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

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr 1,0 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 8,4 Mio € (im Vorjahr 11,5 Mio €), darin sind in Höhe von –9,2 Mio € Währungsdifferenzen aus der Bewertung nach der At-Equity-Methode der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zulasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden.

Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –144,7 Mio € (im Vorjahr –115,6 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 27,7 Mio € (im Vorjahr 37,1 Mio €).

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

Im Geschäftsjahr 2012 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Mai 2012 eine Dividende in Höhe von 1,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 114,8 Mio € (im Vorjahr 114,8 Mio €).

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	22,4	19,0
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	13,3	10,4
Gesamt	35,7	29,4

Tabelle 75

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an 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

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	196,6	4.401,0	4.597,6	219,9	4.034,0	4.253,9

Tabelle 76

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.

Bezüglich weiteren Erläuterungen der Finanzschulden verweisen wir auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im Konzern-Lagebericht.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	214,4	64,4	278,8	228,9	64,9	293,8

Tabelle 77

35 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,1	–	2,1	17,9	–	17,9
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	2,4	–	2,4	5,6	–	5,6
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,8	–	0,8	0,2	–	0,2
Gegenüber Beteiligungen	1,7	–	1,7	4,3	–	4,3
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	2,2	13,4	15,6	2,2	15,2	17,4
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	7,3	65,0	72,3	13,0	65,4	78,4
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	31,5	643,3	674,8	46,8	608,2	655,0
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	244,2	244,2	–	203,0	203,0
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	3,8	28,7	32,5	6,0	29,4	35,4
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	111,4	11,8	123,2	91,4	79,8	171,2
Gesamt	163,2	1.006,4	1.169,6	187,4	1.001,0	1.188,4

Tabelle 78

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 9,2 Mio € (im Vorjahr 11,0 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 6,4 Mio € (im Vorjahr 6,4 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.

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafen-Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlungen von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafenbetriebskonzessionen für die Flughäfen in Antalya, Lima sowie Varna und Burgas.

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.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

Fälligkeit der Leasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2012
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	13,9	53,0	25,0	91,9
Abzinsungsbeträge	4,0	9,9	4,5	18,4
Barwerte	9,9	43,2	20,5	73,6

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	
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

Tabelle 79

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 5,0% und 8,6%. In 2012 wurden bedingte Leasingzahlungen in Höhe von 0,1 Mio € erfasst.

36 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Latente Steuerverpflichtungen	101,3	106,9

Tabelle 80

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:

Pensionsverpflichtungen

in Mio €	2012	2011	2010	2009	2008
Barwert der Verpflichtung zum 1. Januar	37,6	35,8	32,6	26,5 ¹⁾	27,6
Zinsaufwand	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4
Laufender Dienstzeitaufwand	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0	0,9	0,1
Gezahlte Versorgungsleistungen	-2,3	-1,6	-1,6	-1,8	-1,5
Versicherungsmathematischer (Gewinn)/Verlust	7,2	0,2	1,6	4,0	-1,8
Barwert der Verpflichtung zum 31. Dezember	45,8	37,6	35,8	32,6	27,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	18,3	16,9	15,7	13,8	12,4
Saldierung					
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden					
Barwert der über einen Fonds finanzierten Verpflichtungen	18,9	14,7	13,7	12,3	8,3
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-18,3	-16,9	-15,7	-13,8	-12,4
Unterdeckung/Überdeckung	0,6	-2,2	-2,0	-1,5	-4,1
Barwert der nicht über eine Versicherung finanzierten Verpflichtungen	26,8	22,9	22,1	20,3	19,0
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	27,4 ²⁾	22,9	22,1	20,3	19,0
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge					
Laufender Dienstzeitaufwand	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5
Zinsaufwand	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-0,4	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2
Für das laufende Jahr erfasster versicherungsmathematischer Netto-(Gewinn)/Verlust Pensionsrückstellung	7,2	0,2	1,6	4,0	-1,8
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	0,2	0,4	0,3	0,1	0,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0	0,9	0,1
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Personalaufwand	10,3	3,4	4,7	7,7	1,2
Überleitung bilanzierte Nettoschuld in der Periode					
Nettoschuld zu Beginn des Jahres	22,9	22,1	20,3	18,3 ¹⁾	19,4
Veränderung der Überdeckung	-2,3	0,2	0,5	-2,7	0,7
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasster Aufwand	10,3	3,4	4,7	7,7	1,2
Gezahlte Versorgungsleistungen	-2,3	-1,6	-1,6	-1,8	-1,5
Gezahlter Aktivwert Versicherung	-1,2	-1,2	-1,8	-1,2	-0,8
Nettoschuld am Ende des Jahres	27,4	22,9	22,1	20,3	19,0
Überleitung Entwicklung des Planvermögens					
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 1. Januar	16,9	15,7	13,8	12,4	11,6
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0,4	0,4	0,4	0,3	-0,2
(Gewinn)/Verlust aus dem Planvermögen	-0,2	-0,4	-0,3	-0,1	0,2
Gezahlter Aktivwert Versicherung	1,2	1,2	1,8	1,2	0,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens (qualifizierte Versicherungspolice) zum 31. Dezember	18,3	16,9	15,7	13,8	12,4

¹⁾ Die Veränderung des Anfangsbestands gegenüber dem Endbestand des Vorjahres resultiert aus Veränderungen im Konsolidierungskreis.

²⁾ Einschließlich Unterdeckung.

Tabelle 81

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 20 (im Vorjahr 18) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Darüber hinaus bestehen 335 Anwartschaften (davon 166 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 0,8 Mio € (im Vorjahr 0,9 Mio €).

In 2012 wurden in die Rückdeckungsversicherung rund 1,2 Mio € (im Vorjahr 1,2 Mio €) Beiträge gezahlt. Für 2013 werden Beitragszahlungen in Höhe von 1,2 Mio € erwartet.

Für leitende Angestellte (15 unverfallbare Anwartschaften [im Vorjahr 15]) der Fraport AG bestehen arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 4,0 Mio € (im Vorjahr 3,3 Mio €). Der Berechnung liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten vom 15. Dezember 2012 zugrunde.

Zur Bewertung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2012 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 12. beziehungsweise 15. Dezember 2012 erstellt. Den Berechnungen liegen die biometrischen Richttafeln 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 18,3 Mio € (im Vorjahr 16,9 Mio €) angesetzt. Ein Teil des Barwerts der Pensionsverpflichtung (DBO) wurde in Höhe von 18,3 Mio € mit dem Aktivposten der Rückdeckungsversicherung saldiert. Die zu erwartende Verzinsung der Rückdeckungsversicherungsansprüche für das nächste Geschäftsjahr entspricht einer Höhe von zirka 3,17%. Dieser Wert entspricht der aktuellen Verzinsung des Berichtsjahres. Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen im Berichtsjahr 0,7 Mio € (im Vorjahr 0,5 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 Beiträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2% des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3% vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte in 2012 betragen insgesamt 460,6 Mio € (im Vorjahr 437,7 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), werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt.

Aus diesem Grund hat die Fraport AG den vorliegenden Plan als beitragsorientierten Plan behandelt.

Im Geschäftsjahr wurden 26,8 Mio € (im Vorjahr 25,1 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 71,7 Mio € (im Vorjahr 70,0 Mio €) abgeführt.

38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2011
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuer- rückstellungen	5,3	80,2	85,5	2,4	68,1	70,5

Tabelle 82

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 85,5 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.

Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2012	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2012
Personal	97,4	-46,8	-13,4	42,5	79,7
davon langfristig	35,5				16,0
davon kurzfristig	61,9				63,7

Tabelle 83

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

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2012	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2012
Umwelt	33,3	-5,1	-0,1	9,5	0,0	37,6
Passiver Schallschutz	86,1	-0,9	0,0	0,0	5,8	91,0
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	56,7	-0,8	-2,0	0,0	4,0	57,9
Übrige	163,7	-26,4	-14,8	44,9	1,3	168,7
Gesamt	339,8	-33,2	-16,9	54,4	11,1	355,2
davon langfristig	179,3					199,1
davon kurzfristig	160,5					156,1

Tabelle 84

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden.

Die Rückstellung für passiven Schallschutz wurde im Vorjahr in Höhe von 86,1 Mio € für die Verpflichtung zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen (passiver Schallschutz) der Flughafen-Anwohner aufgrund einer entsprechenden Rechtsverordnung der Hessischen Landesregierung vom 30. September 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 entstandene Betrag in Höhe von 8,1 Mio € wurde aufwandswirksam erfasst.

Im Berichtsjahr erging nach Konsultation mit den Luftverkehrsgesellschaften und Prüfung durch das HMWWL die Genehmigung zur Erhebung von Entgelten für passiven Schallschutz von den Luftverkehrsgesellschaften für die Refinanzierung der Aufwendungen für die Erstattung der Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, sodass diese Aufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften vollständig erstattet werden. Daher wurde in Übereinstimmung mit IAS 37.53 der erwartete Gesamterstattungsbetrag, der durch die Luftverkehrsgesellschaften über die Entgelte für passiven Schallschutz gezahlt wird, als sonstiger Vermögenswert aktiviert (vergleiche Tz. 25). Der sonstige Vermögenswert enthält sowohl den im Vorjahr im Anlagevermögen aktivierten als auch den aufwandswirksam erfassten Teilbetrag, da auch hinsichtlich dieses Betrags die Erstattung über die Entgelte für passiven Schallschutz erfolgt. Durch die Aktivierung dieses Teilbetrags ist im Geschäftsjahr ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 8,1 Mio € entstanden.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafen-Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten die Rückstellung für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien (Fraport Casa) in Höhe von 19,4 Mio € (im Vorjahr 27,5 Mio €) sowie darüber hinaus im Wesentlichen Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie Schadenfälle.

