

# *Geschäftsbericht 2014*

*Flughafen Frankfurt bei Nacht*



# Kennzahlen im Überblick

Seit Jahresbeginn 2014 wendet Fraport die neuen Rechnungslegungsstandard IFRS 10, 11 und 12 an. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ werden seitdem die bislang nach der Quotenkonsolidierungsmethode anteilig in den Konzernabschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen verpflichtend gemäß der At-Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Dies betrifft insbesondere die Konzern-Gesellschaften Antalya, N\*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Medical Airport Service GmbH und AirIT Systems GmbH. Die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 11 auf den Konzernabschluss sind im Anhang dieses Berichts in Tz. 4 dargestellt. Aus Vergleichsgründen wurden die Vorjahreswerte entsprechend der neuen Rechnungslegung angepasst.

## Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2014	2013	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.394,6	2.375,7	0,8
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.383,8	2.310,0	3,2
EBITDA	790,1	732,9	7,8
EBIT	482,8	438,6	10,1
EBT	374,7	331,5	13,0
Konzern-Ergebnis	251,8	235,7	6,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	234,7	221,0	6,2
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	2,54	2,40	5,8
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	48,04	54,39	- 11,7
Dividende je Aktie <sup>1)</sup> (€)	1,35	1,25	8,0
Operativer Cash Flow	506,2	454,2	11,4
Free Cash Flow	246,8	34,3	>100
Bilanzsumme	9.013,2	8.816,8	2,2
Eigenkapital	3.286,0	3.098,8	6,0
Konzern-Liquidität	1.179,6	1.368,1	- 13,8
Netto-Finanzschulden	3.012,8	2.870,6	5,0
Umsatzrendite (%)	15,6	14,0	-
Eigenkapitalrendite (%)	7,6	7,5	-
EBITDA-Marge (%)	33,0	30,8	-
EBIT-Marge (%)	20,2	18,5	-
ROCE (%)	7,9	7,6	-
ROFRA (%)	9,2	8,7	-
Gearing Ratio (%)	97,3	97,7	-

Tabelle 1

## Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

	2014	2013	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	80	80	-
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) (%)	81,1	82,3	-
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,6	98,4	-
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) (%)	97,8	94,8	-
Mitarbeiterzufriedenheit	2,89	3,02	-
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle	1.473	1.342	9,8

Tabelle 2

## Beschäftigte

	2014	2013	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.395	20.481	-0,4
Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	23.116	22.458	2,9

<sup>1)</sup> Vorgeschlagene Dividende (2014).

Tabelle 3

# Inhalt

## 1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	2
Der Fraport-Vorstand	6
Flughafen Frankfurt bei Nacht	8
Bericht des Aufsichtsrats	16
Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	22

## 2 Konzern-Lagebericht

Geschäftsentwicklung im Überblick	28
Grundlagen des Konzerns	30
Geschäftstätigkeit	30
Struktur	30
Strategie	33
Steuerung	37
Rechtliche Angaben	41
Vergütungsbericht	42
Wirtschaftsbericht	50
Gesamtaussage des Vorstands	50
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	50
Wesentliche Ereignisse	51
Geschäftsverlauf	52
Ertragslage	54
Vermögens- und Finanzlage	60
Wertorientierte Steuerung	66
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	67
Beschäftigte	68
Forschung und Entwicklung	70
Aktie und Investor Relations	70
Nachtragsbericht	73
Prognosebericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Risiko- und Chancenbericht	74
Geschäftsausblick	91

## 3 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	96
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	97
Konzern-Bilanz	98
Konzern-Kapitalflussrechnung	99
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	100
Konzern-Anlagespiegel	102
Segment-Berichterstattung	104
Konzern-Anhang	106
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	106
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	131
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	140
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	170
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	172
Sonstige Angaben	173

## 4 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	200
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	201
Sieben-Jahresübersicht	202
Grafik- und Tabellenverzeichnis	204
Glossar	206
Finanzkalender 2015	207
Verkehrskalender 2015	207
Impressum	207

## Brief des Vorstandsvorsitzenden

*Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,*

zunächst einmal freue ich mich über Ihr Interesse an unserem Unternehmen und dem Geschäftsbericht. Die Fraport AG hat auch im vergangenen Jahr Millionen von Menschen dabei unterstützt, an ihr Ziel zu kommen; sei es über das Drehkreuz Frankfurt oder einen unserer zahlreichen Flughäfen weltweit. Flughäfen schaffen Begegnungen, sie sind notwendige Helfer beim Im- und Export, sie unterstützen Firmen weltweit Gesicht zu zeigen, sie machen globalen Tourismus erst möglich und tragen nicht zuletzt dazu bei, die Welt „ein Stück kleiner“ zu machen.

Dabei stehen Flughäfen nie still. Große Flughäfen stellen ihre Leistung für den Flugbetrieb üblicherweise 24 Stunden am Tag zur Verfügung. An Ihrem Flughafen Frankfurt jedoch wurde zur Entlastung unserer Anrainer seit Eröffnung der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 ein Verbot geplanter Nachtflüge umgesetzt. Dennoch wird diese nächtliche Zeit genutzt, um viele Dienstleistungen und Wartungsarbeiten zu erledigen, sei es um den reibungslosen Ablauf der Passagierprozesse nicht zu stören oder dabei zu helfen, wichtige Fracht für die ersten Flieger morgens bereitzustellen. Landebahnen werden gereinigt oder gar saniert, Terminals erstrahlen wieder sauber, wenn am nächsten Morgen die ersten Passagiere begrüßt werden. Sehr lärmintensive Bauarbeiten in den Terminals versuchen wir, in die Nachtstunden zu legen. Und natürlich halten wir den Betrieb an Ihrem Flughafen Frankfurt für Notfälle im deutschen Luftraum aufrecht. Die folgenden Seiten geben Ihnen einen einmaligen Einblick in die Welt von FRA bei Nacht mit seiner Vielzahl an Aufgaben und hoch motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Diese haben es nicht zuletzt auch ermöglicht, dass wir 2014 einen neuen Passagierrekord in Frankfurt verzeichnen konnten: Mit 59,6 Millionen Passagieren, einem Wachstum von 2,6 Prozent, kratzt FRA zum ersten Mal an der 60 Millionen-Marke, die ohne die heftigen Streikauseinandersetzungen bei unserem Hauptkunden Lufthansa übertroffen worden wäre. Auch beim Cargo-Umschlag konnten wir uns erneut als wichtigster Cargo-Umschlagplatz in Europa behaupten. 2,1 Millionen Tonnen umgeschlagene Güter entsprechen hier einem Wachstum von 1,8 Prozent. Damit untermauert Frankfurt als einer der größten Flughäfen Europas erneut seine Rolle innerhalb der Wertschöpfungskette in Deutschland, das als Export-Nation auf ein wettbewerbsfähiges Passagier- und Frachtdrehkreuz angewiesen ist.



**Dr. Stefan Schulte**

Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

So erfreulich diese Wachstumswahlen auch auf der einen Seite sind, so bringen sie uns besonders in den Sommermonaten mehr denn je an unsere Kapazitätsgrenzen im Terminal- und Vorfeldbereich. Zwar befindet sich die Pünktlichkeit in Frankfurt seit der Eröffnung der Landebahn Nordwest auf einem gutem Niveau für einen Hub-Flughafen, jedoch ist die Anzahl der Busabfertigungen am Gesamtverkehr in FRA im Vergleich zu unseren wesentlichen Wettbewerbern in Europa unverändert hoch. Die operativen Prozesse auf dem Vorfeld werden zudem durch die Konzentration aller Passagierflugbewegungen vor unseren Terminals 1 und 2 erschwert. Bei weiter steigenden Fluggastzahlen in den kommenden Jahren wird dies eine der großen Herausforderungen, die Qualität der Services auf einem akzeptablen Niveau zu halten.

Welches Passagierwachstum ist für Frankfurt zu erwarten? Dies haben wir 2014 erneut durch zwei unabhängige Gutachter prüfen lassen. Beide gelangen zu einem eindeutigen Ergebnis: Ihr Flughafen FRA wird in den kommenden Jahren noch einmal deutlich an Passagieren zulegen. Erwartet werden hiernach für das Jahr 2021 etwa 68 bis 73 Millionen Passagiere. Dies ist sehr erfreulich, zwingt aber auch zum Handeln. Umso mehr freue ich mich, dass wir inzwischen alle Genehmigungen für den Bau des Terminals 3 im Süden erhalten haben. Parallel zu der Überprüfung der Gutachten durch das Land Hessen – als größten Aktionär der Fraport AG – und zu den fortschreitenden und vertiefenden Planungen haben wir die Ausschreibungen der ersten Tiefbauleistungen vorbereitet. Beabsichtigt ist, noch in diesem Jahr 2015 zu starten und das neue Terminal 3 Ende 2021/Anfang 2022 in Betrieb zu nehmen.

Herausfordernd war im Jahr 2014 auch die Situation an den Sicherheitskontrollen, vor allem im letzten Quartal. Ein Thema, das uns auch in 2015 begleiten wird. Dies betrifft sowohl die nicht zufriedenstellenden Ergebnisse des EU-Audits als auch die mitunter stark gestiegenen Wartezeiten an den Kontrollstellen. Die Zuständigkeiten für die Organisation und Durchführung der Sicherheitskontrollen liegen je nach Prozessschritt bei den verschiedenen Dienstleistern, der Bundespolizei und dem Bundesministerium des Innern sowie dem Flughafen-Betreiber. Im Interesse der Sicherheit wie auch der Servicequalität für unsere Passagiere kommt es darauf an, dass alle Beteiligten die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen und Veränderungen identifizieren und zügig umsetzen.

Operativ sehr zufriedenstellend entwickelten sich unsere Beteiligungen außerhalb von Frankfurt. An allen Flughäfen können wir auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr mit ansteigenden Passagierzahlen zurückblicken und das trotz der sich gegenüber 2013 deutlich eingetrübten geopolitischen Lage. Zudem konnten wir erneut unser Können im Terminal-Bau unter Beweis stellen: Die neuen Terminals in Varna und Burgas, Bulgarien, und St. Petersburg, Russland, konnten sowohl zeitgerecht als auch im geplanten Budget fertiggestellt werden und funktionierten in ihrem ersten Betriebsjahr tadellos. Entscheidend – und erfreulich – ist letztlich, dass unsere Passagiere an den jeweiligen Flughäfen die neuen Terminals positiv aufgenommen haben und wir viel Zustimmung erfahren.

Im Jahr 2014 konnten wir nicht nur unsere bestehenden Flughafen-Beteiligungen organisch erfolgreich weiterentwickeln, vielmehr gelang es uns auch, das Portfolio an Beteiligungen zu erweitern. Mit dem Zukauf der AMU Holdings Inc. haben wir das Centermanagement für das Retail-Geschäft an vier US-amerikanischen Flughäfen übernommen und damit in diesem Bereich ein erstes Standbein in den USA aufgestellt. Auch ging der Zuschlag für die Betreibergesellschaft des Hauptstadtflughafens Ljubljana in Slowenien an Ihr Unternehmen. Die Ausschreibung für 14 überwiegend touristisch geprägte Flughäfen in Griechenland konnten wir als „bester Bieter“ ebenfalls für uns entscheiden. Ende 2015/Anfang 2016 erwarten wir derzeit den Abschluss der Transaktion und den Betrieb der Regional-Flughäfen aufzunehmen.

Wie Sie diesen wenigen Ausführungen bereits entnehmen können, war 2014 wiederum ein in verschiedener Hinsicht bewegtes und forderndes Geschäftsjahr, in dem wir die Performance Ihres Unternehmens gleichwohl weiter steigern konnten. Mit einem EBITDA von gut 790 Millionen Euro und einem EBIT von rund 483 Millionen Euro übertrafen wir erneut die Vorjahreswerte auf vergleichbarer Basis deutlich bei beiden Leistungsindikatoren. Auch beim Konzern-Ergebnis gab es in 2014 mit knapp 252 Millionen Euro eine Steigerung zu 2013, entsprechend einem Anstieg von rund 7 Prozent. Damit haben wir die für 2014 gesteckten Ziele erreicht. Diese sehr erfreuliche Entwicklung hat uns im Vorstand und Aufsichtsrat dazu veranlasst, den Dividendenvorschlag für die diesjährige Hauptversammlung auf nunmehr 1,35 Euro pro Aktie zu erhöhen.

Für 2015 rechnen wir in einem schwierigen Umfeld mit einer Fortsetzung des positiven finanziellen Trends. In Frankfurt erwarten wir als Grundlage dafür ein Passagierwachstum von zwei bis drei Prozent, an unseren Auslandsflughäfen sollte das Wachstum höher ausfallen. Hinsichtlich der Entwicklung unserer wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren erwarten wir ein Konzern-EBITDA zwischen rund 820 Millionen Euro und etwa 840 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT von etwa 500 Millionen Euro bis zirka 520 Millionen Euro. Auch beim Konzern-Ergebnis erwarten wir einen weiteren Anstieg. Dämpfend auf die Passagiernachfrage und damit auch auf die Entwicklung der finanziellen Kenngrößen könnten sich jedoch eine weitere Verschlechterung der geopolitischen Lage wie auch weitere Streiks im Luftverkehr insbesondere am Standort Frankfurt auswirken.

Basis für die gute Performance Ihres Unternehmens im Geschäftsjahr 2014 und Voraussetzung für das weitere Wachstum der finanziellen Erfolgsgrößen im Jahr 2015 sind motivierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, bei denen ich mich hier, im Namen des gesamten Vorstands, für ihren Einsatz bedanke.

Unser Dank gilt aber genauso Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für das uns entgegengebrachte Vertrauen – bleiben Sie uns gewogen.

Erlauben Sie mir noch kurz einen Hinweis: Wir haben für das Geschäftsjahr 2014 unser Vorgehen bei der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichterstattung überarbeitet. Die deutlich abnehmende Nachfrage nach einer gedruckten Ausgabe hat uns dazu bewogen, die vollständige Version des Geschäftsberichts nunmehr nur in elektronischer Form anzubieten. Gleichzeitig haben wir den Nachhaltigkeitsbericht und unseren Geschäftsbericht in einer komprimierten Berichterstattung mit ihren jeweils wesentlichen Inhalten zusammengefasst. Dieses neue handliche Format „2014 Kompakt. Fraport. Finanzen. Nachhaltigkeit.“ bieten wir sowohl in elektronischer Form als auch in einer gedruckten Fassung an.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts 2014.

Ihr



Stefan Schulte

18:59:57

## Der Fraport-Vorstand



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



**Dr. Stefan Schulte**  
Vorstandsvorsitzender  
Jahrgang 1960  
Bestellung bis 31. August 2019



**Anke Giesen**  
**Vorstand Operations**  
Jahrgang 1963  
Bestellung bis 31. Dezember 2017

**Michael Müller**  
**Vorstand Arbeitsdirektor**  
Jahrgang 1957  
Bestellung bis 30. September 2017



01:20 UHR

## Aviation



### 14,8 km

Start- und Landebahnen werden regelmäßig auf ihre Griffigkeit geprüft.

*Zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs prüft Fraport regelmäßig die Beschaffenheit der Start- und Landebahnen mittels so genannter „Friction Tests“. Sollte der Reibungskoeffizient (die Griffigkeit der Oberfläche), etwa durch Gummiabrieb, die Wertvorgaben nicht erreichen, veranlasst Fraport eine Reinigung der jeweiligen Bahn durch den Einsatz von Spezial-LKWs. Damit die Reinigung ungestört stattfinden kann, wird diese vor allem in der verkehrsfreien Nacht durchgeführt.*



Holiday Parking am Frankfurt Airport

4762

Holiday Par  
Halt: Parkpl

Super parken – clever  
www.frankfurt-

P

parken  
port

03:03 UHR

## Retail & Real Estate



## Mehr als 8.600.000

Parkvorgänge jährlich auf den Parkplätzen am und rund um den Flughafen Frankfurt.

*Am Flughafen und an anderen Standorten rund um Frankfurt betreibt Fraport mehr als 56.000 Stellplätze. Fraport's Parkraum-Manager beraten auch Bau- und Sanierungsvorhaben und diversifizieren ihre Produkte. Der Holiday Parking-Service ist beispielsweise maßgeschneidert für preissensible Fluggäste am Standort Frankfurt. Die rund 1.500 Stellplätze im Süden des Flughafens sind günstiger als die Parkplätze direkt vor den Terminals. Ein kostenloser Shuttle-Bus bringt die Passagiere zu jeder Zeit in etwa 15 Minuten zum gewünschten Abflugterminal.*



04:36 UHR

## Ground Handling



# 2.132.132 t

machen den Standort Frankfurt zu Europas Nummer 1 im Cargo-Umschlag.

*„Die Fracht braucht die Nacht“ lautet ein bekannter Slogan im Luftverkehr. Nachdem am Standort Frankfurt mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011 ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr eingeführt wurde, arbeiten die Spezialisten von Fraport unter Hochdruck daran, diesen Wettbewerbsnachteil zu kompensieren. Bereits mitten in der Nacht beginnen Fraport-Mitarbeiter mit den Belade-Arbeiten, damit die Frachtmaschinen zeitnah am neuen Tag starten können.*

## External Activities & Services



### Knapp 650

engagierte Mitarbeiter sorgen Tag und Nacht für saubere Flächen.

*Die Sauberkeit der Terminals zählt zu den wichtigsten Kriterien für die Wahrnehmung eines Flughafens. Auch aus dieser Überzeugung heraus hat Fraport im vergangenen Jahr seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport/Frankfurt Main KG von 40 auf 100% erhöht. Der strategische Schritt wurde zum 1. Januar 2015 umgesetzt. Gemeinsam mit den GCS-Mitarbeitern beabsichtigt Fraport, das Geschäftsfeld in Zukunft profitabel auszubauen.*



23:45 UHR

## Bericht des Aufsichtsrats

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2014 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 rund 95 % 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 Konzern-Gesellschaften, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat. Dabei spielte die sich verschärfende Wettbewerbssituation mit den Flughäfen im Nahen Osten eine prominente Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich auch in 2014 intensiv über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt informiert. Hierbei stand insbesondere die Abstimmung von Verfahren zur Einführung einer „Lärmpause“ im Fokus, welche für die Anwohner phasenweise eine Verlängerung der nächtlichen Ruhepause auf bis zu sieben Stunden ermöglicht.
- > Daneben wurde auch vertieft über weitere zukunftsweisende Projekte zur Ergebnissteigerung am Standort Frankfurt informiert. Hierbei lag der Schwerpunkt auf Überlegungen zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und die Förderung von Retail-Aktivitäten.
- > Ein weiteres Thema der Berichterstattung war der Sicherheitsbereich und die Anstrengungen, dort eine spürbare Verbesserung der Servicequalität zu erreichen. Hinsichtlich einer Auseinandersetzung um die Vergütung von geleisteten Kontrollstunden stimmte der Aufsichtsrat der Einreichung einer Leistungsklage im Zusammenhang mit offenen Forderungen gegen die Bundesrepublik Deutschland zu.





**Karlheinz Weimar**

Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns beschloss der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Sondersitzung vom 5. März 2014 die leider nicht erfolgreiche Beteiligung an dem Ausschreibungsverfahren für die türkischen Regional-Flughäfen in Dalaman und Bodrum. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat am 16. Juni 2014 der erfolgreichen Angebotsabgabe für den Erwerb des Flughafens Ljubljana und dem Erwerb der US-amerikanischen Gesellschaft AMU Holdings Inc. zu. Auch die am 12. September 2014 beschlossene Angebotsabgabe für die Flughafen-Konzessionen der griechischen Regional-Flughäfen endete mit einem Zuschlag als „preferred bidder“ für das Fraport-Konsortium. Des Weiteren stimmte der Aufsichtsrat am 12. Dezember 2014 der Abgabe eines Angebots hinsichtlich des Anteilserwerbs am Flughafen Quito zu.
- > Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie die außerprozessualen Bemühungen, von der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erhalten. Mit Enttäuschung nahmen Vorstand und Aufsichtsrat in diesem Zusammenhang zur Kenntnis, dass sich das ICSID-Schiedsgericht in Washington Mitte Dezember 2014 erneut für unzuständig erklärte.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2013, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 30. Mai 2014 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2013. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2014 vorzuschlagen.

Darüber hinaus traf der Aufsichtsrat konkrete Entscheidungen unter anderem zu den folgenden Themen:

- > Am 21. März 2014 stimmte der Aufsichtsrat einer Anpassung von bestehenden Verträgen mit der IVG Immobilien AG im Zusammenhang mit deren Insolvenz-Planverfahren zu.
- > Als Ergebnis der Effizienzüberprüfung seiner Tätigkeit in 2013 beschloss der Aufsichtsrat eine Anpassung der Geschäftsordnungen des Vorstands und des Aufsichtsrats insbesondere hinsichtlich der dort festgelegten Wertgrenzen, die eine Zustimmungsbedürftigkeit des Aufsichtsrats oder eine Berichtspflicht des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat auslösen. Der in diesem Zusammenhang notwendigen Satzungsänderung stimmte die Hauptversammlung am 30. Mai 2014 zu.
- > Er genehmigte ferner die Wirtschaftsplanung 2015.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte September 2014 hat sich der Aufsichtsrat zudem schwerpunktmäßig erneut mit der Entwicklung von Terminal 3 am Flughafen Frankfurt befasst. Anhand zweier unabhängig voneinander erstellter Gutachten der renommierten Beratungs- und Planungsgesellschaften Intraplan und MKmetric wurde insbesondere die Entwicklung des Verkehrswachstums – welches die Grundlage für die bisherige Beschlussfassung zur Realisierung des Ausbaus Süd am Flughafen Frankfurt gemäß Planfeststellungsbeschluss bildete – überprüft.

### 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 und Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ sowie auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://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 sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2014 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsberichte wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2015 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2015 (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 2014 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. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2014 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer vorzuschlagen.

Weitere Schwerpunkte der Beratungen waren das Asset- und Liability-Management sowie der regelmäßige Ergänzungsbericht gemäß § 90 AktG zum Konzern-Abschluss beziehungsweise den Konzern-Zwischenberichten. Vertieft befasste sich der Ausschuss zudem mit dem Risikomanagement, dem Internen Kontroll-System, dem Internen Revisions-System sowie dem Compliance-Management-System und stellte eine entsprechende Information des Aufsichtsrats sicher.

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** lagen im Geschäftsjahr 2014 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von vier Sitzungen und einer Sondersitzung befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zu den Projekten „Dalaman und Bodrum“, „Ljubljana“, „griechische Regional-Flughäfen“ und „Quito“ sowie mit der Möglichkeit, Gesellschaftsanteile an der US-Retailgesellschaft AMU Holdings Inc. zu erwerben. Darüber hinaus standen regelmäßig auch die bereits bestehenden Beteiligungen im Fokus der Aufmerksamkeit sowohl weltweit als auch am Standort Frankfurt. Nachdem der Aufsichtsrat Anpassungen in der Geschäftsordnung des Vorstands und des Aufsichtsrats verabschiedet und unter anderem einer Anhebung der Wertgrenzen für beteiligungsbezogene Maßnahmen für den Ausschuss zugestimmt hatte, genehmigte der Beteiligungs- und Investitionsausschuss hinsichtlich eines digitalen Kundenmanagementprojekts ein außerplanmäßiges Investitionsvolumen zur Aufnahme in den Wirtschaftsplan 2014 ff. Darüber hinaus stimmte er der Kapitalausstattung einer Betreiber-Gesellschaft zu. Schlussendlich begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2015 Stellung.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2014 regelmäßig mit den Personalthemen im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten auch aktuelle Themen des Personalmanagements wie die Situation der Übernahme der Auszubildenden, die Arbeitszeitgestaltung, eine Regelungsabrede zur Förderung der beruflichen Fortbildung und die Vorstellung des Demografieberichts. Neben der Entwicklung der Beschäftigten waren unter anderem die Neustrukturierung der Flughafensicherheit, die Entwicklung der Führungskräfte im Konzern, Tarifthemen und die Ergebnisse der Barometer-Befragung zur Zufriedenheit der Mitarbeiter Gegenstand der Erörterung. Darüber hinaus wurde das Konzept der strategischen Nachfolgeplanung für die Führungsebenen 1 und 2 diskutiert und die Hintergründe für die Etablierung von Lean Management evaluiert.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum zweimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2014 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und diskutierte über die Anknüpfungspunkte für den nach DCGK vorzunehmenden unternehmensinternen Vertikalvergleich bei der Festsetzung der Vorstandsbezüge.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** beriet sich im Geschäftsjahr 2014 einmal, um über die Nachfolge des mit dem Ablauf der Hauptversammlung am 30. Mai 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Karl Ulrich Garnadt zu beraten. Ferner beriet der Ausschuss im schriftlichen Verfahren über die Nachfolge des mit dem Ablauf der Hauptversammlung am 30. Mai 2014 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Jörg-Uwe Hahn.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2014 nicht erforderlich.

### Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des DCGK befasst. Vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission in 2014 lediglich geringfügige Anpassungen am DCGK vorgenommen hat, waren dessen Weiterentwicklung und etwaige Auswirkungen auf das Unternehmen allerdings weniger im Fokus der Befassung durch die Gremien.

Gleichwohl sahen sich Vorstand und Aufsichtsrat veranlasst, am 8. April 2014 eine unterjährige Aktualisierung der Entsprechenserklärung abzugeben, da mit der Nominierung von Herrn Frank-Peter Kaufmann zum Nachfolger des ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieds Herrn Jörg-Uwe Hahn ein Überschreiten der selbst gesetzten Altersgrenze von 65 Jahren zum Zeitpunkt der Wahl durch die Hauptversammlung verbunden war.

Seitdem entspricht die Fraport AG allerdings den geltenden Empfehlungen der Regierungskommission DCGK und wird dies auch künftig tun.

Der Aufsichtsrat hat im Jahre 2014 die jährliche Effizienzüberprüfung in Form der Selbstevaluation anhand eines Themenkatalogs durchgeführt. Als Ergebnis will sich der Aufsichtsrat intensiver mit der Beteiligungsstrategie sowie mit dem Innovationsmanagement auseinandersetzen.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 12. Dezember 2014 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ab Seite 22. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Konzern dauerhaft zugänglich gemacht.

### **Interessenkonflikte und deren Behandlung**

Zur Vermeidung des Anscheins eines potenziellen Interessenkonflikts hat Herr Staatssekretär Michael Odenwald an der Beschlussfassung zur Einreichung der Leistungsklage im Zusammenhang mit offenen Forderungen im Sicherheitsbereich gegen die Bundesrepublik Deutschland nicht teilgenommen.

### **Jahres- und Konzern-Abschluss**

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2014 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfungsauftrag hatte der Aufsichtsrat am 12. Dezember 2014 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 30. Mai 2014 erteilt.

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

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft 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. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Ausschuss 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 1,35 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 16. März 2015 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 Aufsichtsratsmitglieder Karl Ulrich Garnadt und Jörg-Uwe Hahn haben jeweils ihre Mandate mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 30. Mai 2014 niedergelegt.

Als ihre Nachfolger wurden von der Hauptversammlung die Herren Peter Gerber und Frank-Peter Kaufmann für die verbleibende Amtszeit – das heißt, in beiden Fällen bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2017 beschließt – in das Gremium gewählt.

Das Vorstandsmitglied Peter Schmitz schied nach mehr als dreizehn Jahren Betriebszugehörigkeit auf eigenen Wunsch zum 31. August 2014 aus dem Unternehmen aus und wechselte in den Ruhestand. Die frei gewordene Position wurde nicht neu besetzt und der Vorstand in der Konsequenz auf vier Personen verkleinert. Die Zuständigkeiten von Herrn Schmitz wurden auf die verbleibenden Vorstandsmitglieder verteilt. Der sich daraus ergebende, neue Geschäftsverteilungsplan des Vorstands wurde vom Aufsichtsrat genehmigt.

Mit Blick auf das – trotz verschiedener Streiks am Standort Frankfurt – positiv verlaufene Geschäftsjahr 2014 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeitern für die großen gemeinsamen Anstrengungen im Interesse des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 16. März 2015



Karlheinz Weimar  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

## Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

In der nachfolgenden Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB und dem 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 sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und passt den eigenen Unternehmens-Kodex regelmäßig an neue Vorgaben des DCGK an.

Die folgenden Angaben nach § 289a HGB wurden gemäß § 317 Absatz 2 Satz 3 HGB nicht in die Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer einbezogen.

## Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben am 12. Dezember 2014 folgende Entsprechenserklärung für das Jahr 2014 gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 17. Dezember 2013. Eine aktualisierte Entsprechenserklärung erfolgte am 8. April 2014. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sowohl in der Fassung vom 13. Mai 2013 als auch in der Fassung vom 24. Juni 2014 entsprochen und wird den geltenden Empfehlungen auch künftig entsprechen.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionären unverzüglich auf der Unternehmens-Homepage unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Konzern dauerhaft zugänglich gemacht.