40 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2012 beziehungsweise 2011 dar:

Finanzinstrumente zum 31.12.2012

Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2012 Summe Fair Value
	Nominal- volumen	Erfolgswirksame Bewertung		Held for Trading	Available for Sale	Hedging Derivat	
		Loans and Receivables	Fair Value- Option				
	Liquide Mittel	Buch- wert	Fair Value	Buch- wert ¹⁾	Buch- wert ¹⁾	Buch- wert ¹⁾	Buch- wert ¹⁾
Aktiva							
Zahlungsmittel	821,9						821,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		180,0	180,0				180,0
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		110,2	110,2		265,4		375,6
Andere Finanzanlagen							
Wertpapiere				0,9	497,0		497,9
Sonstige Beteiligungen					63,0		63,0
Ausleihungen an Beteiligungen		128,4	128,4				128,4
Sonstige Ausleihungen		53,4	53,4				53,4
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Hedging Derivat							0,0
Übrige Derivate							0,0
Summe Aktiva	821,9	472,0	472,0	0,9	0,0	825,4	0,0

Tabelle 85

Passiva	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⁾	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	278,8	284,8						284,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	718,6	752,7						752,7
Finanzschulden	4.597,6	4.791,3						4.791,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing					73,6	85,1		85,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat							199,0	199,0
Übrige Derivate				45,2				45,2
Summe Passiva	5.595,0	5.828,8		45,2	73,6	85,1	199,0	6.158,1

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 85

Finanzinstrumente zum 31.12.2011

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value					31.12.11	
	Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominalvolumen	Loans and Receivables		Erfolgswirksame Bewertung				
			Buchwert	Fair Value	Fair Value-Option	Held for Trading	Available for Sale		Hedging Derivat
		Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Summe Fair Value
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

Passiva	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⁾	
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.

Tabelle 86

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte entsprechen die Buchwerte zum Abschlussstichtag 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 abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag 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.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und der Ausleihungen an Beteiligungen entsprechen jeweils dem beizulegenden Zeitwert. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass 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 sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als 5 Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Deshalb wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag besteht keine Veräußerungsabsicht.

Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zum Barwert angesetzt, wobei zur Diskontierung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der im Zugangszeitpunkt gültige fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

Die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2012)

in Mio €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	265,4	265,4	0,0	0,0
Fair Value-Option	0,0	0,0	0,0	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	497,0	497,0	0,0	0,0
Wertpapiere Fair Value-Option	0,9	0,0	0,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	62,6	0,0	62,6	0,0
Derivative finanzielle Vermögenswerte				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	0,0	0,0	0,0	0,0
Summe Aktiva	825,9	762,4	63,5	0,0
Passiva				
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	45,2	0,0	45,2	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	199,0	0,0	199,0	0,0
Summe Passiva	244,2	0,0	244,2	0,0

Tabelle 87

Zum 31. Dezember 2011 wurden die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet:

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

Tabelle 88

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2012	2011
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	1,1	- 6,0
Fair Value-Option	0,0	0,1
Held for Trading	0,0	0,0
Available for Sale	49,3	- 7,6
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost	- 2,8	- 3,1
Held for Trading	- 10,0	- 12,6

Tabelle 89

Das Nettoergebnis setzt sich aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenerträge der Kategorie „Fair Value-Option“ und „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt. Diese sind im Zinsergebnis enthalten.

Im Berichtsjahr wurden Gewinne aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Available for Sale“ in Höhe von 14,8 Mio € (im Vorjahr 10,6 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 ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. 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 Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsderivate 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 währungskonforme 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.

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 9 Devisentermingeschäfte.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Zinsswaps	1.447,5	1.463,1	-243,9	-202,5	0,0	0,0
Zins-/Währungsswap	15,0	15,5	-0,3	-0,4	0,0	0,0
Dieselswaps	0,0	3.600 mt ¹⁾	0,0	0,9	0,0	0,9
Devisentermingeschäfte	3,9	2,1	0,0	-0,1	0,0	0,0

¹⁾ Metrische Tonne.

Tabelle 90

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, sodass das Ausfall- beziehungsweise Kreditrisiko damit minimiert wird.

Die Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente werden wie folgt in der Bilanz ausgewiesen:

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	198,7	167,3
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	45,2	35,2
Zins-/Währungsswap – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,4
Dieselswaps	0,0	0,9	0,0	0,0
Devisentermingeschäfte – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,0	0,1

Tabelle 91

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 Zins-/Währungsswap sowie die Devisentermingeschäfte 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 und Zins-/Währungsswap

in Mio €			
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2005	2014	60,0	-2,2
2006	2016	70,0	-8,9
2007	2017	60,0	-10,2
2007	2019	187,5	-32,0
2008	2018	115,0	-21,6
2009	2015	45,0	-4,6
2009	2016	100,0	-12,7
2009	2017	25,0	-4,3
2009	2019	220,0	-47,7
2010	2013	15,0	-0,3
2010	2015	85,0	-8,9
2010	2017	100,0	-17,5
2010	2020	85,0	-21,5
2011	2015	70,0	-6,6
Gesamt		1.237,5	-199,0

Tabelle 92

Devisentermingeschäfte

in Mio €		
Fälligkeit	Nominalvolumen	Marktwert
2013	3,9	0,0

Tabelle 93

Während des Geschäftsjahres wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 32,3 Mio € (im Vorjahr 45,1 Mio € Verluste) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 30,7 Mio € realisierte Verluste (im Vorjahr 25,6 Mio €) in das Finanzergebnis und 1,0 Mio € realisierte Gewinne (Vorjahr 0,7 Mio €) in das Betriebsergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps wie im Vorjahr in Höhe von 0,1 Mio € ertragswirksam erfasst.

Die Dieselswaps sind zum 31. Dezember 2012 ausgelaufen und abgegangen.

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 Beteiligungsunternehmen, 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 Vermietungs-Management, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraum-Management sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Beteiligungen gebündelt.

Das Segment External Activities & Services umfasst die internen Servicebereiche Immobilien Facilitymanagement, Zentrales Infrastrukturmanagement sowie die Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Tochterunternehmen. Zudem werden die Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, in dem Segment abgebildet.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicebereiche werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Beteiligungsgesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Beteiligungen, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Die Beteiligungsgesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig einem Segment zugeordnet.

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 in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr 12,8 Mio €). Die Wertminderungen belasten das Segment Retail & Real Estate (im Vorjahr Aviation mit 6,7 Mio € und Retail & Real Estate mit 6,1 Mio €).

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 57,4 Mio € (im Vorjahr 61,4 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 861,0 Mio € (im Vorjahr 823,5 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 553,0 Mio € (im Vorjahr 618,8 Mio €) resultierte mit 809,8 Mio € (im Vorjahr 785,6 Mio €) aus der positiven Entwicklung des betrieblichen Bereichs. Demgegenüber stehen höhere Mittelabflüsse in Höhe von 135,5 Mio € (im Vorjahr 74,1 Mio €) aus dem finanziellen Bereich sowie 121,3 Mio € (im Vorjahr 92,7 Mio €) für Ertragsteuern.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden erneut am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 736,2 Mio € um 333,0 Mio € unter dem Vorjahreswert. Durch die Erlöse aus Abgängen von lang- und kurzfristigen Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie die Investition der frei gewordenen Mittel in neue Finanzanlagen und die Veränderung der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten lag der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit insgesamt mit 779,2 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert (309,8 Mio €).

Mittelzufluss (-abfluss) aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit von 218,2 Mio € (im Vorjahr Mittelabfluss von 274,6 Mio €) resultierte vor allem aus der Neuaufnahme langfristiger Finanzschulden.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Bilanz

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Finanzmittelbestand in der Kapitalflussrechnung	127,1	132,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als 3 Monaten	584,0	680,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	110,8	114,3
Finanzmittelbestand in der Bilanz	821,9	927,1

Tabelle 94

Sonstige Angaben

43 Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Bürgschaften	4,7	4,6
Gewährleistungsverträge	186,0	200,9
davon Vertragserfüllungsgarantien	127,3	128,5
Sonstige	23,7	23,8
Gesamt	214,4	229,3

Tabelle 95

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 3,9 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten (im Vorjahr 4,0 Mio €/5,2 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, Indien, in Höhe von 41,4 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien, 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 8,7 Mio € (11,4 Mio US-\$).

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, 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 bestehen hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 29,5 Mio €.