Die neue Empfehlung bezüglich Inhalt und zukünftiger Gestalt des Vergütungsberichts (Ziffer 4.2.5 Absatz 3 DCGK) bezieht sich auf die Geschäftsjahre, die nach dem 31. Dezember 2013 beginnen. Sie wird dementsprechend von Fraport erstmalig für das Geschäftsjahr 2014 erfüllt werden.

## Anregungen des DCGK

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

Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.3 DCGK).

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich Fraport auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2014 beschränkt.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

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

## Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Gemäß Ziffer 5.4.1 DCGK 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 19,2%. Der Aufsichtsrat der Fraport AG besteht aus 20 Mitgliedern, die Anzahl der weiblichen Mitglieder beträgt seit der Wahl zum Aufsichtsrat im Jahr 2013 vier. Dies entspricht 20% und erreicht damit das Zielniveau.

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 drei im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Da dem Aufsichtsrat mit Frau Kathrin Dahnke, Frau Dr. Margarete Haase und Frau Prof. Dr. Katja Windt mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter angehören, ist dieses Ziel bereits heute erreicht.

## 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 1. Juni 2014). Er kann auf der Unternehmens-Homepage unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Konzern abgerufen werden.

## Wertebasierte Compliance

Unter dem Begriff „Compliance“ versteht Fraport das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Bei Fraport sind die Themen Compliance und Wertemanagement in einem wertebasierten Compliance Management System zusammengeführt. Dabei ergänzt das bereits 2003 eingeführte Wertemanagement mit seinem präventiven Charakter das umfassende Compliance Management System. Wesentlicher Bestandteil des Systems sind die zentralen Compliance-Richtlinien, die seit 2005 Bestandteil der Arbeitsverträge sind. Zusätzlich zu einer internen Vertrauensperson hat Fraport 2009 ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS®-System) eingeführt. Insbesondere für die vertrauliche Entgegennahme und rechtliche Prüfung von Hinweisen auf schwerwiegende Rechtsverstöße wurde 2011 eine externe Ombudsfrau mandatiert. Verdachtsfälle auf Compliance-Verstöße werden seit 2012 in einem zentralen Case Management bearbeitet. Zur Prävention werden – neben zahlreichen Kommunikationsmaßnahmen und einer Vielzahl von Präsenzs Schulungen – seit 2013 zu zentralen Compliance-Themen E-Learnings durchgeführt.

In den vergangenen Jahren wurden wesentliche Elemente des Compliance Management Systems sukzessive in den nationalen und internationalen Tochterunternehmen eingeführt. In 2014 wurde diese Entwicklung durch eine verbindliche Konzern-Richtlinie organisatorisch weiter vorangetrieben.

Mit einem Verhaltenskodex verschaffte Fraport 2013 seiner bereits vor Jahren eingegangenen Selbstverpflichtung zur Einhaltung international anerkannter Regelwerke, wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen, eine sichtbare und nachhaltige Verankerung. Den Kern dieser Selbstverpflichtung bildet die Fraport-Policy, die unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Nachhaltigkeit veröffentlicht ist.

## Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane

Eine verantwortungsvolle und 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. September 2014 aus vier Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Michael Müller 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 sind.

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 für einige Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu Investitionsmaßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 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 fünf Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im Vergütungsbericht im Konzern-Lagebericht ab Seite 28 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 zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf 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 zweite 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 (2014: sechsmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit bezüglich Erfolgswirkung sowie 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-Lagebericht ab Seite 28 angegeben.

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

## Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer
Karlheinz Weimar (Vorsitz)	Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz)
Uwe Becker	Claudia Amier
Kathrin Dahnke	Devrim Arslan
Peter Feldmann	Hakan Cicek
Peter Gerber	Dr. Roland Krieg
Dr. Margarete Haase	Mehmet Özdemir
Frank-Peter Kaufmann	Arno Prangenberg
Lothar Klemm	Hans-Jürgen Schmidt
Michael Odenwald	Werner Schmidt
Prof. Dr. Katja Windt	Edgar Stejskal

Tabelle 4

## 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 2014	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Aufsichtsratsbeschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie prüfungsbezogener Beschlüsse</li> <li>&gt; Befassung mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung, insbesondere der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen sowie der Compliance.</li> <li>&gt; Stellungnahme zum Wirtschafts- sowie zum Entwicklungsplan mit Ausnahme des Investitionsplans, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum Lage- und Konzern-Lagebericht, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats, zur Entlastung des Vorstands sowie zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten.</li> </ul>	4	7	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Arno Prangenberg (Stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Kathrin Dahnke Lothar Klemm Dr. Roland Krieg Hans-Jürgen Schmidt Edgar Stejskal
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 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</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer Investitionsmaßnahme (außerhalb des genehmigten Wirtschaftsplans) oder einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 €</li> <li>&gt; Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung</li> </ul>	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz) Claudia Amier Peter Feldmann Frank-Peter Kaufmann Lothar Klemm Werner Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr. Katja Windt
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens</li> <li>&gt; Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung</li> </ul>	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (Stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Cicek Mehmet Özdemir Michael Odenwald Prof. Dr. Katja Windt
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern</li> </ul>	Nach Bedarf	2	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Claudia Amier Peter Feldmann Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt</li> </ul>	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Devrim Arslan Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung</li> </ul>	Nach Bedarf	1	3	Karlheinz Weimar Uwe Becker Dr. Margarete Haase

Tabelle 5

### Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte am Unternehmen während 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 durch die Lageberichterstattung 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 sechs 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-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.

# Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

## Hinweis zur Berichterstattung

Seit Jahresbeginn 2014 wendet Fraport die neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 10, 11 und 12 an. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ werden seitdem die bislang nach der Quotenkonsolidierungsmethode anteilig in den Konzern-Abschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen verpflichtend gemäß der At-Equity-Methode in den Konzern-Abschluss einbezogen. Dies betrifft insbesondere die Konzern-Gesellschaften Antalya, N\*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Medical Airport

Service GmbH und AirIT Systems GmbH. Die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 11 auf den Konzern-Abschluss sind im Anhang dieses Berichts in Tz. 4 dargestellt. Aus Vergleichsgründen wurden die Vorjahreswerte entsprechend der neuen Rechnungslegung angepasst.

Die Berechnung wesentlicher Finanzkennzahlen des Konzern-Abschlusses sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen sind dem Glossar zu entnehmen.

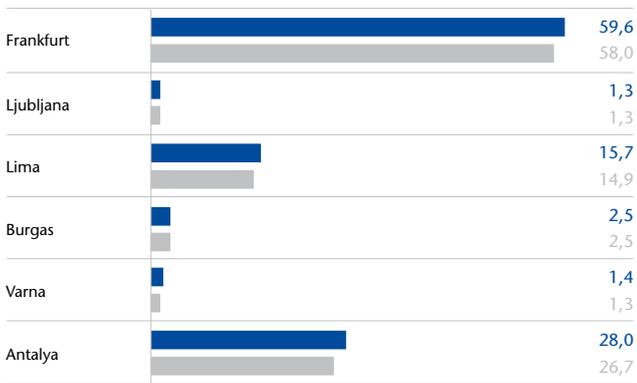
## Geschäftsentwicklung im Überblick

Folgende Grafiken und Erläuterungen liefern einen Überblick über die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns im vergangenen Geschäftsjahr. Detaillierte Informationen zur Geschäftsentwicklung

können den weiteren Kapiteln des Konzern-Lageberichts und dem Konzern-Anhang entnommen werden.

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

in Mio



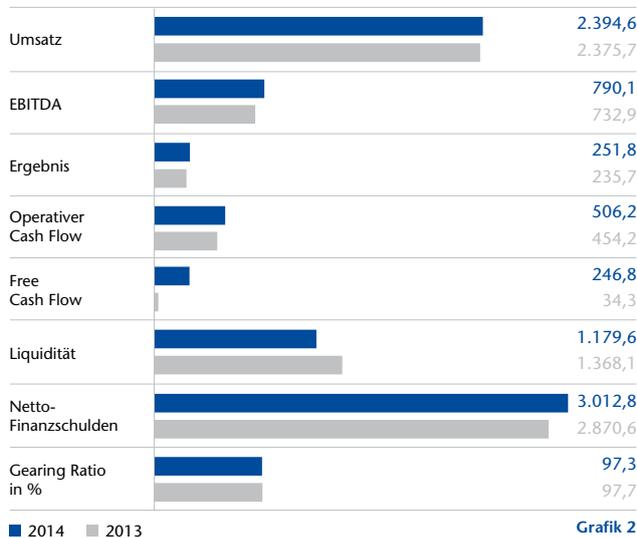
■ 2014 ■ 2013

Gräfik 1

- > Knapp 60 Mio Passagiere in Frankfurt
- > Leichtes Wachstum in neuer Konzern-Gesellschaft Ljubljana
- > Flughafen Lima erneut mit deutlicher Zuwachsrate
- > Gute Sommersaison führte zu höheren Passagierzahlen in Varna und Burgas
- > Stabiles Wachstum auf hoher Basis in Antalya

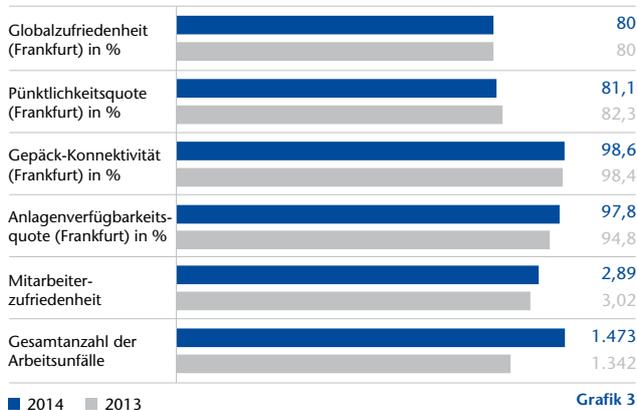
### Entwicklung ausgewählter Finanzzahlen

in Mio €



- > Positive Geschäftsentwicklung und neue Konzern-Gesellschaften führten trotz geringerer IFRIC 12-Erlöse zu Umsatzanstieg
- > Deutliche Zunahme des EBITDAs
- > Ergebnis legte aufgrund guter operativer Entwicklung zu
- > Operativer Cash Flow ebenfalls über Vorjahr
- > Free Cash Flow aufgrund rückläufiger Investitionen deutlich gesteigert
- > Rückgang der Liquidität durch Tilgungen, Erweiterungen des externen Geschäfts und Dividendenzahlung
- > Anstieg der Netto-Finanzschulden
- > Gearing Ratio auf Vorjahresniveau

### Entwicklung der wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren



- > Globalzufriedenheit auf hohem Niveau des Vorjahres
- > Pünktlichkeitsquote leicht unter 2013
- > Leicht höhere Gepäck-Konnektivität
- > Anlagenverfügbarkeit deutlich verbessert
- > Durchschnittliche Mitarbeiterzufriedenheit über Vorjahr
- > Gesamtzahl der Arbeitsunfälle gestiegen

### Soll-Ist-Vergleich kapitalmarktrelevanter Prognosen

	Gegebene Prognose 2014	Ist 2014
Passagiere Frankfurt	Anstieg zwischen 2 und 3%	59,6 Mio (+2,6%)
Konzern-Umsatz	Anstieg bis zu einem Niveau von etwa 2,5 Mrd €	2.394,6 Mio € (+0,8%)
Konzern-EBITDA	Zwischen etwa 780 Mio € und etwa 800 Mio €	790,1 Mio € (+7,8%)
Konzern-Ergebnis	Leicht über Vorjahr	251,8 Mio € (+6,8%)
Dividende je Aktie	Mindestens stabiler Dividendenvorschlag	Dividendenvorschlag von 1,35 € <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Vorschlag an die Hauptversammlung.

Tabelle 6

- > Wesentliche Prognosen 2014 erreicht
- > Umsatz aufgrund geringerer ergebnisneutraler IFRIC 12-Erlöse leicht unter Prognose
- > Konzern-Ergebnis aufgrund von stabilem Finanzergebnis leicht über den Erwartungen
- > Dividendenvorschlag 0,10€ über Vorjahr

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftstätigkeit

#### Ein führender internationaler Flughafen-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Beteiligungs-Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreiber-Gesellschaften. Das Spektrum des Konzerns umfasst dabei sämtliche Leistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt den Konzern zusätzlich auf eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis.

Wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 10 Tsd Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20 Tsd Mitarbeitern umfassenden Fraport-Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Neben dem Flughafen Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Gemeinschaftsunternehmen an 14 weiteren Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Dabei zählten die Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag bis 2031 mit Verlängerungsoptionen um zehn Jahre), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041) sowie Antalya (Konzessionsvertrag bis 2024) zu den ergebnismäßig bedeutendsten Konzern-Gesellschaften. Während die Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star in der Konzern-Rechnungslegung vollkonsolidiert werden, wird die Konzern-Gesellschaft Antalya seit dem 1. Januar 2014 als Gemeinschaftsunternehmen At-Equity bewertet.

### Struktur

#### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2014 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben. Im Zusammenhang mit dem planmäßigen Auslaufen des Vertrags von Peter Schmitz, Vorstand Operations, hat der Vorstand seine Zuständigkeiten seit dem 1. September 2014 neu geordnet und die Geschäftstätigkeit des Konzerns auf die vier Mitglieder Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) verteilt.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des externen Geschäfts hat der Vorstand das Konzern-Portfolio im August 2014 durch die Akquisition der AMU Holdings Inc., USA, und im Oktober 2014 durch den Erwerb der Aerodrom Ljubljana, d.d., Slowenien, (nachfolgend auch: Flughafen oder Konzern-Gesellschaft Ljubljana) erweitert. Darüber hinaus wurde Fraport im November 2014 mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für den 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen nominiert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/ Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Die Nominierung hatte keine Auswirkungen auf den vorliegenden Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2014. Weitere wesentliche Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie signifikante Erhöhungen oder Verminderungen an Beteiligungsanteilen haben im vergangenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden. Zum 31. Dezember 2014 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 47 Gesellschaften im engen Sinn und 67 Gesellschaften im weiten Sinn (im Vorjahr: 40 beziehungsweise 58 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 58 dargestellt.

#### Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

Als Leitungsorgan trägt der **Vorstand** die strategische und operative Verantwortung des Konzerns. Der Vorstand verantwortet das Konzern-Ergebnis und setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen. Peter Schmitz, ehemals Vorstand Operations, schied planmäßig zum 1. September 2014 aus dem Vorstand aus.

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

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen der Leitungs- und Kontrollorgane ist in der „Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Sie ist nicht Bestandteil der Konzernabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer und dem Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ zu entnehmen.

## Organisation

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche in die vier Segmente „Aviation“, „Retail & Real Estate“, „Ground Handling“ sowie „External Activities & Services“ zusammengefasst. Die Segmente beinhalten zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Das Segment **Aviation** umfasst die Strategischen Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“. Zusätzlich zum Standort Frankfurt ist das Segment Aviation mittels der Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services an deutschen Flughäfen außerhalb des Fraport-Konzerns tätig. Kern des Geschäfts war im vergangenen Geschäftsjahr unverändert der Standort Frankfurt.

Neben den zugeordneten Konzern-Gesellschaften besteht das Segment **Retail & Real Estate** aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“. Der Strategische Geschäftsbereich betreibt vor allem die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Flächen am Standort Frankfurt. Das Segment Retail & Real Estate erzielte im vergangenen Geschäftsjahr ausschließlich Erträge in und um den Standort Frankfurt.

Das Segment **Ground Handling** besteht im Wesentlichen aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie unter anderem den zugeordneten Konzern-Gesellschaften Fraport Cargo Services und APS Airport Personal Service. In 2014 erzielte das Segment erneut maßgeblich seine Erträge durch die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten und die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur am Standort Frankfurt.

Das Segment **External Activities & Services** beinhaltet insbesondere den Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“. Der Zentralbereich verantwortet sämtliche Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind. Neben diesem externen Geschäft umfasst das Segment die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“, die ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind.

Zusätzlich zu den vorgenannten Bereichen erbringen zwölf Zentralbereiche unter anderem konzernweite Leistungen wie „Compliance, Werte- und Risikomanagement“, „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ oder „Finanzen und Investor Relations“. Die Kosten der Zentralbereiche werden auf die vier Segmente sachgerecht geschlüsselt.

## Segment-Struktur

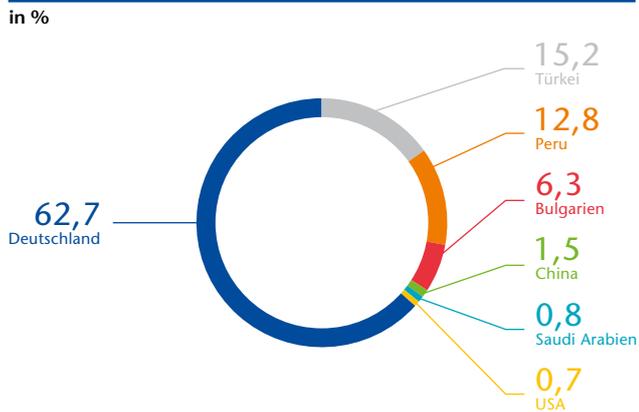
Fraport-Konzern				
Segmente <sup>1)</sup>	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services
<b>Unternehmensbereiche</b>	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit Airport Security Management	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen Informations- und Kommunikationsdienstleistungen Immobilien Facilitymanagement Zentrales Infrastrukturmanagement

<sup>1)</sup> Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

## Wesentliche Standorte und Wettbewerbspositionen

Mit einem Anteil von etwa 63 % am Konzern-Ergebnis 2014 war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – erneut der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns.

### Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten



Grafik 5

Bezogen auf seine Wettbewerbssituation steht der Standort Frankfurt zum einen in Konkurrenz um einsteigende Passagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet, zum anderen – und im Wesentlichen – aufgrund seiner Funktion als internationaler Verkehrsknoten in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Die größten Wettbewerber sind dabei die europäischen Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol und – aufgrund der dynamischen Entwicklungen der jeweiligen nationalen Fluggesellschaften – auch die Flughäfen Dubai-International sowie Istanbul-Atatürk, in Deutschland insbesondere der Flughafen München. Mit 59,6 Mio

Passagieren belegte der Flughafen Frankfurt im europäischen Vergleich im vergangenen Geschäftsjahr unverändert die dritte Position hinter London-Heathrow (73,4 Mio Passagiere) und Paris-Charles de Gaulle (63,8 Mio Passagiere), deren Abstand im Vergleich zum Vorjahr in etwa stabil blieb. Die stark wachstumsorientierte Entwicklung von Turkish Airlines führte in 2014 zu einer erneut hohen Wachstumsrate am Flughafen Atatürk in Istanbul (+10,6% auf 56,8 Mio Passagiere) und damit zu Marktanteilsgewinnen gegenüber den europäischen Wettbewerbern. Der Flughafen Amsterdam-Schiphol belegte mit 55,0 Mio Passagieren nach Istanbul den fünften Platz. Mit deutlichem Abstand zum Flughafen Frankfurt war der Flughafen München mit 39,7 Mio Passagieren (+2,7%) weiter der zweitgrößte deutsche Passagier-Flughafen.

Im interkontinentalen Vergleich entwickelten sich unverändert Flughäfen in Asien teilweise deutlich dynamischer und wiesen Marktanteilsgewinne gegenüber den europäischen Hubs aus, so auch gegenüber dem Flughafen Frankfurt. Insbesondere im Umsteigersegment verzeichneten die Flughäfen in den Golf-Staaten, allen voran der Flughafen Dubai, weiterhin Zuwächse. Diese gingen teilweise zulasten europäischer Flughäfen wie Frankfurt, da Umsteigerpassagiere an diesen vorbeigelenkt wurden.

Zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsposition des Standorts Frankfurt tragen weiterhin die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. Die Programme, die im Wesentlichen die bereits fertiggestellten Baumaßnahmen Landebahn Nordwest, Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und -Qualitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Die laufende Weiterentwicklung der CargoCity unterstützt die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment (Luftfracht und Luftpost).

Anders als am Standort Frankfurt stellt sich die Wettbewerbssituation an den stark touristisch geprägten Standorten Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, Bulgarien, dar. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung an den Standorten ist die Attraktivität der touristischen Regionen unter anderem in Bezug auf Qualität und Preisniveau. Mit rund 28,0 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach dem Flughafen Atatürk in Istanbul, der zweitgrößte Passagier-Flughafen der Türkei und vor Palma de Mallorca der dominierende touristische Flughafen der Mittelmeerregion. Die Flughäfen in Burgas und Varna waren mit 2,5 Mio beziehungsweise knapp 1,4 Mio Passagieren die zweit- und drittgrößten Passagier-Flughäfen Bulgariens und die größten Schwarzmeer-Flughäfen des Landes. Durch die Terminal-Inbetriebnahme im August 2013 in Varna und im Dezember 2013 in Burgas bieten alle drei touristischen Standorte seit Ende des Geschäftsjahres 2013 ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Die Standorte Lima, Peru, und Xi'an, China, profitieren unverändert von den verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten der jeweiligen Länder und von einer wachsenden touristischen Nachfrage. Das Wachstum des Standorts Lima ist darüber hinaus von der guten geografischen Lage des Flughafens begünstigt, die insbesondere für den Umsteigerverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Durch seine bisher geringe Ausprägung bietet der Transfermarkt dem Standort Xi'an weiteres Entwicklungspotenzial. Aufgrund des prognostizierten Passagierwachstums werden die Kapazitäten des Standorts Lima in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen, zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind daher mittelfristig Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens (Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn) notwendig. Der Standort Xi'an verfügt durch die Inbetriebnahme eines neuen Terminals und einer neuen Start- und Landebahn im Geschäftsjahr 2012 kurz- bis mittelfristig über ausreichende Kapazitäten. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts sind jedoch auch hier langfristig zusätzliche Kapazitäten unumgänglich.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 50 zu entnehmen.

## Strategie

### Strategie unverändert auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2014 keine grundlegenden Änderungen an der Konzern-Strategie ergeben. Unverändert richtet Fraport seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends aus. Dabei rechnen renommierte Luftverkehrsverbände und Flugzeugproduzenten nach wie vor mit einem langfristig stabilen Wachstum des Luftverkehrsmarkts. Dieses wird insbesondere aus dem prognostizierten weltweiten Wirtschaftswachstum und der global wachsenden Mittelschicht abgeleitet. Unterstützende Effekte resultieren aus der unvermindert anhaltenden Internationalisierung von Arbeit und Bildung. Zunehmender Verkehr wird auch aus der Migration und dem Tourismus prognostiziert. Überproportionales Wachstum wird aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern in Asien/Pazifik, Lateinamerika, Afrika und Nahost erwartet.

### Kurzfristige Entwicklung weiterhin mit Unsicherheiten behaftet

Trotz der zuletzt leicht besseren konjunkturellen Rahmenbedingungen und der langfristigen Wachstumsprognosen bleibt die kurzfristige Entwicklung des Luftverkehrsmarkts mit Unsicherheiten behaftet. Diese resultieren vor allem aus politischen Krisen, wie in der Ukraine und in Nahost, der möglichen Ausbreitung von Epidemien, wie Ebola, aber auch aus den weiterhin wirtschaftlich unsicheren Lagen verschiedener Volkswirtschaften und Fluggesellschaften. Letztere wird ungemindert durch den großen internationalen Wettbewerb und die Einführung nationaler Steuern, wie der deutschen Luftverkehrsteuer, negativ beeinflusst. Im Ergebnis schlagen sich diese negativen Effekte in einem konservativen und kurzfristig volatilen Angebotsverhalten der Fluggesellschaften nieder.

Aufgrund seiner Wettbewerbsposition betreffen diese Unsicherheiten bei Fraport insbesondere den Flughafen Frankfurt. Wegen des hohen Anteils russisch geprägter Verkehre sind darüber hinaus auch die Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas von den Unsicherheiten betroffen.

## Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airports Council International (ACI)	bis 2031	Anzahl Passagiere	4,1 %
Airbus	bis 2033	Verkaufte Passagierkilometer	4,7 %
Boeing	bis 2033	Verkaufte Passagierkilometer	5,0 %
Embraer	bis 2033	Verkaufte Passagierkilometer	4,8 %

Tabelle 7

## Agenda 2015

Aufgrund der langfristigen Wachstumsprognosen bei gleichzeitig schwierigen Wettbewerbsbedingungen ergeben sich strategische Herausforderungen für Fraport. Diese hat der Vorstand in den fünf Handlungsfeldern der Agenda 2015, „Investitionen realisieren“, „Wirtschaftlichkeit verbessern“, „Kundenzufriedenheit steigern“, „Nachhaltigkeit sichern“ sowie „Wachstumschancen nutzen“, zusammengefasst und im Folgenden beschrieben.

## Agenda 2015



Grafik 6

### Investitionen realisieren

Zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsposition und zur langfristigen Teilnahme am Wachstum des Luftverkehrs besitzt die nachfrage-, sicherheits- und kostengerechte Bereitstellung von Flughafen-Infrastruktur für Fraport wesentliche Priorität. Für die Zukunftsfähigkeit des Standorts Frankfurt hat der Vorstand mit Beginn der Umsetzung des Ausbauprogramms im Geschäftsjahr 2009 und dem nahezu parallel vorangetriebenen Modernisierungsprogramm FRA-Nord wesentliche Schritte eingeleitet. Mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Geschäftsjahr 2011, Eröffnung des Flugsteigs A-Plus in 2012, Fertigstellung des neu gestalteten Flugsteigs B (ebenfalls 2012) und des Flugsteigs CD in 2008 konnten bereits vier Kernstücke der Investitionsprogramme bedarfsgerecht abgeschlossen werden.

Unabhängige Verkehrsprognosen für den Standort Frankfurt und Untersuchungen zur Grenzkapazität der bestehenden Anlagen haben ergeben, dass die Inbetriebnahme neuer landseitiger Kapazitäten ab dem Jahr 2021 erforderlich sein wird, um das Qualitätsniveau aufrecht zu halten. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses wurde 2014 die Baugenehmigung für die erste Baustufe von Terminal 3 erteilt. Der Bau des Terminals, das inklusive land- und luftseitiger Erschließung zwischen 2,5 Mrd € und 3 Mrd € kosten wird, wird der aktuellen Planung entsprechend bereits im laufenden Geschäftsjahr 2015 beginnen. Der erste Bauabschnitt soll nachfragegerecht Ende 2021/Anfang 2022 in Betrieb genommen werden. Die ebenfalls angestoßene Weiterentwicklung der CargoCity Nord und Süd wird den Standort zusätzlich langfristig im Bereich des Cargo-Verkehrs stärken.

Im Einklang mit den Verkehrsprognosen erweitert Fraport auch die Flughafen-Infrastruktur an den Konzern-Standorten außerhalb von Frankfurt. Nach Inbetriebnahme der neuen Terminals in Varna und Burgas sowie in St. Petersburg in 2013 und der Inbetriebnahme einer neuen Start- und Landebahn sowie eines neuen Terminals am Standort Xi'an in 2012 sieht Fraport mittelfristig vor allem am Standort Lima Investitionsbedarf. Hier soll durch den Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn dem dynamischen Verkehrswachstum der vergangenen Jahre sowie der prognostizierten Entwicklung des Standorts Rechnung getragen werden. Fraport analysiert darüber hinaus kontinuierlich das Verkehrsaufkommen an den Standorten Antalya und Xi'an und optimiert den Kapazitätsbedarf der Nachfrage entsprechend.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafen-Infrastrukturen in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74 zu entnehmen. Informationen über die Höhe der Investitionen beziehungsweise der Zugänge zum Anlagevermögen im vergangenen Geschäftsjahr sind im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 60 enthalten. Die prognostizierte Entwicklung für das Geschäftsjahr 2015 befindet sich im „Geschäftsausblick“ ab Seite 91. Der Geschäftsausblick enthält ebenso die mittelfristig erwartete Entwicklung des Fraport-Konzerns.