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

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien/Sonstiges	359,3	640,0
Bestellungen für Energiebezug	83,0	79,8
Gesamt	442,3	719,8

Tabelle 96

Operating Leases

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	10,4	14,5
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	10,6	11,9
länger als 5 Jahre	26,3	26,7
Gesamt	47,3	53,1

Tabelle 97

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten zukünftige Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen. Bei den abgeschlossenen Verträgen handelt es sich um Gebäudemietverträge sowie um Verträge über die Anmietung von Anlagen und Geräten. Die Mietverträge für die Anlagen und Geräte weisen zum Stichtag eine durchschnittliche Restlaufzeit von 2 Jahren auf. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

Die betreffenden Miet- und Leasingverträge sind nach ihrem wirtschaftlichen Inhalt als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Sonstige Verpflichtungen

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, (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 192,4 Mio € (im Vorjahr 229,3 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 45,5 Mio €. Weitere Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen bestehen für den indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport in Höhe von 20,7 Mio € (1,5 Mrd INR). 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 („Bemessungstag“), den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

Anders als der vorherige Plan enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

Die Voraussetzungen zur Ausübung der 1. Tranche des MSOP 2005 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 Ausübungszeitraumes 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 Ausübungszeitraumes 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 nicht erfüllt. Daher sind im Geschäftsjahr 2012 187.150 Optionen verfallen. Weitere 32.800 Optionen sind durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen innerhalb des Ausübungszeitraums verfallen.

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 61.600 Optionen durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen sind, bestehen noch 188.350 Optionen, die rund 75,4 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen entsprechen.

Für die 5. Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 10. April 2012 und die Voraussetzungen zur Ausübung waren erfüllt. Es wurden 201.650 Aktienoptionen im vergangenen Geschäftsjahr ausgeübt. Durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen sind in den Vorjahren bereits 25.000 Optionen verfallen, sodass aktuell noch 31.850 Optionen bestehen. Dies sind rund 12,3 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen.

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, sind in den Jahren 2010, 2011 und 2012 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben worden.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 31.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte:

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 1.1.2012	627.300	29,00	148.000	93.800	385.500
Ausgeübt in 2012	-201.650	16,58	-47.000	-35.350	-119.300
Verfallen in 2012	-205.450	47,70	-47.000	-29.100	-129.350
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2012	220.200	30,87	54.000	29.350	136.850

Tabelle 98

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

Von den ausstehenden Optionen sind 31.850 Optionen (im Vorjahr 0) der 5. Tranche ausübbar. Für die 188.350 Optionen der 4. Tranche sind die Voraussetzungen zur Ausübung bis zum Jahresabschluss nicht erfüllt. Wäre die absolute Ausübungshürde mindestens erreicht, könnten auch diese Optionen ausgeübt werden. Der gewichtete Durchschnittsaktienkurs des Geschäftsjahres belief sich auf 44,67 € (im Vorjahr 49,15 €). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

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.

Tabelle 99

Aus dem MSOP 2005 ist im Berichtsjahr Personalaufwand in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr 1,0 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 2012 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 Kurshistorie des Index wurde mit der jeweils aktuellen Gewichtung des Index per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilitäten und Korrelationen wird die Restlaufzeit der Optionen zugrunde gelegt.

Die Fair Value zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

Fair Value der MSOP-Tranchen

	Ausgabezeitpunkt	Fair Value in €	Schlusskurs in €
Tranche 2005	6. Juni 2005	10,96	33,00
Tranche 2006	18. April 2006	19,27	58,15
Tranche 2007	17. April 2007	18,42	55,92
Tranche 2008	3. Juni 2008	13,40	43,40
Tranche 2009	10. April 2009	8,55	27,93

Tabelle 100

Für die Berechnung zum jeweiligen Ausgabezeitpunkt wurden folgende Volatilitäten und Korrelationen verwendet:

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

Tabelle 101

Für die Bewertung der 1. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,57 %. Als Dividenden-Schätzungen wurden für 2006 0,86 € und für 2007 0,94 € zugrunde gelegt.

Für die Bewertung der 2. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 3,65 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2007 1,00 € und für 2008 1,10 €.

Für die Bewertung der 3. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,06 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2008 1,16 € und für 2009 1,17 €.

Für die Bewertung der 4. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 4,25 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2009 1,14 € und für 2010 1,15 €.

Für die Bewertung der 5. Tranche MSOP 2005 erfolgte die Berechnung zum Ausgabezeitpunkt mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz von 2,51 %. Die Dividenden-Schätzungen betragen für 2010 1,15 € und für 2011 1,18 €.

Für die folgenden Jahre wurde eine Steigerung um 0,01 € pro Jahr angenommen.

46 Long-Term Incentive Programm

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

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über 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 2012 wurden 79.225 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2012 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 5,9 Mio € (im Vorjahr 2,9 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr erfasste Aufwand beträgt 3,0 Mio € (im Vorjahr 1,6 Mio €).

Entwicklung der ausgegebenen virtuellen Aktien

Tranche	Ausgegeben	davon Vorstand	davon Führungskräfte der Fraport AG	davon Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	davon verfallen	zusätzlich ausgegebene Optionen	Stand 31.12.2012	Fair Value 31.12.2012
Geschäftsjahr 2010	94.185	29.550	51.585	13.050	12.291	3.411	85.305	57,38
Geschäftsjahr 2011	77.825	29.550	37.650	10.625	11.876	7.176	73.125	45,40
Geschäftsjahr 2012	79.225	29.550	38.800	10.875	12.217	6.095	73.103	36,41
Bestand ausgegebener virtueller Aktien am 31.12.2012	251.235	88.650	128.035	34.550	36.384	16.682	231.533	

Tabelle 102

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2012 wurden am 1. Januar 2012 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt 4 Jahre bis zum 31. Dezember 2015.

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

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

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

Die Berechnung des Fair Values der im Geschäftsjahr 2010 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.

Bewertungsparameter (LTIP)

	Tranche 2012		Tranche 2011		Tranche 2010	
	1.1.2012	31.12.2012	1.1.2011	31.12.2012	1.1.2010	31.12.2012
Fair Value	32,42 €	36,41 €	42,34 €	45,40 €	31,68 €	57,38 €
Zielerreichung Earnings per Share	100,00%	94,66%	100,00%	107,95%	100,00%	203,18%
Rang Total Shareholder Return MDAX	25	27	25	26,5	25	26
Zinssatz Ende Zeitraum Börsenkurs	0,59%	0,04%	1,60%	-0,04%	2,23%	-0,04%
Zinssatz Auszahlungszeitraum	0,63%	0,06%	1,65%	-0,03%	2,28%	-0,04%
Dividende 2010					1,15 €	
Dividende 2011			1,15 €		1,15 €	
Dividende 2012	1,27 €		1,18 €		1,17 €	
Dividende 2013	1,31 €	1,26 €	1,23 €	1,26 €	1,18 €	1,26 €
Dividende 2014	1,49 €	1,31 €	1,24 €	1,31 €		1,31 €
Dividende 2015	1,56 €	1,41 €		1,41 €		1,41 €
Volatilität Fraport	37,66%	27,00%	37,83%	28,43%	38,55%	25,52%

Tabelle 103

47 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen 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 Risikoprüferkennungs-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. Das Kreditrisiko aus den Wertpapieren des Anlage- und Umlaufvermögens besteht in der Höhe der Fremdkapitalinstrumente. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die Wertpapiere wie folgt:

Gliederung der Wertpapiere

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapitalinstrumente	0,0	73,7
Fremdkapitalinstrumente	841,1	606,1

Tabella 104

Die Wertpapiere, die Fremdkapitalinstrumente darstellen, weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere (2012)

in Mio €	31.12.2012
AAA	15,7
AA+	48,5
AA	0,0
AA-	29,0
A+	165,1
A	140,5
A-	158,3
BBB+	91,5
BBB	97,2
BBB-	85,3
BB+	10,0
Gesamt	841,1

Tabella 105

Im Vorjahr wiesen die Wertpapiere folgende Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere (2011)

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

Tabella 106

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 (2012)

in Mio €	31.12.2012
A-1+	113,6
A-1	314,0
A-2	3,4
A-3	0,0
P-1	132,3
P-2	229,5
P-3	2,3
F-1+	1,0
N/A	25,8
Gesamt	821,9

Tabelle 107

Im Vorjahr stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, wie folgt dar:

Emittentenrating liquide Mittel (2011)

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

Tabelle 108

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 ansässigen Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditäts-Management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2012 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2012

in Mio €	Summe ¹⁾	2013		2014		2015–2019		2020–2024		2025 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.505,8	117,5	157,8	114,6	284,9	519,1	3.185,1	114,3	673,4	70,0	269,0
Finanzierungsleasing	92,0	4,0	9,9	3,4	10,1	8,0	43,5	1,8	4,9	1,2	5,2
Konzessionsverbindlichkeit	1.242,4	45,0	31,5	43,4	29,2	186,8	161,0	118,9	235,5	173,5	217,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	288,1	1,1	214,4	1,0	38,8	4,1	12,4	2,4	8,2	0,6	5,1
Kreditzusagen	45,5		35,5		10,0						
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	253,0	58,3		56,4		133,6		4,6		0,2	
davon Trading		8,5		8,5		24,9		3,2		0,2	
davon Hedge Accounting		49,8		47,9		108,7		1,4			
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	3,9		3,9								
Zahlungsausgang	3,8		3,8								

¹⁾ Summe aus Zins und Tilgung.