### Wirtschaftlichkeit verbessern

Aus den Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr und den umfangreichen Investitionsmaßnahmen resultieren finanzielle Belastungen für den Fraport-Konzern, die vor allem aus Betriebskosten sowie aus Abschreibungen und Zinsen bestehen. Der Vorstand steht deshalb vor der Herausforderung, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu erhöhen und das operative wie auch das Konzern-Ergebnis zu steigern. In diesem Kontext hat Fraport in den vergangenen Jahren unter anderem folgende Themengebiete vorangetrieben:

- > Langfristiges Verkehrswachstum am Standort Frankfurt durch Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus
- > Stufenweise Anhebung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt im Segment Aviation zur Deckung der Kapitalkosten
- > Fokussierung auf die Retail-Erlöse am Standort Frankfurt insbesondere durch den Flugsteig A-Plus
- > Sicherung des Abfertigungsvertrags bei den Bodenverkehrsdiensten am Standort Frankfurt mit der Deutschen Lufthansa bis 2018 und Verlängerung der Verträge mit verschiedenen anderen Luftverkehrsgesellschaften
- > Erweiterung und Modernisierung der Terminal- und Retail-Flächen an Standorten außerhalb von Frankfurt
- > Interne Prozess- und Strukturoptimierung unter anderem durch die Neustrukturierung des Zentralen Infrastrukturmanagements und die Zusammenfassung vergleichbarer Funktionen im Facility Management.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Wirtschaftlichkeit verbessern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 37 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“, „Vermögens- und Ertragslage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 54 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 enthalten. Darüber hinaus prüft der Vorstand weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die nicht Bestandteil des kurz- und mittelfristigen Geschäftsausblicks sind und exemplarisch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74 dargestellt werden.

### Kundenzufriedenheit steigern

Die kontinuierliche 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, die beispielsweise Parkmöglichkeiten wahrnehmen, genauso wie für Umsteiger oder Passagiere, die während ihres Aufenthalts die Gastronomie- und Retail-Angebote nutzen. Zufriedene Kunden sind die Grundvoraussetzung, um die Potenziale des Geschäfts voll ausschöpfen zu können.

Die Ergebnisse von Passagierbefragungen verdeutlichen, dass die am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren vorgenommenen Qualitätsverbesserungen positiv wahrgenommen werden. Um diesen Trend fortzusetzen, verfolgt Fraport die 2010 gestartete Service-Initiative „Great to have you here!“ intensiv weiter. Zielsetzung ist es, langfristig die allgemeine Zufriedenheit der Passagierkunden am Flughafen Frankfurt (Globalzufriedenheit) über 80% zu halten. Im Zuge der Service-Initiative hat sich Fraport im vergangenen Geschäftsjahr das Ziel gesetzt, seinen Gästen in Frankfurt mittelfristig einen 5-Sterne-Standard zu bieten. Durch positive Passagiererlebnisse erwartet Fraport eine bessere Bindung der Fluggäste an den Standort Frankfurt. Um dies zu erreichen, betrachtet Fraport den Passagierprozess ganzheitlich und erarbeitet konkrete Maßnahmen zur weiteren Service-Verbesserung. Die Umsetzung erfolgt innerhalb der fünf Teilprojekte: „Ankommen und Orientieren“, „Kunst, Kultur und Atmosphäre“, „Ausstattung und Komfort“, „Entspannen und Ruhen“ und „Arbeiten und Erleben“. Dabei werden exemplarisch folgende Projekte vorangetrieben:

- > Weitere Verbesserung der Terminal-Beschilderung
- > Einrichtung zusätzlicher Ruhezone
- > Kontinuierliche Modernisierung der Sanitäranlagen
- > Ausweitung von TV-, Video- und Gaming-Angeboten

Außerhalb von Frankfurt dokumentiert vor allem der Standort Lima seine Kundenorientierung eindrucksvoll durch eine Vielzahl von Auszeichnungen (unter anderem „Skytrax Best Airport in South America“ 2009–2014). Die Qualität der Abfertigungsprozesse und die Kundenzufriedenheit sind auch am Flughafen Antalya von zentraler Bedeutung. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden Retail-Flächen erweitert und mehrere Passagiereinrichtungen modernisiert, wodurch sich der Komfort für die Reisenden weiter erhöht hat. An den Standorten Varna und Burgas fördert das „We Care“-Programm die Zufriedenheit der Passagiere in den Bereichen Check-in und Security. Im vergangenen Jahr haben sich darüber hinaus die beiden Terminal-Inbetriebnahmen positiv auf die Kundenzufriedenheit ausgewirkt.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Kundenzufriedenheit steigern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 37 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 67 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 enthalten.

### Nachhaltigkeit sichern

Nachhaltigkeit ist für Fraport ein zentrales Zukunftsthema und hat für die Unternehmensentwicklung hohe Bedeutung. In seiner Rolle als führender Flughafen-Betreiber ist sich Fraport auch seiner Verantwortung in der Gesellschaft und Umwelt bewusst. Zur Systematisierung seiner nachhaltigen Ziele hat der Vorstand eine Wesentlichkeitsmatrix entwickelt und die Ziele in einem Nachhaltigkeitsprogramm zusammengefasst. Die Zielerreichungsgrade beziehungsweise die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen prüft Fraport regelmäßig und passt diese, falls nötig, an. Die im Geschäftsjahr 2013 angepasste Wesentlichkeitsmatrix wurde in 2014 überprüft und in ihrer Gültigkeit bestätigt. Das Nachhaltigkeitsprogramm hat das Unternehmen im vergangenen Geschäftsjahr entsprechend des Fortschritts aktualisiert. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern zählen unverändert: Sicherheit im Luftverkehr, Schallschutz, Produktqualität und Kundenzufriedenheit, Beschäftigungsentwicklung, Wertschaffung, Compliance/Governance und Attraktivität als Arbeitgeber.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Nachhaltigkeit sichern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 37 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 67 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung ergriffener Maßnahmen sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Nachhaltigkeit zu finden. Die Online-Berichterstattung ist kein Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

### Wachstumschancen nutzen

Konzernweit zielt Fraport darauf, am Wachstum des Luftverkehrsmarkts zu partizipieren. Durch die Umsetzung von Investitionen hat Fraport in den vergangenen Jahren seine Kapazitäten am Standort Frankfurt und darüber hinaus deutlich gesteigert. Diese Wachstumspotenziale sollen mit modernen und lärmarmen Flugzeugen erschlossen werden. In diesem Zusammenhang besteht seit dem vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt ein Incentivierungsprogramm für Fluggesellschaften, das darauf abzielt, das erwartete Passagierwachstum neuer oder bestehender Fluggesellschaften auf neuen internationalen Routen mit lärmarmen Fluggeräten zu generieren. Besonderer Fokus liegt darüber hinaus auf dem Frachtgeschäft. Langfristig wird durch das Terminal 3 die Voraussetzung zur Teilnahme am weiteren Wachstum des Luftverkehrs geschaffen.

Auch an den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt steht ein aktives Standort-Marketing im Mittelpunkt. Im Zusammenhang mit günstigeren Rahmenbedingungen konnten an den Konzern-Flughäfen im vergangenen Geschäftsjahr teilweise deutlich höhere Wachstumsraten erzielt werden.

Konzernweit stehen darüber hinaus drei weitere Wachstumsmotoren im Mittelpunkt:

#### Wachstumsmotor 1: Retail-Geschäft

Wesentliche Elemente der Wachstumspläne im Retail-Geschäft sind die Erweiterung und Modernisierung der Einkaufs- und Gastronomieflächen in den Terminals. Durch die Inbetriebnahme von insgesamt rund 12.000 m<sup>2</sup> Retail-Fläche im Flugsteig A-Plus hat Fraport im Geschäftsjahr 2012 die Grundlage für weiteres Retail-Wachstum am Standort Frankfurt geschaffen. Nachdem der Netto-Retail-Erlös pro Passagier in Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr aufgrund negativer Effekte (siehe auch Kapitel „Ertragslage“ ab Seite 54) von durchschnittlich 3,60€ in 2013 auf 3,43€ gesunken ist, ist unveränderte Zielsetzung, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier mittelfristig auf 4€ zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen, stehen in den kommenden Jahren die Umsetzung innovativer Einkaufskonzepte auf Bestandsflächen sowie die Modernisierung verschiedener Marktplätze im Fokus. Unterstützt wird die Entwicklung unter anderem durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärkere Individualisierung in der Kundenansprache. Um dem Passagier entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten, entwickelt Fraport zudem innovative Angebote. Zu diesen zählen die Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung sowie ein verstärkter Aufbau von Kundenbeziehungen.

An den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt entwickelten sich die Retail-Umsätze an den Standorten Lima sowie Varna und Burgas mit Zuwächsen von 6% beziehungsweise im Fall von Varna und Burgas um mehr als das Doppelte weiter positiv. Beeinflusst von Währungskurs-effekten einzelner Fluggastgruppen verzeichnete der Flughafen Antalya in 2014 nahezu konstante Retail-Erlöse. Durch eine kontinuierliche Modernisierung der Bestandsflächen sowie eine Umsetzung des in Frankfurt gewonnenen Know-hows in Bezug auf Markttrends strebt der Vorstand an den Konzern-Flughäfen eine weitere Verbesserung der Retail-Umsätze an.

#### Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Das Segment External Activities & Services erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr mehr als ein Drittel des Konzern-Ergebnisses. Ziel ist, das Ergebnis des Segments weiter zu steigern. Im vergangenen Geschäftsjahr gelang dies durch die Akquisition der AMU Holdings Inc., USA, die kommerzielle Terminal-Flächen an derzeit vier US-amerikanischen Flughäfen über Konzessionsverträge betreibt und entwickelt sowie durch den Erwerb der Aerodrom Ljubljana, d.d., die den slowenischen Hauptstadt-Flughafen in Ljubljana betreibt. Darüber hinaus wurde Fraport mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für die 40-jährige Konzession zum Betrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen nominiert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen.

#### Wachstumsmotor 3: Airport City

Weltweit ungebrochener Trend ist die Entwicklung von 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. Zu den derzeitigen Projektschwerpunkten zählen hochwertige Bürostandorte wie Gateway Gardens, Logistikgebiete wie insbesondere das Mönchhof-Gelände, das Gewerbegebiet Taubengrund und die CargoCity Süd.

Als Resultat der kurz- und mittelfristig realisierbaren Wachstumschancen sowie unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen hat der Vorstand die Ertragsprognose für das Geschäftsjahr 2015 sowie einen mittelfristigen Ausblick verfasst. Die Prognose und der Mittelfristausblick sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 zu entnehmen. Darüber hinaus prüft der Vorstand die Realisierung weiterführender Chancen, die nicht Bestandteil des kurz- und mittelfristigen Geschäftsausblicks sind und exemplarisch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74 dargestellt sind.

## Steuerung

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2014 keine grundlegenden Änderungen an der Konzern-Steuerung ergeben. Unverändert steuert der Vorstand den Konzern nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die sich aus der Konzern-Strategie ableiten.

### Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Handlungsfelder „Investitionen realisieren“, „Wachstumschancen nutzen“ sowie „Wirtschaftlichkeit verbessern“ wider.

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

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 54 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 enthalten.

### Kennzahlen der Ertragslage

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

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

Das Konzern-EBIT, das maßgeblich für die wertorientierte Konzern-Steuerung ist, stellt das EBITDA in den Kontext zu den Abschreibungen. Ab-/zuzüglich des Finanzergebnisses, das sich im Wesentlichen aus dem Zinsergebnis zusammensetzt, ergibt sich aus dem EBIT das EBT.

Das Konzern-Ergebnis ist das Resultat der Geschäftstätigkeit und errechnet sich aus dem EBT abzüglich der Ertragsteuern. Das Konzern-Ergebnis verändert das Konzern-Eigenkapital.

### Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

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

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Unternehmenslage. Zur Berechnung der Gearing Ratio setzt das Unternehmen die Netto-Finanzschulden, die als Differenz aus der Konzern-Liquidität und den lang- sowie kurzfristigen Finanzschulden definiert sind, in das Verhältnis zum Eigenkapital. Zur Erzielung eines exakteren Ergebnisses wird das Eigenkapital dabei zusätzlich um die geplante Dividendenausschüttung sowie um Nicht beherrschende Anteile bereinigt. Die Gearing Ratio gibt damit den Verschuldungsgrad des Konzerns an und variiert grundsätzlich je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich Fraport befindet. So steigt gewöhnlich die Gearing Ratio in Zeiten hoher Investitionstätigkeit und sinkt, wenn das Unternehmen weniger investiert. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm am Standort Frankfurt hat der Vorstand definiert, dass die Gearing Ratio einen Wert von zirka 140% nicht übersteigen soll. In Abhängigkeit der Finanzierung der Investitionen in das externe Geschäft kann die Gearing Ratio des Fraport-Konzerns temporär auch einen höheren Wert erreichen.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft des Konzerns. Während der operative Cash Flow den Mittelzufluss beziehungsweise -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit darstellt, ist der Free Cash Flow das Ergebnis des operativen Cash Flows abzüglich der Mittelabflüsse für Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und zum Erwerb von Konzessionen). Zur Darstellung einer exakteren Entwicklung der freien finanziellen Mittel (des Free Cash Flows) berücksichtigt Fraport seit dem Konzern-Abschluss 2014 auch etwaige eingehende Dividenden aus At-Equity bewerteten Unternehmen in der Ermittlung des Free Cash Flows. Der Free Cash Flow gibt damit Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können wiederum thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, oder können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. Nachdem Fraport den Flugsteig A-Plus – als letztes großes Investitionsprojekt vor Terminal 3 – am Standort Frankfurt in 2012 in Betrieb genommen hat, erreichte der Free Cash Flow 2013 erstmals seit Beginn des Flughafen-Ausbaus und des Modernisierungsprogramms FRA-Nord einen positiven Wert.

### Verbindungen der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage (wertorientierte Steuerung)

Zur nachhaltigen Steigerung des Konzern-Werts zieht der Vorstand – zusätzlich zu den Kennzahlen der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage – gezielt Parallelen zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage. In diesem Zusammenhang plant und steuert der Vorstand die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Management-Prinzipien.

Zentrale Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist bei Fraport der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz des EBITs und der Kapitalkosten (= Fraport-Assets × Kapitalkostensatz) ermittelt wird. Der Wertbeitrag wird dabei konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Während das EBIT eine der wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage ist, ergeben sich die Fraport-Assets aus der Konzern-Bilanz und bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital. Die Fraport-Assets setzten sich im Geschäftsjahr 2014 wie folgt zusammen:

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

Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Kapitals) setzt Fraport planmäßig abzuschreibende Aktiva im Rahmen der Wertbeitragsermittlung mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte werden zu Buchwerten angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen.

Abweichend zur Ermittlung des Fraport-Wertbeitrags auf Konzern-Ebene und in den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate und Ground Handling wird dieser im Segment External Activities & Services um die Ergebnisse der diesem Segment zugeordneten At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften sowie der entsprechenden Vermögenswerte ergänzt. Auf diese Weise berücksichtigt Fraport in der wertorientierten Steuerung auch die At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften.

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital-Asset-Pricing-Models. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur kontrolliert Fraport den WACC regelmäßig und passt diesen bei Bedarf an. Im Geschäftsjahr 2014 lag dieser, wie im Vorjahr, vor Steuern bei 9,5% und nach Steuern bei 6,6%.