Tabelle 109

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2011 stellte sich wie folgt dar:

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	
davon Trading		5,6		7,0		19,0		3,5		0,4	
davon Hedge Accounting		34,2		41,8		98,0		5,0			
Dieselswaps											
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	2,1		2,1								
Zahlungsausgang	2,1		2,1								

¹⁾ Summe aus Zins und Tilgung.

Tabelle 110

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Zahlungen im Zusammenhang mit den Devisentermingeschäften wurden die jeweiligen Referenzpreisfixings am Bilanzstichtag verwendet.

In Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 368,2 Mio € resultierend aus eigenständigen Projektfinanzierungen sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Des Weiteren bestehen für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen der Fraport AG in Höhe von 1.230,0 Mio €, ausgereicht 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.

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 € 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:

Währungskurssensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2012		31.12.2011	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
€/TRY	0,15	0,16	0,47	0,53
US-\$/PEN	0,27	0,28	0,50	0,52
€/SAR	0,07	0,07	0,16	0,16

Tabelle 111

Es bestehen keine wesentlichen Sensitivitäten in Bezug auf das Eigenkapital.

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-Swapsatzes. 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: 7,10 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 2012 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 8,1 Mio € (im Vorjahr 10,7 Mio €). Das heißt, dass Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 8,1 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 25,3 Mio € (im Vorjahr 24,5 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -17,2 Mio € (im Vorjahr -13,8 Mio €).

Zinssensitivität

in Mio €	31.12.2012	31.12.2011
Zinssensitivität	8,1	10,7
davon aus derivativen Finanzinstrumenten	25,3	24,5
davon aus originären Finanzinstrumenten	-17,2	-13,8

Tabelle 112

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 73,3 Mio € (im Vorjahr 97,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 73,3 Mio € höher (niedriger).

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:

Bestandteile der Steuerkennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzschulden)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristig liquidierbare Positionen der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Tabelle 113

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

	Korridor	31.12.2012	31.12.2011
Net Debt/EBITDA	max. 4 – 6 x	3,4	3,3
EBITDA/Interest Expense	min. 3 – 4 x	3,8	4,2

Tabelle 114

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 eine nahe Familienangehörige 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:

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner				Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH	Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	
	2012	1,6	0,2	3,1	6,1	13,3
Umsatzerlöse	2011	1,3	0,2	3,0	6,8	12,8
	2012	2,4	8,2	7,9	13,5	92,5
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2011	9,9	8,2	7,6	10,6	88,5
	2012	-0,9	-	0,3	10,4	-
Zinsen	2011	-0,9	-	0,1	6,7	-
	2012	-	-	0,2	19,0	0,5
Forderungen	2011	-	-	0,2	13,0	0,2
	2012	-	-	8,0	120,3	-
Darlehensforderungen	2011	-	-	6,7	90,9	-
	2012	26,3	-	2,5	0,8	26,6
Verbindlichkeiten	2011	27,5	-	5,6	0,2	26,3

Tabelle 115

Den Führungskräften der Ebene 1 (Geschäftsbereichsleiter) sowie den Führungskräften der strategischen Servicebereiche wurden insgesamt Bezüge von 1.725 Tsd € (im Vorjahr 1.785 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. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, 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 der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen von bestimmten Lärmschutzvorschriften des ICAO-Abkommens nicht erfüllenden Luftfahrzeugen 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 § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissionsentgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). 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 Entgeltordnung ab 1. Januar 2012 wurde vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWWL) genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Seit 1. Juli 2012 wurden darüber hinaus Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben. Die Lärmzuschläge wurden am 8. Mai 2012 vom HMWWL genehmigt. Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 35,48 % 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 Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Airlines vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2012 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 17,18 % und auf Infrastruktur-Entgelte 13,53 %.

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 33,81 % 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 betreiben 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 2. 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 Inland-Terminals (Terminal 3) seitens des Konzessionsgebers reduzierte sich die Gewährleistungsgarantie vereinbarungsgemäß auf 142,3 Mio €. Der von der Fraport AG besicherte Anteil beträgt somit 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 zur 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 287,5 Mio € sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen 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 Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist der Konzessionsnehmer verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (performance bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB– oder besser, in den ersten 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 100 Mio US-\$ zu investieren und eine 2. Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Mit dem Bau der 2. 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., inflationsbereinigt 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 2012 haben sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderungen ergeben:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2012): Deutsche Lufthansa AG 9,89 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

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

Am 14. Dezember 2012 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Konzern im Bereich Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

52 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütungsbericht

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

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2012

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 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 regelmäßig, in der Regel jährlich auf ihre Angemessenheit geprüft. Mit den festen Jahresbezügen ist auch eine etwaige Tätigkeit eines Vorstandsmitglieds für Gesellschaften abgegolten, an denen die Fraport AG mittelbar und unmittelbar mehr als 25 % der Anteile hält (sogenannte gesellschaftsgebundene Mandate).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Tantiemezahlung 2012 der Fraport AG angerechnet.

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die vorgenannten Ergebnisgrößen addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das 1. Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im 2. Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der 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 1 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 1 Geschäftsjahr – erstmals in 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von 3 Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle 3 Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2015 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Herr Michael Müller und Frau Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

Die Kundenzufriedenheit wird jährlich mit einem bereits etablierten Bemessungssystem ermittelt, und zwar für die Airlines, das Immobilien-Management, die Retail-Immobilien und die Passagiere. Die Zielerreichung wird festgestellt, indem der jeweils relevante Messwert (dabei handelt es sich um eine in Prozentpunkten ausgedrückte Zahl) zu Beginn des 3-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle 2 Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (in der Regel alle 1 bis 2 Jahre unter den Mitarbeitern der Fraport AG durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns.

Für das Erfolgsziel Aktienperformance wird im relevanten 3-Jahres-Zeitraum die Kursentwicklung der Fraport-Aktie mit der gemittelten Entwicklung des MDAX und eines Aktienkorbs verglichen, der die Aktien der Betreibergesellschaften der Flughäfen Paris, Zürich und Wien umfasst. Auch beim Erfolgsziel Aktienperformance ergibt sich der auszuzahlende Geldbetrag, indem der zu Beginn des 3-Jahres-Zeitraums ermittelte Vergleichswert der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt wird und positive beziehungsweise negative Abweichungen den in Aussicht gestellten Geldbetrag erhöhen oder vermindern.

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

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen 3-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des 3-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene 3-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von 4 Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150% der Ziel-Tranche begrenzt. Die zugeteilten Performance-Shares werden anschließend zu dem am Ende des Performance-Zeitraums aktuellen durchschnittlichen Börsenkurs abgerechnet, woraus sich die in bar zu leistende LTIP-Zahlung ergibt. Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70% und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30% gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2012 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Herrn Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herrn Peter Schmitz und Herrn Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Frau Anke Giesen und Herr Michael Müller wurden an der Ziel-Tranche für 2011 und 2012 pro rata temporis beteiligt. Somit wurden Frau Giesen bei einer Ziel-Tranche von insgesamt 6.850 Performance-Shares 3.425 Performance Shares (24/48) für das Geschäftsjahr 2011 und 5.138 Performance Shares (36/48) für das Geschäftsjahr 2012 zugeteilt. Herrn Müller wurden bei einer Ziel-Tranche von insgesamt 3.550 Performance-Shares 1.997 Performance-Shares (27/48) für das Geschäftsjahr 2011 und 2.884 Performance-Shares (39/48) für das Geschäftsjahr 2012 zugeteilt.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem tatsächlichen erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das 1. Geschäftsjahr mit 40%, für das 2. Geschäftsjahr mit 30%, für das 3. Geschäftsjahr mit 20% und für das 4. Geschäftsjahr mit 10% berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100% über dem Performance-Zeitraum entspricht die Ist-Tranche der Ziel-Tranche. Abweichungen des tatsächlichen EPS vom Plan-EPS führen zu einer Anpassung der Anzahl der zugeteilten Performance-Shares. Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50% der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150% der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert. Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die 4 relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere

Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als 12 Monate ange-dauert hat. Herr Herbert Mai hat somit nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses zum 30. September 2012 keinen Anspruch auf die Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2012.

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

Pensionszusagen

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

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

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

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2012 einen prozentualen Anspruch von 56,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2012 36,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage (Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über 8 Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2012 einen prozentualen Anspruch von 40,0% seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

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

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

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von 2 Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

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

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

Vergütung des Vorstands 2012

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

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 116

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 117

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

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

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

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

Vergütung des Vorstands 2011

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

Tabelle 118

Vergütung des Vorstands 2011

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

Tabelle 119

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

In Vorjahren gewährte Komponenten mit langfristigen Anreizwirkungen

	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück	Aufwand in 2012 in Tsd €
Dr. Stefan Schulte	17.000	17.000	17.000	51.000	13,3
Peter Schmitz	0	0	7.000	7.000	5,5
Dr. Matthias Zieschang	15.000	15.000	15.000	45.000	11,7
Herbert Mai bis 30.9.2012	15.000	15.000	15.000	45.000	11,7
Insgesamt	47.000	47.000	54.000	148.000	42,2

Tabelle 120

Der Aufwand von 42,2 Tsd € (im Vorjahr 243,6 Tsd €) 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

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 32.894 Tsd € entfallen 22.494 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2012 1.590 Tsd €.

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

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2011	Veränderung 2012	Verpflichtung 31.12.2012
Dr. Stefan Schulte	2.606	1.413	4.019
Michael Müller ab 1.10.2012	0	33	33
Peter Schmitz	1.332	467	1.799
Dr. Matthias Zieschang	1.002	652	1.654
Herbert Mai bis 30.9.2012	2.217	678	2.895
Insgesamt	7.157	3.243	10.400

Tabelle 121

Sonstige Vereinbarungen

Jedes Vorstandsmitglied hat sich verpflichtet, über den Zeitraum des jeweiligen Dienstvertrags Aktien der Fraport AG in einem Gegenwert, bezogen auf die kumulierten Anschaffungskosten, von mindestens einem halben festen Jahresbruttogehalt zu erwerben und zu halten. Bereits bestehende Bestände von Aktien der Fraport AG werden dabei berücksichtigt. Bei einer kürzeren Laufzeit des Dienstvertrags als 5 Jahre reduziert sich diese Verpflichtung entsprechend. Kommt es zur Wiederbestellung des jeweiligen Vorstandsmitglieds, erhöht sich der Gegenwert des Aktienbestands auf mindestens ein volles Jahresbruttogehalt.

Der Dienstvertrag von Herrn Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein 2-jähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB beträgt für das Jahr 2012 37,5 Tsd €. Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 33,5 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt.

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

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

Sonstige Leistungen

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

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2012

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Sie ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 22,5 Tsd € pro vollem Geschäftsjahr, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 5 Tsd € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens 2 Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Tz. 54).

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

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

Bezüge 2012

in €

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

Tabelle 122

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2012

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

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

53 Vorstand

Mandate des Vorstands**Mitglieder des Vorstands**

Vorstandsvorsitzender
Dr. Stefan Schulte

Vorstand Ground Handling
Anke Giesen
(ab 1. Januar 2013)

Vorstand Arbeitsdirektor
Michael Müller
(ab 1. Oktober 2012)

Vorstand Operations
Peter Schmitz

Vorstand Controlling & Finanzen
Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Arbeitsdirektor
Herbert Mai
(bis 30. September 2012)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Aufsichtsrat:
> Deutsche Post AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> APS Airport Personal Services GmbH
> FraSec Fraport Security Services GmbH
> Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2012)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:
> Airport Cater Service GmbH
> Medical Airport Service GmbH
> N*ICE Aircraft Services & Support GmbH (bis 31.12.2012)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2011)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:
> Fraport Cargo Services GmbH (bis 31.12.2011)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (ab 1.3.2012)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:
> Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal
> Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 29.2.2012)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:
> Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:
> Frankfurter Sparkasse

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Fraport Cargo Services GmbH (bis 30.9.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:
> Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH (bis 30.9.2012)

Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:
> Airport Cater Service GmbH (bis 30.9.2012)

Mitglied im Gesellschafterausschuss:
> MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG (bis 30.9.2012)

Tabella 123

54 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorsitzender
Karlheinz Weimar
 Hessischer Minister der Finanzen a. D.
 (Bezüge 2012: 64.600 €; 2011: 38.550 €)

Stellvertretender Vorsitzender
Gerold Schaub
 Landesfachbereichsleiter Verkehr
 ver.di Hessen
 (Bezüge 2012: 54.950 €; 2011: 33.450 €)

Ismail Aydin
 Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender
 (Bezüge 2012: 35.500 €; 2011: 22.750 €)

Mario A. Bach
 Teamleiter Konzern-Ideenmanagement Fraport AG
 (ab 5. Oktober 2012)
 (Bezüge 2012: 7.225 €)

Dr. Manfred Bischoff
 Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler AG
 (bis 11. Mai 2012)
 (Bezüge 2012: 14.194,30 €; 2011: 21.550 €)

Detlev Draths
 Freigestelltes Betriebsratsmitglied
 (ab 1. Februar 2013)

Jutta Ebeling
 Bürgermeisterin a. D. der Stadt Frankfurt am Main
 (bis 31. August 2012)
 (Bezüge 2012: 24.866,67 €; 2011: 13.825 €)

Peter Feldmann
 Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main
 (ab 3. September 2012)
 (Bezüge 2012: 9.900 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Leitungsausschuss:
 > Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung

Mitglied im Beirat:
 > Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 > LSG Lufthansa Service Holding AG
 > APS Airport Personal Services GmbH (ab 29.3.2012)
 > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH (ab 26.11.2012)

Mitglied der Betriebskommission:
 > Kommunale Wohnungsgesellschaft Ginsheim-Gustavsburg

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 > Daimler AG
 > SMS GmbH
 > Voith GmbH

Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:
 > Royal KPN N. V.
 > Unicredit S.p.A.

Mitglied im Aufsichtsrat:
 > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
 > Gas-Union GmbH
 > Mainova AG
 > Messe Frankfurt GmbH (30.4.2012)
 > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (bis 22.7.2012)

Vorsitzende der Betriebskommission:
 > Kita Frankfurt (bis 14.3.2012)
 > Volkshochschule Frankfurt am Main (bis 14.3.2012)

Mitglied der Betriebskommission:
 > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main (bis 14.3.2012)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 > ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (ab 23.7.2012)
 > Messe Frankfurt GmbH (ab 23.7.2012)
 > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (ab 23.7.2012)

Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
 > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (ab 1.7.2012)
 > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (ab 15.8.2012)
 > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (ab 23.7.2012)
 > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (ab 16.11.2012)

Mitglied im Vorstand:
 > Sparkassenzweckverband Nassau

Mitglied im Aufsichtsrat:
 > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (ab 23.7.2012)

Mitglied im Beirat:
 > Thüga AG (ab 13.9.2012)

Tabelle 124

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Margarete Haase

Mitglied des Vorstands DEUTZ AG

(Bezüge 2012: 42.698,91; 2011: 26.750 €)

Jörg-Uwe Hahn

Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa
Mitglied des Hessischen Landtags

(Bezüge 2012: 54.150 €; 2011: 32.250 €)

Erdal Kina

Betriebsratsmitglied

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

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2012: 49.300 €; 2011: 30.350 €)

Dr. Roland Krieg

Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Fraport AG
(ab 1. August 2012)

(Bezüge 2012: 15.758,35 €)

Stefan H. Lauer

Mitglied des Vorstands Deutsche Lufthansa AG

(Bezüge 2012: 25.700 €; 2011: 16.600 €)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(ab 11. Dezember 2012)

(Bezüge 2012: 2.312,10 €)

Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

(Bezüge 2012: 37.900 €; 2011: 25.550 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

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

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

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > ElingKlinger AG
- > ZF Friedrichshafen AG

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > ALEA Hoch- und Industriebau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

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

Mitglied im Beirat:

- > ÖD-Beirat DBV-Winterthur

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > Dietz AG
- > Variolog AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > IQB Career Services AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > AirIT Services AG
- > operational services GmbH & Co. KG

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

- > AirITSystems GmbH
- > operational services GmbH & Co. KG

Chairman of the Board (BoD):

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > Austrian Airlines AG
- > Lufthansa Flight Training GmbH
- > Germanwings GmbH (bis 31.12.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > LSG Lufthansa Service Holding AG
- > Lufthansa Cargo AG
- > Pensions-Sicherungs-Verein VVaG
- > ESMT European School of Management and Technology GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

- > Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Stellvertretender Verwaltungsratsvorsitzender:

- > Swiss International Air Lines AG

Member of the Board of Directors:

- > Aircraft Maintenance and Engineering Corp.
(Stellvertretender Vorsitzender)
- > SN Airholding SA/NV
- > Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express)
(Stellvertretender Vorsitzender)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (ab 9.10.2012)
- > Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
(bis 31.10.2012)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Flughafen Köln/Bonn GmbH (bis 15.11.2012)
- > Flughafen München GmbH (bis 30.11.2012)
- > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (27.9.2012–8.10.2012)
- > Deutsche Bahn AG (ab 11.10.2012)
- > DB Mobility Logistics AG (ab 11.10.2012)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Gabriele Rieken Betriebsratsmitglied (bis 31. Januar 2013)</p> <p>(Bezüge 2012: 43.700 €; 2011: 24.350 €)</p>	
<p>Petra Rossbrey Geschäftsführerin der GCS Gesellschaft für Cleaning Services mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG (bis 31. Juli 2012)</p> <p>(Bezüge 2012: 20.041,67 €; 2011: 26.750 €)</p>	<p>Mitglied im Beirat: > Energy Air GmbH (bis 31.7.2012)</p>
<p>Dr. h. c. Petra Roth Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt am Main a. D.</p> <p>(Bezüge 2012: 42.900 €; 2011: 25.950 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: > Frankfurter Aufbau AG (Konzernmandat) (bis 22.7.2012) > Mainova AG (Konzernmandat) > ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau und Beteiligungsgesellschaft mbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012) > Messe Frankfurt GmbH (Konzernmandat) (bis 22.7.2012) > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012) > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (Konzernmandat) (bis 30.6.2012) > Thüga Holding GmbH & Co. KGaA</p> <p>Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (bis 30.6.2012) > Dom Römer GmbH (bis 30.6.2012) > Gas-Union GmbH > House of Logistics & Mobility GmbH (HOLM) (bis 30.6.2012) > Grontmij A & T GmbH > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (bis 30.6.2012) > Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH (bis 30.6.2012) > FIZ Frankfurter Innovationszentrum > Biotechnologie GmbH (bis 30.6.2012) > Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (bis 22.7.2012) > The Forsythe Company gGmbH (bis 31.5.2012)</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (bis 30.6.2012)</p> <p>Mitglied in der Trägerkommission: > Sparkassenzweckverband Nassau (bis 30.6.2012)</p> <p>Mitglied im Vorstand: > Deutscher Sparkassen- und Giroverband (bis 30.6.2012)</p> <p>Mitglied im Beirat: > Deutsche Vermögensberatung AG > Thüga AG</p> <p>Mitglied im Fernsehrat: > Zweites Deutsches Fernsehen (bis 30.6.2012)</p>
<p>Prof. Klaus-Dieter Scheurle Staatssekretär a. D. im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bis 30. November 2012)</p> <p>(Bezüge 2012: 23.825 €; 2011: 16.600 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 8.10.2012)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG > DB Mobility Logistics AG</p>
<p>Hans-Jürgen Schmidt 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>(Bezüge 2012: 37.900 €; 2011: 26.750 €)</p>	
<p>Werner Schmidt Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2012: 35.500 €; 2011: 24.750 €)</p>	<p>Vorsitzender des Vorstands: > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands: > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p>Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2012: 48.500 €; 2011: 29.550 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH</p>

Tabelle 124

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Christian Strenger (Bezüge 2012: 67.800 €; 2011: 44.550 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > The Germany Funds (USA)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > DWS Investment GmbH > Evonik Industries AG > TUI AG</p>
<p>Peter Wichtel Mitglied des Deutschen Bundestags (bis 4. Oktober 2012) (Bezüge 2012: 40.812,50 €; 2011: 31.050 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Unfallkasse Hessen</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Prof. Dr.-Ing. Katja Windt Professor of Global Production Logistics Jacobs University Bremen gGmbH (ab 11. Mai 2012) (Bezüge 2012: 17.837,02 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p> <p>Mitglied im Beirat: > BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (ab 1.5.2012)</p> <p>Mitglied im wissenschaftlichen Beirat: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p>

Tabelle 124

55 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
AirIT Services AG, Lautzenhausen	2012	100,0	2.019	326
	2011	100,0	1.748	324
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	135.703	8.461
	2011	100,0	97.786	5.351
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	26	0
	2011	100,0	26	0
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/USA	2012	100,0	5.673	744
	2011	100,0	5.037	742
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	2012	100,0	47.028	-226
	2011	100,0	45.547	362
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	1.276	726
	2011	100,0	2.831	2.281
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	3.485	3.387
	2011	100,0	2.700	2.601
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	2012	100,0	66	-12 ¹⁾
	2011	100,0	77	-5 ¹⁾
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2012	51,0	1.343	116
	2011	51,0	1.427	139
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2012	100,0	89.017	4.394
	2011	100,0	90.533	2.814
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	31.753	3.963
	2011	100,0	30.302	16.074
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2012	100,0	20.824	-155
	2011	100,0	20.979	-21

Tabelle 125

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2012	100,0	11.863	5.718 ^{2), 3)}
	2011	100,0	11.533	11.158 ^{2), 3)}
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2012	100,0	77.243	1.745
	2011	100,0	68.033	1.561
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2012	100,0	80.450	3.489
	2011	100,0	70.961	2.258
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	2012	100,0	24	1
	2011	100,0	23	1
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2012	99,99	-3.494	0 ¹⁾
	2011	99,99	-3.331	0 ¹⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2012	99,99	424	165
	2011	99,99	405	84
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2012	51,0	443	210
	2011	51,0	412	178
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	2012	100,0	24	1
	2011	100,0	23	1
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2012	100,0	4.698	4.115 ^{2), 3)}
	2011	100,0	4.406	9.282 ^{2), 3)}
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	2012	100,0	27	2
	2011	100,0	24	3
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2012	100,0	4.903	1.715 ^{2), 3)}
	2011	100,0	4.515	1.212 ^{2), 3)}
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2012	100,0	8.419	4.148
	2011	100,0	14.420	3.577
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	6.584	1.203
	2011	100,0	5.382	145
FRA – Positionsaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	2012	100,0	28	0 ¹⁾
	2011	100,0	25	0
FRA – Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg	2012	100,0	28	0 ¹⁾
	2011	100,0	25	0
FRA – Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	2012	100,0	42	15
	2011	100,0	25	0
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Neu-Isenburg	2012	100,0	13	-15
	2011	100,0	25	0
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2012	60,0	54.623	12.424
	2011	60,0	42.199	11.334
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	2012	33,33	155	80
	2011	33,33	154	79
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	2012	40,0	3.231	2.083 ³⁾
	2011	40,0	2.869	1.721 ³⁾
International Aviation Security (UK) Ltd., London/Großbritannien	2012	100,0	0	0 ¹⁾
	2011	100,0	0	0 ¹⁾
International Aviation Security, Lda., Lissabon/Portugal	2012	100,0	0	0 ¹⁾
	2011	100,0	0	0 ¹⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2012	70,01	32.277	24.523
	2011	70,01	30.301	15.111
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2012	51,0	6.603	1.544
	2011	51,0	5.059	2.259
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2012	100,0	38	0
	2011	100,0	38	2

Tabelle 125

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
AirtSystems GmbH, Hannover	2012	50,0	3.214	999
	2011	50,0	3.070	830
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2012	50,0	23.050	-39
	2011	50,0	23.090	-154
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2012	50,0	-74.400	54.436
	2011	50,0	-122.299	44.214
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2012	50,0	275	-89 ¹⁾
	2011	50,0	349	27 ¹⁾
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	2012	16,66	211	-19
	2011	16,66	230	31
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2012	33,33	3.312	-256
	2011	33,33	3.582	-417
IC Ictas Uluslararası Insaat Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara/Türkei	2012	50,0	6.738	1.203 ¹⁾
	2011	50,0	5.776	4 ¹⁾
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2012	50,0	5.381	1.054
	2011	50,0	4.783	1.140
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2012	50,0	761	-34
	2011	50,0	47	11
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2012	52,0	17.031	1.404
	2011	52,0	16.791	1.193
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2012	50,0	5.713	964
	2011	50,0	4.856	783
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2012	50,0	299	13
	2011	50,0	288	7
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2012	50,0	1.460	322
	2011	50,0	1.138	414

Tabelle 126

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2012	40,0	4.274	1.683
	2011	40,0	4.628	1.965
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2012	49,0	1.946	1.073
	2011	49,0	1.623	1.517
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2012	30,0	136.166	-1.344
	2011	30,0	138.052	-97
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2012	24,5	427.634	11.417
	2011	24,5	439.857	26.722
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	2012	35,5	39.391	22.293
	2011	35,5	33.052	9.709
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	2012	18,75	-12.781	2.606
	2011	18,75	-15.587	2.122

Tabelle 127

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2012	3,24	1.476	-39
	2011	10,0	264	-22
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	2012	35,0	-	- ¹⁾⁴⁾⁵⁾
	2011	35,0	-	- ¹⁾⁴⁾⁵⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2012	10,0	144.130	-156.948 ⁶⁾
	2011	10,0	295.743	-69.636 ⁶⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2012	13,51	2	- ¹⁾
	2011	13,51	2	- ¹⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2012	20,0	-	- ¹⁾⁷⁾
	2007	20,0	-575	-786 ¹⁾⁴⁾
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2012	20,0	-	- ¹⁾⁷⁾
	2007	20,0	-1.282	-2.604 ¹⁾⁴⁾
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2012	20,0	-	- ¹⁾⁷⁾
	2007	20,0	871	270 ¹⁾⁴⁾
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2012	20,0	-	- ¹⁾⁷⁾
	2007	20,0	1.642	-762 ¹⁾⁴⁾
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2012	50,0	9.364	2.668 ⁸⁾
	2011	50,0	5.024	1.897 ⁸⁾
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	2012	0,0	-	- ⁴⁾⁹⁾
	2011	0,0	2.265	1.441
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2012	10,0	-	- ⁴⁾
	2011	10,0	972	254 ⁴⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	2012	4,0	-	- ⁴⁾
	2011	4,0	1.204	1.243 ⁴⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	2012	40,0	-	- ¹⁾⁴⁾
	2005	40,0	-1.590	833
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	2012	40,0	-	- ¹⁾⁴⁾
	2005	40,0	-2.937	1.390
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	2012	40,0	-	- ¹⁾⁴⁾
	2005	40,0	4.533	9
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	2012	30,0	-	- ¹⁾⁴⁾
	2005	30,0	98.747	4.761
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2012	2,4	-	- ³⁾⁴⁾
	2011	2,4	-497.319	-176.890 ³⁾

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

⁵⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁶⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁷⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

⁸⁾ Zwischen der Gesellschaft und dem anderen Gesellschafter besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, Fraport hat keinen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁹⁾ Gesellschaft ohne Bareinlage.

Tabelle 128

Frankfurt am Main, den 5. März 2013

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Schmitz



Dr. Zieschang



5 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	174
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	175
7-Jahres-Übersicht	176
Grafik- und Tabellenverzeichnis	178
Glossar	180
Impressum	U5
Finanzkalender 2013	U5
Verkehrskalender 2013	U5

Der Flughafen Frankfurt hat den größten Transferanteil aller europäischen Groß-Flughäfen – mehr als die Hälfte der Passagiere, die hier täglich landen und abfliegen, sind Umsteiger. Durch die Konstruktion über mehrere Ebenen gewährleistet der Flugsteig A-Plus schnellstmögliche Passagier-Prozesse. Während die 2. Ebene des Flugsteigs für den Schengen-Verkehr reserviert ist, werden in der 3. Ebene ausschließlich Non-Schengen-Ziele angeflogen. Aufgrund der vorgeschriebenen Trennung ankommender und abfliegender Non-Schengen-Passagiere nutzen landende Fluggäste aus Non-Schengen-Ländern die 4. Ebene zur Einreise oder zum Umsteigen. Die 1. Ebene des Flugsteigs ist der Gepäckbeförderung vorbehalten.



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss 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 2013

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



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 2012 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 2013

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wagenseil	Kunz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

7-Jahres-Übersicht ¹⁾

in Mio €	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Umsatzerlöse	2.442,0	2.371,2	2.194,6	2.010,3	2.101,6	2.329,0	2.143,9
Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen	0,5	0,4	0,4	0,9	0,4	0,5	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	44,0	40,3	36,9	39,1	33,8	24,6	23,1
Sonstige betriebliche Erträge	62,7	40,9	52,1	45,3	66,1	71,7	83,3
Gesamtleistung	2.549,2	2.452,8	2.284,0	2.095,6	2.201,9	2.425,8	2.250,3
Materialaufwand	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6	-471,1	-461,4	-353,3
Personalaufwand	-947,8	-906,3	-880,4	-866,9	-925,6	-1.143,3	-1.076,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4	-204,5	-240,6	-241,7
EBITDA	850,7	802,3	710,6	569,7	600,7	580,5	578,4
Abschreibungen	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8	-241,5	-245,2	-248,0
Betriebliches Ergebnis/EBIT	498,0	496,6	430,9	300,9	359,2	335,3	330,4
Zinsergebnis	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7	-71,0	-25,3	-11,1
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	11,7	11,5	7,0	4,3	-15,1	2,5	5,6
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	5,3	6,8
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	-7,2	0,0	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	30,5	-16,4	-21,5	-3,9	24,2	0,9	23,3
Finanzergebnis	-131,9	-149,3	-152,2	-106,4	-61,8	-16,6	24,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	366,1	347,3	278,7	194,5	297,4	318,7	355,0
Ertragsteuern	-114,5	-96,5	-7,2	-42,5	-100,5	-90,5	-115,9
Konzern-Ergebnis	251,6	250,8	271,5	152,0	196,9	228,2	239,1
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	13,3	10,4	8,6	5,6	7,2	5,0	-0,4
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	238,3	240,4	262,9	146,4	189,7	223,2	239,5
Ergebnis je 10 €-Akte in € unverwässert	2,59	2,62	2,86	1,60	2,07	2,44	2,63
Ergebnis je 10 €-Akte in € verwässert	2,58	2,60	2,85	1,59	2,05	2,42	2,59

Kennzahlen	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
EBITDA-Marge (%)	34,8	33,8	32,4	28,3	28,6	24,9	27,0
EBIT-Marge (%)	20,4	20,9	19,6	15,0	17,1	14,4	15,4
Umsatzrendite (%)	15,0	14,6	12,7	9,7	14,2	13,7	16,6
Fraport-Assets (Mio €)	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2	3.419,1	3.075,0	2.802,9
ROFRA (%)	9,7	11,2	10,7	7,9	10,5	10,9	11,8
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	43,94	38,00	47,16	36,28	30,91	53,87	54,02
Dividende je Aktie (€)	1,25 ²⁾	1,25	1,25	1,15	1,15	1,15	1,15
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt	20.963	20.595	19.792	19.970	23.079	30.437	28.246

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	115,5 ²⁾	115,4	115,6	106,2	105,6	105,3	105,2
Netto-Finanzschulden (Mio €)	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5	925,6	338,0	-49,8
Capital Employed (Mio €)	5.728,8	5.353,0	4.626,9	4.043,5	3.328,0	2.734,5	2.196,0
Gearing Ratio (%)	105,0	97,8	77,8	66,5	38,5	14,1	-2,2
Verschuldungsgrad (%)	30,4	28,7	22,1	18,2	14,1	5,9	-1,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	530,7	427,8	356,7	378,5	187,9	67,6	-10,0
Working Capital (Mio €)	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0	919,7	218,0	568,2

¹⁾ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben.²⁾ Vorgeschlagene Dividende 2012.

in Mio €	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006
Geschäfts- oder Firmenwert	38,6	38,6	38,6	40,0	22,7	22,7	97,1
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4	597,6	570,3	3,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	44,2	43,6	32,4	34,0	33,3	43,9	39,1
Sachanlagen	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4	3.968,6	3.628,6	2.768,3
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	34,4	74,6	34,0	34,7	9,0	10,1	66,9
Anteile an assoziierten Unternehmen	136,6	138,0	97,1	72,9	72,4	37,1	56,2
Andere Finanzanlagen	742,7	648,6	394,6	474,7	205,4	252,2	302,1
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	117,1	33,5	20,9	20,0	42,4	58,5	36,8
Ertragsteuerforderungen	19,5	29,6	29,6	23,6	26,6	33,5	32,2
Latente Steueransprüche	49,2	48,2	43,1	68,3	30,4	7,2	16,4
Langfristige Vermögenswerte	8.140,8	7.765,6	6.777,0	6.353,0	5.008,4	4.664,1	3.418,3
Vorräte	77,7	81,4	77,9	54,0	47,4	39,5	32,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	180,0	163,9	178,3	158,4	154,9	154,6	185,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	385,2	280,2	319,2	492,2	205,1	76,6	62,3
Ertragsteuerforderungen	35,0	6,2	5,5	5,3	7,8	13,2	2,0
Zahlungsmittel	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3	1.154,8	651,3	632,5
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	–	–	–	–	165,6	0,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.499,8	1.458,8	2.393,5	2.512,2	1.570,0	1.100,8	915,3
Gezeichnetes Kapital	921,3	918,8	918,4	917,7	916,1	914,6	913,7
Kapitalrücklage	588,0	584,7	582,0	578,3	573,1	565,2	558,8
Gewinnrücklagen	1.400,5	1.317,9	1.217,7	1.039,2	1.018,8	1.022,0	878,5
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.909,8	2.821,4	2.718,1	2.535,2	2.508,0	2.501,8	2.351,0
Nicht beherrschende Anteile	35,7	29,4	21,2	22,6	60,2	33,0	22,1
Eigenkapital	2.945,5	2.850,8	2.739,3	2.557,8	2.568,2	2.534,8	2.373,1
Finanzschulden	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9	1.685,3	830,6	718,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	64,4	64,9	60,0	114,7	192,9	365,6	–
Sonstige Verbindlichkeiten	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7	514,8	451,7	106,1
Latente Steuerverpflichtungen	101,3	106,9	105,5	143,9	123,5	108,3	139,7
Pensionsverpflichtungen	27,4	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4	20,6
Ertragsteuerrückstellungen	80,2	68,1	68,0	135,0	170,0	163,0	166,2
Sonstige Rückstellungen	215,1	214,8	147,0	129,9	101,0	136,2	101,4
Langfristige Schulden	5.895,8	5.512,6	5.608,4	5.575,4	2.806,5	2.074,8	1.252,8
Finanzschulden	196,6	219,9	151,8	118,9	555,5	367,8	125,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	214,4	228,9	274,6	219,8	393,8	441,5	229,0
Sonstige Verbindlichkeiten	163,2	187,4	180,5	147,7	63,6	75,7	118,1
Ertragsteuerrückstellungen	5,3	2,4	12,9	6,7	1,9	14,2	16,4
Sonstige Rückstellungen	219,8	222,4	203,0	238,9	188,9	185,3	218,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	–	–	–	–	70,8	0,2
Kurzfristige Schulden	799,3	861,0	822,8	732,0	1.203,7	1.155,3	707,7
Bilanzsumme	9.640,6	9.224,4	9.170,5	8.865,2	6.578,4	5.764,9	4.333,6
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006
Langfristige Vermögenswerte	4,8	14,6	6,7	26,8	7,4	36,4	9,5
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags)	3,3	4,0	7,1	1,1	0,2	6,7	8,1
Anteil an der Bilanzsumme (%)	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007	Stand 31.12.2006
Langfristige Vermögenswerte	84,4	84,2	73,9	71,7	76,1	80,9	78,9
Eigenkapitalquote	29,0	29,3	28,4	27,4	36,5	41,6	51,8

Tabelle 129

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafikverzeichnis

Umschlag

Seite	Grafik	
U3	1	Fraport-Segmente – Aviation – Umsatzsplit 2012
U3	2	Fraport-Segmente – Retail & Real Estate – Umsatzsplit 2012
U3	3	Fraport-Segmente – Ground Handling – Umsatzsplit 2012
U3	4	Fraport-Segmente – External Activities & Services – Umsatzsplit 2012

Konzern-Lagebericht

Seite	Grafik	
26	5	Passagierentwicklung an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%
26	6	Entwicklung des Konzern-Umsatzes, -EBITDAs und -Ergebnisses
27	7	Entwicklung wesentlicher Kennzahlen der Konzern-Kapitalflussrechnung und -Bilanz
27	8	Soll-Ist-Vergleich wesentlicher Prognosen 2012
27	9	Wesentliche Prognosen 2013
28	10	Segment-Struktur des Fraport-Konzerns
29	11	Agenda 2015
31	12	Berechnung des Fraport-Wertbeitrags
31	13	Berechnung der Fraport-Assets
32	14	Konzern-Wertbeitrag vor Steuern und ROFRA
34	15	Verteilung der Liquidität der Fraport AG nach Anlageart
35	16	Verteilung der Industriefinanzierungen und Industrie Commercial Paper
35	17	Ratingstruktur der Anlagen
40	18	Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2012 (prozentuale Veränderung gegenüber 2011)
42	19	Konzern-Umsatz und Umsatzrendite
43	20	Konzern-EBITDA und EBITDA-Marge
43	21	Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie
44	22	Fraport-Segmente – Aviation
44	23	Fraport-Segmente – Retail & Real Estate
45	24	Fraport-Segmente – Ground Handling
45	25	Fraport-Segmente – External Activities & Services
46	26	Konzern-Gesellschaft Antalya
46	27	Konzern-Gesellschaft Lima
46	28	Konzern-Gesellschaft Twin Star
47	29	Segment-Anteile am Konzern-Umsatz
47	30	Segment-Anteile am Konzern-EBITDA
47	31	Aufteilung des Investitionsvolumens
48	32	Bilanzstruktur
49	33	Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität (Veränderungen zum Vorjahr)
50	34	Monatliche Entwicklung der Fraport-Aktie im Geschäftsjahr 2012
50	35	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern
52	36	Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2012
52	37	Dividende je Aktie und Dividendenrendite
52	38	Streubesitz-Verteilung
52	39	One-on-Ones auf Roadshows und Konferenzen nach Investorensitz
54	40	Gesamtzahl der Arbeitsunfälle Fraport-Konzern
54	41	Beschäftigte Fraport-Konzern und Frauenquote Fraport-Konzern
55	42	Durchschnittlich wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt
55	43	Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt
55	44	Baggage-Performance-Indicator
58	45	Risikopolitische Grundsätze und Strategien
59	46	Berichtsmatrix

Tabellenverzeichnis

Umschlag

Seite	Tabelle	
U2	1	Konzern-Finanzzahlen
U2	2	Verkehrszahlen
U2	3	Beschäftigte
U3	4	Fraport-Segmente – Aviation
U3	5	Fraport-Segmente – Retail & Real Estate
U3	6	Fraport-Segmente – Ground Handling
U3	7	Fraport-Segmente – External Activities & Services

An unsere Aktionäre

Seite	Tabelle	
22	8	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
22	9	Ausschüsse des Aufsichtsrats

Konzern-Lagebericht

Seite	Tabelle	
32	10	Entwicklung des Wertbeitrags 2012
33	11	Fremdkapitalstruktur der Fraport AG
34	12	Anlagenstruktur der Fraport AG
37	13	Vergleich wesentlicher Prognosen 2012 mit der tatsächlichen Geschäftsentwicklung
39	14	Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel
41	15	Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 %
41	16	Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder Management-Verträgen
42	17	Wesentliche Umsatz- und Ergebnisgrößen
49	18	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Bilanz
51	19	Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie
51	20	Entwicklung der Aktionärsstruktur
53	21	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten
75	22	Zusammenfassung wesentlicher Größen des Geschäftsausblicks

Konzern-Abschluss

Seite	Tabelle	
78	23	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
79	24	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
80	25	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2012 – Aktiva
80	26	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2012 – Passiva
81	27	Konzern-Kapitalflussrechnung
82	28	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
84	29	Konzern-Anlagespiegel
86	30	Segment-Berichterstattung
87	31	Informationen über geografische Gebiete

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
89	32	Konsolidierungskreis
90	33	Gemeinschaftsunternehmen
91	34	Wechselkurse
95	35	Planmäßige Abschreibungen
103	36	Umsatzerlöse
104	37	Mindestleasingzahlungen
104	38	Bestandsveränderung
104	39	Andere aktivierte Eigenleistungen
104	40	Sonstige betriebliche Erträge
105	41	Materialaufwand
105	42	Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter
106	43	Abschreibungen
107	44	Sonstige betriebliche Aufwendungen
107	45	Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer
107	46	Zinserträge und Zinsaufwendungen
108	47	Zinsen aus Finanzinstrumenten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden
108	48	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
108	49	Sonstiges Finanzergebnis
109	50	Ertragsteuern
110	51	Zuordnung der latenten Steuern
110	52	Überleitungsrechnung des Steueraufwands
111	53	Ergebnis je Aktie
111	54	Geschäfts- oder Firmenwerte
111	55	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte
112	56	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
112	57	Sachanlagen
113	58	Finanzierungsleasingverträge
114	59	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
114	60	Aufteilung der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien
115	61	Anteile an assoziierten Unternehmen
115	62	Finanzinformationen zu assoziierten Unternehmen
115	63	Andere Finanzanlagen
116	64	Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
117	65	Ertragsteuerforderungen
117	66	Latente Steueransprüche
118	67	Vorräte
119	68	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
119	69	Analyse des Ausfallrisikos
119	70	Wertberichtigungskonto
120	71	Zahlungsmittel
120	72	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital
121	73	Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG
121	74	Entwicklung des genehmigten Kapitals
122	75	Nicht beherrschende Anteile
123	76	Lang- und kurzfristige Finanzschulden
123	77	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
123	78	Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
124	79	Fälligkeit der Leasingzahlungen
124	80	Latente Steuerverpflichtungen
125	81	Pensionsverpflichtungen
127	82	Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen
127	83	Personalrückstellungen
127	84	Sonstige Rückstellungen
128	85	Finanzinstrumente zum 31.12.2012
129	86	Finanzinstrumente zum 31.12.2011
131	87	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2012)
131	88	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2011)
132	89	Nettoergebnisse je Bewertungskategorie
133	90	Derivative Finanzinstrumente
133	91	Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente
134	92	Zinsswaps und Zins-/Währungsswap
134	93	Devisentermingeschäfte
136	94	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Bilanz
137	95	Haftungsverhältnisse
137	96	Bestellobligo
138	97	Operating Leases
139	98	Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten
140	99	Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen
141	100	Fair Value der MSOP-Tranchen
141	101	Volatilitäten und Korrelationen
142	102	Entwicklung der ausgegebenen virtuellen Aktien
143	103	Bewertungsparameter (LTIP)
144	104	Gliederung der Wertpapiere
144	105	Emittentenrating Wertpapiere (2012)
144	106	Emittentenrating Wertpapiere (2011)
145	107	Emittentenrating liquide Mittel (2012)
145	108	Emittentenrating liquide Mittel (2011)
146	109	Liquiditätsprofil zum 31.12.2012
146	110	Liquiditätsprofil zum 31.12.2011
147	111	Währungskurssensitivität
148	112	Zinssensitivität
149	113	Bestandteile der Steuerkennzahlen
149	114	Verschuldungskennzahlen
150	115	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen
160	116	Vergütung des Vorstands 2012
160	117	Vergütung des Vorstands 2012
161	118	Vergütung des Vorstands 2011
161	119	Vergütung des Vorstands 2011
161	120	In Vorjahren gewährte Komponenten mit langfristigen Anreizwirkungen
162	121	Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder
163	122	Bezüge 2012
164	123	Mandate des Vorstands
165	124	Mandate des Aufsichtsrats
168	125	Tochtergesellschaften
170	126	Gemeinschaftsunternehmen
170	127	Assoziierte Unternehmen
171	128	Andere Beteiligungen
176	129	7-Jahres-Übersicht

Glossar

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹⁾

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

Eigenkapital ¹⁾/Bilanzsumme

Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital ¹⁾

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 – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

Jahres-Performance der Fraport-Aktie

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Andere Finanzanlagen“ und „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie x 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 des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: 01805 3724636 ¹⁾
oder: 01805 FRAINFO ¹⁾
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

heureka Profitable Communication GmbH, Essen

Fotografie

Michael Rast, St. Gallen

Veröffentlichungstermin

27. März 2013

Redaktionsschluss

5. März 2013

Sprachgebrauch

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

¹⁾ Festnetzpreis 14 ct/min;
Mobilfunkpreise maximal 42 ct/min.

Finanzkalender 2013

Mittwoch, 8. Mai 2013

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 31. März 2013

Freitag, 31. Mai 2013

Hauptversammlung 2013

Mittwoch, 7. August 2013

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 30. Juni 2013

Mittwoch, 6. November 2013

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 30. September 2013

Verkehrskalender 2013

Donnerstag, 11. April 2013

März 2013/3M 2013

Dienstag, 14. Mai 2013

April 2013

Mittwoch, 12. Juni 2013

Mai 2013

Mittwoch, 10. Juli 2013

Juni 2013/6M 2013

Montag, 12. August 2013

Juli 2013

Mittwoch, 11. September 2013

August 2013

Freitag, 11. Oktober 2013

September 2013/9M 2013

Dienstag, 12. November 2013

Oktober 2013

Mittwoch, 11. Dezember 2013

November 2013

Mittwoch, 15. Januar 2014

Dezember 2013/GJ 2013