Zum 1. Januar 2015 hat Fraport die Parameter der wertorientierten Steuerung wie folgt angepasst:

Aufgrund der anhaltend niedrigen Marktzinsen wurde der WACC vor Steuern von 9,5% auf 8,6% gesenkt. Dies entspricht einem nach Steuer WACC von rund 6%. Darüber hinaus hat Fraport für eine genauere Ermittlung des Wertbeitrags entschieden, die Fraport-Assets um die Anlagen im Bau zu AHK/2 zu erweitern und konzernweit die Ergebnisse vor Steuern sowie die entsprechenden Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften einzubeziehen.

Zur Vergleichbarkeit unterschiedlich großer Segmente, nutzt Fraport neben dem Wertbeitrag die Mess- und Steuergröße „**Return on Fraport-Assets**“, kurz: ROFRA. Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBITs zu den Fraport-Assets errechnet und gibt an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend (ROFRA > WACC) oder nicht wertschaffend waren (ROFRA < WACC).

#### Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

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

Die im Sinne des DRS 20 wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 67 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie eine mittelfristige Zielsetzung sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Nachhaltigkeit zu finden. Die Online-Berichterstattung ist kein Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

#### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

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

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

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

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

### Attraktivität als Arbeitgeber

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

Die Mitarbeiterzufriedenheit, die seit dem Geschäftsjahr 2014 jährlich (vorher: zumindest alle zwei Jahre) durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie 13 weiterer Konzern-Gesellschaften – darunter Lima und Twin Star – erhoben wird, ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl der Mitarbeiterzufriedenheit errechnet sich dabei aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt mögliche Verbesserungspotenziale auf. Trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen strebt Fraport eine Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem).

Zentrales Element zur Erhöhung der Attraktivität ist zudem der Gesundheits- und Arbeitsschutz. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, braucht Fraport leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiter. Dabei misst Fraport die Arbeits- und Gesundheitssituation der Beschäftigten unter anderem anhand der Arbeitsunfälle. Ziel ist es, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken.

### Finanzmanagement

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 die Außenfinanzierung mittels Fremdkapital sichergestellt. Das Fraport-Finanzmanagement ist darüber hinaus in das Finanzmanagement der Fraport AG, der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland sowie der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland zu unterscheiden.

Hinsichtlich des Fremdkapitals verfolgt das Finanzmanagement der Fraport AG das Ziel eines ausgewogenen Finanzierungsmixes bestehend aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln

von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Mittelbeschaffung, abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen, entweder durch den Abschluss von Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über die Fraport AG. Die At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland finanzieren sich überwiegend durch externes Fremdkapital. Hier ist die Finanzabteilung der Fraport AG beratend tätig.

Die Liquidität der Fraport AG wird vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Mittelabflüsse breit diversifiziert angelegt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung von kurzfristig erwarteten Auszahlungen hält die Fraport AG Termingeldanlagen sowie Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Die etablierte Asset-Management-Strategie der breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen mit und teilweise ohne externem Rating wurde auch in 2014 fortgeführt. Die internen Vorgaben zur Risikobegrenzung wurden dabei stets beachtet, sodass im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Ausfälle zu verzeichnen waren.

Im Rahmen ihrer Asset-Management-Strategie vergibt die Fraport AG zudem in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlime, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich schlechter als „BBB+“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen.

Eine eigene Asset Management-Strategie für die, dem Cash Pool der Fraport AG angeschlossenen, vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland ist nicht notwendig, da die vorhandene Liquidität zur Fraport AG transferiert wird und dadurch Teil des Asset Managements der Fraport AG ist. Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften unterliegt zum Teil – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – einer Verfügungsbeschränkung und ist, ebenso wie die Liquidität der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, somit nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2014 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 60 lediglich auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 74 dargestellt.

## Rechtliche Angaben

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

### Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 923.427.480 € (Stand 31. Dezember 2014). Es ist in 92.342.748 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2014 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 922.653.830 € (92.265.383 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2014 51,37%. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,35% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,02%. 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 2014): Deutsche Lufthansa AG 8,45% und RARE Infrastructure Limited 5,27%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2014 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.400 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Auf der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung diente auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, bestand teilweise eine Sperrfrist von zwölf beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des Fraport-Management-Stock-Options-Plans 2005 endete zum 10. April 2014. Ein neuer Plan wurde nicht aufgelegt.

Zum 31. Dezember 2014 betrug das bedingte Kapital 3,4 Mio €. In 2014 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 37.500 € (3.750 Optionen) ausgeübt.

Der 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 2014 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den vorgenannten 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

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,35 % (im Vorjahr: 31,37%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,02 % (im Vorjahr: 20,03 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

### Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

Zugleich für den Aufsichtsrat berichtet der Vorstand in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB beziehungsweise Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) über die Corporate Governance im Konzern. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) im Bereich Konzern veröffentlicht.

### Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

### Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 24. Juni 2014 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 2014 Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 24. Juni 2014 zu entsprechen, wurde mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 mit jedem Vorstandsmitglied eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe der vorgenannten jeweiligen Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Diese Höchstgrenze gilt auch für Vergütungsbestandteile für die früheren Geschäftsjahre 2010 bis 2013, die noch nicht vollständig zur Auszahlung gelangt sind.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Anhang unter Tz. 38 zu entnehmen.

### Erfolgsunabhängige Komponenten

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

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

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

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

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

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

### Erfolgsabhängige Komponenten

#### Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

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

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

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

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

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

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für den Performancezeitraum 2014 bis 2016 mit Auszahlung 2017 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Michael Müller und 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 Drei-Jahres-Zeitraums mit dem Durchschnitt über diesen Zeitraum verglichen wird. Bei einer Zielübererfüllung beziehungsweise Zielverfehlung um je volle zwei Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

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

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

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

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

### Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70% und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30% gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2014 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Herrn Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herrn Dr. Matthias Zieschang 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Frau Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2014 6.850 sowie Herrn Michael Müller 3.550 Performance-Shares zugeteilt.

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

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

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 304,2 Tsd € (im Vorjahr: 648,8 Tsd €), Anke Giesen 183,8 Tsd € (im Vorjahr: 233,3 Tsd €), Michael Müller 96,5 Tsd € (im Vorjahr: 128,7 Tsd €), Peter Schmitz 113,2 Tsd € (im Vorjahr: 532,6 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 217,6 Tsd € (im Vorjahr: 532,6 Tsd €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 48 aufgeführt.

## Vergütung des Vorstands 2014

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

### Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)
	Festvergütung	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen <sup>1)</sup>	22,5	30,8	30,8	30,8
<b>Summe <sup>1)</sup></b>	<b>437,5</b>	<b>445,8</b>	<b>445,8</b>	<b>445,8</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	674,8	711,7	–	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2015)	120,0	–	–	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2016) <sup>3)</sup>	346,7	–	–	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2017) <sup>3)</sup>	–	440,0	0,0	810,0
<b>Summe <sup>4)</sup></b>	<b>1.579,0</b>	<b>1.717,5</b>	<b>445,8</b>	<b>2.275,9</b>
Versorgungsaufwand <sup>5)</sup>	417,3	390,9	390,9	390,9
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.996,3</b>	<b>2.108,4</b>	<b>836,7</b>	<b>2.666,8</b>

<sup>1)</sup> Die Nebenleistungen variieren je nach den persönlichen Verhältnissen, es gibt kein festgelegtes Minimum beziehungsweise Maximum.

<sup>2)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2014 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2014.

<sup>3)</sup> Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Ausübungszeitpunkt bewertet.

<sup>4)</sup> Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Da Herr Schmitz zum 31. August 2014 ausschied, beträgt sein Gesamt-Cap für das Geschäftsjahr 2014 anteilig 1,1 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

<sup>5)</sup> Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

### Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2013	2014
	Festvergütung	415,0
Nebenleistungen	22,5	30,8
<b>Summe</b>	<b>437,5</b>	<b>445,8</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	663,4	666,1
Mehrfährige variable Vergütung		
Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005)	–	–
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2010 (1.1.2010 bis 31.12.2012)	100,0	–
Tranche 2011 (1.1.2011 bis 31.12.2013)	–	60,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2010 (1.1.2010 bis 31.12.2013)	–	664,2
<b>Summe <sup>3)</sup></b>	<b>1.200,9</b>	<b>1.836,1</b>
Versorgungsaufwand	417,3	390,9
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1.618,2</b>	<b>2.227,0</b>

<sup>1)</sup> Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2013 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die Tantiemepflicht von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 4.760,00 €.

<sup>2)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2014 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2013.

<sup>3)</sup> Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Da Herr Schmitz zum 31. August 2014 ausschied, beträgt sein Gesamt-Cap für das Geschäftsjahr 2014 anteilig 1,1 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap, wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

Gewährte Zuwendungen																
	Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)				Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)
	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	200,0	200,0	200,0	320,0	320,0	320,0	320,0
	43,9	29,3	29,3	29,3	47,0	51,8	51,8	51,8	33,1	48,6	48,6	48,6	43,9	44,4	44,4	44,4
	<b>343,9</b>	<b>329,3</b>	<b>329,3</b>	<b>329,3</b>	<b>347,0</b>	<b>351,8</b>	<b>351,8</b>	<b>351,8</b>	<b>333,1</b>	<b>248,6</b>	<b>248,6</b>	<b>248,6</b>	<b>363,9</b>	<b>364,4</b>	<b>364,4</b>	<b>364,4</b>
	476,3	502,4	–	674,8	296,4	312,6	–	419,9	476,3	328,1	–	328,1	523,9	541,4	–	541,4
	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	50,0	–	–	–	90,0	–	–	–
	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	20,0	0,0	25,0	–	90,0	0,0	112,5
	263,9	–	–	–	136,7	–	–	–	263,9	–	–	–	263,9	–	–	–
	–	334,9	0,0	616,5	–	173,6	0,0	616,5	–	0,0	–	–	–	334,9	0,0	616,5
	<b>1.174,1</b>	<b>1.256,6</b>	<b>329,3</b>	<b>1.733,1</b>	<b>870,1</b>	<b>928,0</b>	<b>351,8</b>	<b>1.500,7</b>	<b>1.123,3</b>	<b>596,7</b>	<b>248,6</b>	<b>601,7</b>	<b>1.241,7</b>	<b>1.330,7</b>	<b>364,4</b>	<b>1.634,8</b>
	120,0	133,7	133,7	133,7	129,8	124,1	124,1	124,1	144,7	136,8	136,8	136,8	289,2	268,9	268,9	268,9
	<b>1.294,1</b>	<b>1.390,3</b>	<b>463,0</b>	<b>1.866,8</b>	<b>999,9</b>	<b>1.052,1</b>	<b>475,9</b>	<b>1.624,8</b>	<b>1.268,0</b>	<b>733,5</b>	<b>385,4</b>	<b>738,5</b>	<b>1.530,9</b>	<b>1.599,6</b>	<b>633,3</b>	<b>1.903,7</b>

Tabelle 8

Zufluss									
	Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)		
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013 <sup>1)</sup>	2014	
	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	200,0	320,0	320,0	
	43,9	29,3	47,0	51,8	33,1	48,6	43,9	44,4	
	<b>343,9</b>	<b>329,3</b>	<b>347,0</b>	<b>351,8</b>	<b>333,1</b>	<b>248,6</b>	<b>363,9</b>	<b>364,4</b>	
	240,6	470,2	185,1	292,6	468,2	392,0	515,0	517,2	
	–	–	57,8	–	–	–	–	–	
	–	–	–	–	70,0	–	70,0	–	
	–	15,0	–	18,8	–	45,0	–	45,0	
	–	–	–	–	–	505,6	–	505,6	
	<b>584,5</b>	<b>814,5</b>	<b>589,9</b>	<b>663,2</b>	<b>871,3</b>	<b>1.191,2</b>	<b>948,9</b>	<b>1.432,2</b>	
	120,0	133,7	129,8	124,1	144,7	136,8	289,2	268,9	
	<b>704,5</b>	<b>948,2</b>	<b>719,7</b>	<b>787,3</b>	<b>1.016,0</b>	<b>1.328,0</b>	<b>1.238,1</b>	<b>1.701,1</b>	

Tabelle 9

## Pensionsverpflichtungen

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

### Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2013	Veränderung 2014	Verpflichtung 31.12.2014
Dr. Stefan Schulte	4.137	1.762	5.899
Anke Giesen	136	174	310
Michael Müller	161	149	310
Peter Schmitz bis 31.8.2014	1.838	845	2.683
Dr. Matthias Zieschang	1.797	888	2.685
<b>Gesamt</b>	<b>8.069</b>	<b>3.818</b>	<b>11.887</b>

Tabelle 10

## Sonstige Vereinbarungen

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

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

Der Dienstvertrag von Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB betrug für das Jahr 2014 112,5 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. Des Weiteren erhielt Herr Mai im Geschäftsjahr 2014 für die LTIP-Tranche 2010 eine Auszahlung in Höhe von 347,5 Tsd € und für die LSA-Tranche 2011 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 26,3 Tsd €.

Der Dienstvertrag von Peter Schmitz sieht für seine Beendigung des Dienstverhältnisses zum 31. August 2014 ein zweijähriges Wettbewerbsverbot vor. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss wurde auf das Wettbewerbsverbot verzichtet. Aufgrund der schriftlichen Erklärung an Herrn Schmitz Ende März 2014 erfolgte eine einmalige Entschädigung in Höhe von 12,5 Tsd € gemäß § 90a HGB für den Monat September 2014.

## Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung der dienstlichen mobilen Endgeräte, eine D & O-Versicherung mit einem Selbstbehalt nach § 93 Absatz 2 Satz 3 AktG, eine Unfallversicherung sowie das lebenslange Recht, den VIP-Service der Fraport AG in Anspruch zu nehmen und einen Parkplatz am Flughafen Frankfurt zu benutzen. Aufwendungen bei Dienstreisen und sonstige geschäftliche Aufwendungen werden gemäß den bei der Fraport AG allgemein angewandten Bestimmungen erstattet.

### Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2014

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Sie ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 22,5 Tsd € pro vollem Geschäftsjahr, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 5 Tsd € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt.

Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 56).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2014 folgende Vergütung:

### Bezüge des Aufsichtsrats 2014

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
<b>Aufsichtsratsmitglied</b>					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.000,00	40.500,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	7.200,00	34.700,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	6.400,00	38.900,00
Garnadt	Karl Ulrich	6.750,00	0,00	1.600,00	8.350,00
Gerber	Peter	13.125,00	0,00	3.200,00	16.325,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	12.800,00	67.800,00
Hahn	Jörg-Uwe	14.062,50	4.166,67	4.800,00	23.029,17
Kaufmann	Frank-Peter	13.125,00	5.833,33	7.200,00	26.158,33
Klemm	Lothar	28.593,75	10.000,00	14.400,00	52.993,75
Krieg	Dr. Roland	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	6.400,00	33.900,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	10.400,00	42.900,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	16.000,00	48.500,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	7.200,00	62.200,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	10.400,00	42.900,00
		<b>525.656,25</b>	<b>155.000,00</b>	<b>196.000,00</b>	<b>876.656,25</b>

Tabelle 11

### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2014

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

## Wirtschaftsbericht

### Gesamtaussage des Vorstands

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich die Passagier- und Cargozahlen am Standort Frankfurt positiv entwickelt. Trotz einer Vielzahl streikbedingter Flugannullierungen wuchs der Passagierverkehr um 2,6 % auf knapp 60 Mio Reisende. Die Cargo-Tonnage erhöhte sich um 1,8 % auf gut 2,1 Mio Tonnen. Auch an den weiteren Konzern-Flughäfen stiegen die Anzahl der Passagiere und die umgeschlagene Cargo-Tonnage.

Zusätzlich zu der operativen Entwicklung wirkten sich am Standort Frankfurt insbesondere die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte umsatz erhöhend aus. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima legte der Konzern-Umsatz um 3,2 % auf 2.383,8 Mio € zu. Das Konzern-EBITDA verbesserte sich spürbar um 7,8 % auf 790,1 Mio € und das Konzern-Ergebnis lag in Höhe von 251,8 Mio € um 6,8 % über dem Vorjahreswert.

Verglichen mit der Prognose lag das Konzern-Ergebnis aufgrund einer besser als geplanten Entwicklung des Finanzergebnisses leicht über den Erwartungen. Auch aufgrund der anhaltend guten Liquiditätsausstattung sowie der positiven Entwicklung des operativen und des Free Cash Flows bezeichnet der Vorstand die Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt als positiv.

### Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

#### Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2014 erneut ein Wachstum, allerdings entwickelte sich dies zögerlicher als erwartet. Wachstumsimpulse kamen vor allem aus den USA und Großbritannien sowie einigen sich erholenden Schwellenländern Asiens. Dämpfend auf die Weltwirtschaft wirkten unter anderem geopolitische Konflikte und die schwächere Dynamik großer Schwellenländer in Lateinamerika.

Die Konjunktur im Euroraum erholte sich nicht wie erwartet, wobei die Entwicklungen in den Mitgliedsländern weiterhin unterschiedlich verliefen. Für die deutsche Wirtschaft blieb die Binnenkonjunktur wachstumsbestimmend. Während der Konsum sich weiter positiv entwickelte, sanken die Investitionen auch aufgrund der Verunsicherungen durch die internationalen Konflikte leicht.

Trotz der insgesamt moderaten Wirtschaftsentwicklung blieb der Preis auf den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, im ersten Halbjahr 2014 zunächst auf dem hohen Niveau der Vorjahre. Im Juli ergab sich eine Trendwende. Die Ölpreise sanken von 113 US-\$ im Juli auf 60 US-\$ je Barrel am Jahresende. Die Wachstumsrate des Welthandels lag bei 3,8 %.

#### Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel <sup>1)</sup>

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2014	2013
Deutschland	1,6	0,1
Eurozone	0,8	-0,5
Bulgarien	1,4	0,9
Türkei	3,0	4,0
Peru	3,6	5,8
Slowenien	1,4	-1,0
USA	2,4	2,2
Japan	0,1	1,6
Großbritannien	2,6	1,7
Russland	0,6	1,3
China	7,4	7,8
Indien	5,8	5,0
Brasilien	0,1	2,5
<b>Welt</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>
<b>Welthandel</b>	<b>3,8</b>	<b>3,0</b>

<sup>1)</sup> Angaben 2014: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IMF, Januar 2015 und Oktober 2014), Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD, Oktober 2014), Deutsche Bank (Januar 2015), DekaBank (Dezember 2014), Statistisches Bundesamt (Februar 2015), www.tecson.de (Ölpreise, Januar 2015); Angaben 2013: IMF (Oktober 2014), Statistisches Bundesamt für BIP Deutschland (September 2014).

Tabelle 12

#### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

#### Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Für das Geschäftsjahr 2014 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 5,1 %. Das Luftfrachtaufkommen legte um 4,7 % zu. Beim Passagieraufkommen konnten die europäischen Flughäfen mit einem Plus von 5,3 % leicht überproportionale Wachstumsraten erzielen. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit 3,6 % unter der Gesamtentwicklung. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs laut der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) um 3,0 %. Die Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) entwickelte sich mit einem Plus von 2,8 % ebenfalls positiv, allerdings wie der Passagierverkehr unter Weltniveau.

## Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2014	Luftfracht 2014
Deutschland	3,0	2,8
Europa	5,3	3,6
Nordamerika	3,3	3,5
Lateinamerika	6,4	-0,4
Nah-/Mittelost	9,4	11,8
Asien/Pazifik	5,9	5,7
Afrika	3,2	3,8
<b>Welt</b>	<b>5,1</b>	<b>4,7</b>

Quelle: Pressemitteilung ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 11. Januar 2015), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 5. Februar 2015).

Tabelle 13

## Wesentliche Ereignisse

### Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau in Frankfurt ergänzt

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) hat den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 mit Planergänzungsbeschluss vom 26. Mai 2014 hinsichtlich bestehender Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen bezogen auf das Schutzgebiet gegenüber dem ersten die Wirbelschleppen betreffenden Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 nochmals erheblich erweitert. Informationen zur Auswirkung auf den Konzern-Abschluss können dem Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 60 dieses Berichts entnommen werden.

### Fraport erwirbt AMU Holdings Inc.

Im August 2014 hat Fraport 100% der Anteile der AMU Holdings Inc., USA, erworben. Die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen betreiben und entwickeln über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den vier US-amerikanischen Flughäfen Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland. Die Akquisition erweitert Fraport's internationales Portfolio um den nordamerikanischen Flughafen-Markt und stärkt die Unternehmensposition im profitablen Retail-Geschäft. Informationen zur Auswirkung auf den Konzern-Abschluss können dem Anhang in Tz. 2 entnommen werden.

### Baugenehmigung für Terminal 3 erteilt

Die zuständige Bauaufsichtsbehörde der Stadt Frankfurt hat am 12. August 2014 den Bauantrag der Fraport AG für das Terminal 3 genehmigt. Die Errichtung des neuen Terminals auf dem südlichen Gelände des Frankfurter Flughafens ist Teil des durch den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 genehmigten Ausbaus. Für das Terminal 3 ist eine modulare Bauweise vorgesehen. In der ersten, nun genehmigten Bauphase ist ein zentrales Terminal-Gebäude mit zwei Flugsteigen und einer jährlichen Kapazität von 14 Mio Passagieren geplant. Fraport geht aufgrund der derzeitigen Verkehrsprognosen für den Flughafen Frankfurt davon aus, den ersten Bauabschnitt des Terminal 3 Ende 2021/Anfang 2022 in Betrieb zu nehmen.

## Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana

Im Oktober 2014 hat Fraport 75,5% der Anteile an der börsennotierten Aerodrom Ljubljana, d.d. erworben. Die Gesellschaft betreibt den slowenischen Hauptstadt-Flughafen in Ljubljana. Der Kaufpreis für die Anteile betrug 177,1 Mio €. Den verbleibenden Aktionären der Gesellschaft wurde im vierten Quartal 2014 ein Übernahmeangebot zum Preis von 61,75 € je Aktie unterbreitet. Bis zum Bilanzstichtag erwarb Fraport dadurch 97,99% der Anteile an der Gesellschaft zu einem Gesamtpreis von 229,7 Mio €. Der Flughafen Ljubljana beförderte im vergangenen Geschäftsjahr rund 1,3 Mio Passagiere. Informationen zur Auswirkung auf den Konzern-Abschluss können dem Anhang in Tz. 2 entnommen werden.

## Fraport-Konsortium erhält Zuschlag für griechische Regional-Flughäfen

Im November 2014 wurden Fraport und sein griechischer Partner, die Copelouzou Group, von der staatlichen griechischen Privatisierungsgesellschaft Hellenic Republic Assets Development Fund (HRADF) als Preferred Investor für zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regional-Flughäfen in Griechenland nominiert. Die jeweils auf 40 Jahre angesetzten Verträge umfassen die Festland-Flughäfen von Thessaloniki, Aktio und Kavala sowie die Insel-Flughäfen von Chania auf Kreta, Kefalonia, Kerkyra auf Korfu, Kos, Mykonos, Lesbos, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos und Zakythos. Zusammen verzeichneten die Flughäfen in 2014 eine Passagierzahl von 22,1 Mio. Mit dem Vorjahr verglichen war dies ein Zuwachs von 15,9%. Der Kaufpreis für den Erwerb der Konzessionen setzt sich aus einer einmaligen Zahlung in Höhe von 1.234 Mio € sowie einer jährlichen Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € zuzüglich einer inflationsabhängigen Anpassung zusammen. Das Konsortium, an dem Fraport die Mehrheit halten wird, ist zudem verpflichtet, Investitionen an den Flughäfen durchzuführen.

Aufgrund der Neuwahl des griechischen Parlaments am 25. Januar 2015 und des vollzogenen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion wird auch die einmalige Zahlung von 1.234 Mio € zu leisten sein.

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

Trotz einer Vielzahl streikbedingter Flugannullierungen entwickelte sich der **Passagierverkehr** im Geschäftsjahr 2014 positiv und erreichte mit fast 59,6 Mio Passagieren einen Gesamtjahreshöchstwert (+2,6%). Besonders positiv entwickelten sich die Monate Mai bis September, die – auch wegen einer hohen touristischen Nachfrage – starke Zuwächse verzeichneten. Ohne die Streiks des Sicherheitspersonals, des Öffentlichen Dienstes und der Piloten sowie witterungsbedingte Flugannullierungen wäre ein Passagierwachstum von etwa 3,9% auf rund 60,3 Mio Passagiere möglich gewesen.

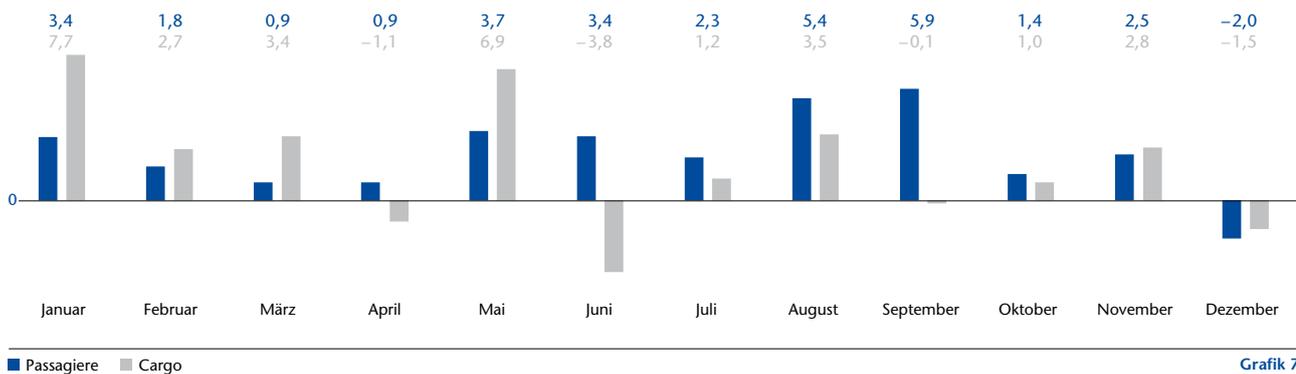
Den Flugplanerweiterungen entsprechend legte der **Europaverkehr** mit 5,2% am kräftigsten zu. Neben einer gestiegenen Nachfrage nach touristischen Destinationen spielten die Aufnahme neuer Ziele, Frequenzverdichtungen, das mäßige Sommerwetter im August 2014 sowie der boomende Kreuzfahrtmarkt eine Rolle. Obwohl die streik- und witterungsbedingten Annullierungen im Besonderen den **Inlandverkehr** beeinflussten, legten innerdeutsche Destinationen mit einem Plus von 2,1% noch deutlich zu. Im **Interkontinentalverkehr** (–0,5%) fielen Flugplanaufstockungen und die Erhöhung des Sitzplatzangebots vergleichsweise gering aus. Zwar war ab August eine Erholung des Asien-, Nordafrika- und Nordamerikaverkehrs zu beobachten, doch verhinderten die streikbedingten Annullierungen zum Jahresende ein besseres Ergebnis.

Mit einer Zuwachsrate von 1,8% stieg das **Cargo-Aufkommen** in 2014 moderat auf rund 2,1 Mio Tonnen. Nach deutlichen Zuwächsen im ersten Quartal verringerte sich die Dynamik in den folgenden Quartalen. Hier spiegelte sich auch die zögerlichere Entwicklung der Weltwirtschaft wider. Der Chinaverkehr erwies sich mit einem deutlichen Anstieg der Cargo-Tonnage als wesentlicher Wachstumstreiber für die Cargo-Entwicklung in Frankfurt. Die übrigen aufkommensstärkeren Länder in Fernost verzeichneten hingegen Rückgänge. Auf Verbindungen von und nach Europa wurden moderate Tonnagezuwächse um 1,7% erreicht. Im volumenstarken Nordamerikaverkehr stagnierte das Ergebnis.

Aufgrund der streik- sowie witterungsbedingten Annullierungen und des weiterhin konservativen Angebotsverhaltens der Fluggesellschaften gingen die **Flugbewegungen** um 0,8% auf rund 469 Tsd zurück. Ohne die Annullierungen hätte ein Wachstum von etwa 0,5% erzielt werden können. Aufgrund anhaltender Konsolidierungsmaßnahmen (Einsatz größerer Flugzeuge und Erhöhung des Sitzplatzangebots) verschiedener Fluggesellschaften legten die **Höchststartgewichte** um 1,9% weiter zu. Ohne die Annullierungen wäre auch hier eine höhere Zuwachsrate von etwa 3,0% erzielbar gewesen. Der Anteil der **Transferpassagiere** blieb mit rund 55% unverändert.

### Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2014

prozentuale Veränderung gegenüber 2013



Grafik 7

### Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Im vergangenen Geschäftsjahr stieg die Passagierzahl am Flughafen der slowenischen Hauptstadt **Ljubljana** um knapp 40.000 auf gut 1,3 Mio Reisende (+3,1 %). Wesentlich für den Zuwachs waren vor allem mehr Passagiere auf Verbindungen von und nach Belgrad sowie Tirana.

Am Flughafen **Lima** erhöhte sich das Passagiervolumen in 2014 um 5,0% auf rund 15,7 Mio. Sowohl der inländische Verkehr (+7,1 %) als auch der internationale Verkehr (+2,7%) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Cargo-Umschlag erhöhte sich um 2,0% auf rund 302 Tsd Tonnen.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** beförderten im Berichtszeitraum mehr als 3,9 Mio Passagiere und damit etwa 119 Tsd mehr als im Vorjahr (+3,1 %). Der Standort Burgas verzeichnete ein Plus von 2,0% auf gut 2,5 Mio Passagiere. Der Flughafen in Varna wies ein Wachstum von 5,2% aus und erreichte knapp 1,4 Mio Fluggäste.

In 2014 bedeuteten rund 28,0 Mio Passagiere einen Zuwachs von 4,7% am Flughafen **Antalya**. Die Zahl internationaler Fluggäste legte um 3,4% zu. Die Zahl inländischer Passagiere stieg spürbar um 10,5%.

Der Flughafen **St. Petersburg** verzeichnete mit annähernd 14,3 Mio Reisenden einen Anstieg in 2014 um 11,0% gegenüber dem Vorjahr. Im innerrussischen Verkehr wurde ein deutliches Wachstum von 22,8% verzeichnet. Der internationale Verkehr wuchs um 1,2%.

Mit rund 5,3 Mio Passagieren lag die Zahl der Fluggäste am Standort **Hannover** leicht über dem Vorjahreswert (+1,1 %). Während der gering frequentierte Inlandverkehr um 2,3% rückläufig war, wurden im stärker frequentierten internationalen Verkehr 2,0% mehr Passagiere befördert.

Eine unverändert dynamische Entwicklung erzielte der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 12,0% auf knapp 29,2 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr stieg um 11,2% auf gut 27,8 Mio Passagiere. Der internationale Verkehr wuchs um 33,3% auf rund 1,4 Mio Passagiere.

Der Flughafen **Delhi** erzielte in 2014 mit knapp 39,8 Mio Reisenden im Vorjahresvergleich ein deutliches Wachstum von 8,4%. Im inländischen Verkehr war weiterhin ein starkes Wachstum von 10,2% auf 26,4 Mio Passagiere zu verzeichnen. Das internationale Passagieraufkommen nahm um 5,1% auf 13,4 Mio zu. Auch das Cargo-Volumen stieg signifikant um 15,8% auf rund 690 Tsd Tonnen.

### Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen <sup>1)</sup>	Fraport-Anteil in %	Passagiere <sup>2)</sup>		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2014	Veränderung in %	2014	Veränderung in %	2014	Veränderung in %
Frankfurt	100,00	59.566.132	2,6	2.132.132	1,8	469.026	-0,8
Ljubljana	97,99	1.307.379	3,1	9.831	6,2	31.405	-5,2
Lima	70,01	15.659.066	5,0	302.406	2,0	155.093	1,3
Burgas	60,00	2.530.368	2,0	5.354	> 100,0	19.088	3,5
Varna	60,00	1.387.494	5,2	74	> 100,0	12.063	4,7
Antalya	51,00/50,00 <sup>3)</sup>	27.979.307	4,7	n. a.	n. a.	176.191	4,0
St. Petersburg	35,50	14.264.732	11,0	n. a.	n. a.	147.415	7,2
Hannover	30,00	5.291.981	1,1	15.184	3,5	76.031	0,0
Xi'an	24,50	29.177.459	12,0	185.889	3,9	244.336	8,5
Delhi	10,00	39.752.819	8,4	689.716	15,8	323.701	4,7

<sup>1)</sup> Fraport hält zudem 100% der Anteile an der Betreiber-Gesellschaft des neuen Flughafens von Dakar, der sich aktuell in der Bauphase befindet.

Die Managementverträge zum Betrieb der Flughäfen in Riad und Jeddah wurden im Juni 2014 planmäßig beendet.

Der Managementvertrag zum Betrieb des Flughafens Kairo ist im Januar 2014 ausgelaufen.

<sup>2)</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

<sup>3)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Tabelle 14

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Die Prognose des Vorstands zum Geschäftsverlauf der Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% wurde im Geschäftsjahr 2014 eingehalten. Der Standort Frankfurt entwickelte sich – trotz streikbedingter Ausfälle – innerhalb der Prognose von 2 bis 3% Passagierwachstum. Mit einer Wachstumsrate von 1,8% lag die umgeschlagene Cargo-Tonnage im Rahmen der Erwartungen. Die Konzern-Gesellschaften Antalya, Lima, Varna und Burgas reflektierten in Summe ebenfalls die durchschnittlich prognostizierte Wachstumsrate von etwa 5%, wobei der Standort Burgas mit einem Wachstum von 2,0% leicht unterdurchschnittlich abschnitt.

### Ertragslage

#### Konzern

Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschaftete der Fraport-Konzern **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.394,6 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einem Anstieg um 18,9 Mio € beziehungsweise 0,8%. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag der Umsatz mit 2.383,8 Mio € um 73,8 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert (+3,2%).

Am Standort Frankfurt trugen insbesondere die höhere Passagierzahl sowie die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte zu dem Umsatzanstieg bei. Außerhalb von Frankfurt verzeichnete die Konzern-Gesellschaft Lima ein anhaltendes Umsatzwachstum. Auch die Konzern-Gesellschaft Twin Star entwickelte sich auf bereinigter Umsatzebene positiv. Negative Umsatzeffekte resultierten vor allem aus rückläufigen Erlösen im Segment Retail & Real Estate sowie aus dem Auftragsverlust der Luftsicherheitskontrolldienstleistungen für den Terminalabschnitt 1B in Frankfurt nach der Zuführung in den Wettbewerb. Letzterer konnte durch Neuaufträge und die Weitergabe von Preissteigerungen aus dem hohen Tarifabschluss kompensiert werden.

Die neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana trugen 27,8 Mio € zu dem Umsatzwachstum bei.

Infolge der geringeren Bautätigkeit am Standort Frankfurt reduzierten sich die **aktivierten Eigenleistungen** in 2014 von 32,3 Mio € auf 28,3 Mio € (–12,4%).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen im Wesentlichen aufgrund von Rückstellungsaufösungen von 32,5 Mio € auf 42,5 Mio € (+30,8%).

Die **Gesamtleistung** lag in Höhe von 2.466,0 Mio € um 24,9 Mio € über dem Wert von 2013 (+1,0%). Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 lag diese in Höhe von 2.455,2 Mio € um 79,8 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert (+3,4%).

Ein rückläufiger **Materialaufwand** resultierte am Standort Frankfurt witterungsbedingt insbesondere aus geringeren Aufwendungen für Winterdienste sowie Energie- und Versorgungsleistungen. Im externen Geschäft führten vor allem geringere kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima zu einem Rückgang des Materialaufwands. Gegenläufig stieg der Materialaufwand durch die erstmalige Konsolidierung der AMU Holdings Inc. sowie höhere verkehrsabhängige Konzessionsabgaben in Lima. In Summe sank der Materialaufwand im vergangenen Geschäftsjahr um 61,9 Mio € auf 533,3 Mio € (–10,4%). Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima betrug dieser 522,5 Mio € und war damit um 7,0 Mio € unter dem bereinigten Vorjahreswert (–1,3%).

In Höhe von 970,4 Mio € lag der **Personalaufwand** um 41,5 Mio € über dem Vorjahreswert von 928,9 Mio € (+4,5%). Grund hierfür waren im Wesentlichen Tarifierhöhungen.

### Zusammengefasste Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.394,6	2.375,7	18,9	0,8
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.383,8	2.310,0	73,8	3,2
EBITDA	790,1	732,9	57,2	7,8
Abschreibungen	307,3	294,3	13,0	4,4
EBIT	482,8	438,6	44,2	10,1
Finanzergebnis	–108,1	–107,1	–1,0	–
EBT	374,7	331,5	43,2	13,0
Konzern-Ergebnis	251,8	235,7	16,1	6,8
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	2,54	2,40	0,14	5,8

Tabelle 15

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sanken vor allem durch geringere Wertberichtigungen in Summe von 184,1 Mio € auf 172,2 Mio € (–6,5 %).

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung und der rückläufigen Material- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen stieg das **Konzern-EBITDA** im Geschäftsjahr 2014 spürbar um 57,2 Mio € auf 790,1 Mio € (+7,8 %). Die **EBITDA-Marge** verbesserte sich entsprechend um 2,2 Prozentpunkte auf 33,0 %. Bereinigt um die Erlöse und Aufwendungen aus der Erfassung kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 nahm diese von 31,7 % auf 33,1 % zu.

In Höhe von 307,3 Mio € lagen die **Abschreibungen** insbesondere aufgrund des externen Geschäfts um 13,0 Mio € über dem Vorjahr. Das **Konzern-EBIT** erreichte einen Wert von 482,8 Mio € und verbesserte sich deutlich um 10,1 %.

Das **Finanzergebnis** war mit –108,1 Mio € nahezu konstant zum Vorjahreswert von –107,1 Mio € (–1,0 Mio €). Einer negativen Entwicklung des Zins- und sonstigen Finanzergebnisses stand eine positive Veränderung des Ergebnisses aus At-Equity bewerteten Unternehmen gegenüber. Das schlechtere Zinsergebnis war vor allem auf die Aufzinsung von Rückstellungen zurückzuführen. Die negative Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses resultierte im Wesentlichen aus der Marktbewertung von Derivaten. Das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen verbesserte sich unter anderem durch die positive Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya sowie durch den Wegfall des negativen Ergebnisbeitrags der Konzern-Gesellschaft Pulkovo aufgrund der Bilanzierung nach der At-Equity-Methode. Die Aktivierung von Bauzeitzinsen wirkte sich im Geschäftsjahr 2014 mit einem Betrag von 15,2 Mio € (im Vorjahr: 17,8 Mio €) reduzierend auf den ausgewiesenen Zinsaufwand aus.

Die positive EBIT-Entwicklung und stabile Entwicklung des Finanzergebnisses führte zu einem **Konzern-EBT** von 374,7 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer starken Verbesserung um 43,2 Mio € (+13,0 %). Nach Abzug der Ertragsteuern von 122,9 Mio € (im Vorjahr: 95,8 Mio €) erreichte das **Konzern-Ergebnis** einen Anstieg um 16,1 Mio € auf 251,8 Mio €. Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** lag mit 2,54 € um 0,14 € über dem Vorjahreswert (+5,8 %). Die **Steuerquote** stieg unter anderem aufgrund höherer Steuerrückstellungen auf 32,7 % (im Vorjahr: 28,9 %).

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der prognostizierten Entwicklung (siehe auch Konzern-Lagebericht 2013 ab Seite 84) haben sich folgende Abweichungen ergeben:

Entgegen der Prognose stiegen die Umsatzerlöse vor allem aufgrund geringerer Erlöse aus der ergebnisneutralen Erfassung kapazitiver Investitionen (IFRIC 12) unter den Erwartungen. Am Standort Frankfurt fielen zudem die Erlöse im Segment Retail & Real Estate geringer als angenommen aus. Umsatzhebend wirkten sich unter anderem die neuen Konzern-Gesellschaften aus, die nicht in der Prognose enthalten waren und die auch zu leicht höheren Abschreibungen als prognostiziert führten. Das Konzern-EBT und -Ergebnis lagen aufgrund einer besseren Entwicklung des Finanzergebnisses über den Erwartungen.

Die weiteren Kennzahlen der Ertragslage entwickelten sich innerhalb der Prognose.

## Segmente

### Aviation

in Mio €	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	884,2	845,6	38,6	4,6
Personalaufwand	296,1	278,0	18,1	6,5
EBITDA	236,9	207,9	29,0	13,9
EBITDA-Marge	26,8%	24,6%	2,2 PP	–
EBIT	115,5	90,6	24,9	27,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.082	6.199	–117	–1,9

Tabelle 16

Der Umsatz im Segment Aviation stieg im Geschäftsjahr 2014 von 845,6 Mio € auf 884,2 Mio € (+4,6%). Wesentliche Gründe für den höheren Umsatz waren das höhere Passagieraufkommen in Frankfurt sowie die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2014 um durchschnittlich 2,9%. Der Umsatzrückgang aus Luftsicherheitskontrolldienstleistungen, der unter anderem aus dem Auftragsverlust des Terminalabschnitts 1B in Frankfurt resultierte, konnte durch Neuaufträge und die Weitergabe von Preissteigerungen aus dem hohen Tarifabschluss kompensiert werden. Der hohe Tarifabschluss war zugleich der Grund für die steigenden Personalaufwendungen bei einer leicht rückläufigen Beschäftigtenzahl. Ein rückläufiger Aufwand resultierte witterungsbedingt insbesondere aus geringeren Aufwendungen für Winterdienste.

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung legte das Segment-EBITDA im vergangenen Geschäftsjahr spürbar um 29,0 Mio € auf 236,9 Mio € zu (+13,9%). Leicht höhere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 115,5 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einem deutlichen Anstieg um 24,9 Mio € (+27,5%).

### Retail & Real Estate

in Mio €	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	455,7	464,2	–8,5	–1,8
Personalaufwand	46,2	43,7	2,5	5,7
EBITDA	356,5	349,7	6,8	1,9
EBITDA-Marge	78,2%	75,3%	2,9 PP	–
EBIT	275,0	267,0	8,0	3,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	613	598	15	2,5

Tabelle 17

In Höhe von 455,7 Mio € lagen die Umsatzerlöse des Segments Retail & Real Estate in 2014 um 8,5 Mio € unter dem Vorjahreswert (–1,8%). Der Umsatzrückgang war vor allem geringeren Retail-Erlösen und Erlösen aus Grundstücksverkäufen sowie aus Energieversorgungsleistungen geschuldet. Die Retail-Erlöse sanken im Wesentlichen aufgrund einer veränderten Passagierstruktur und Kaufkraftverlusten im Zusammenhang mit dem starken Eurokurs. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ verringerte sich entsprechend von 3,60 € auf 3,43 € (–4,7%).

Trotz der rückläufigen Umsatzentwicklung verbesserte sich das Segment-EBITDA im vergangenen Geschäftsjahr um 1,9% auf 356,5 Mio €. Ursächlich für den Anstieg waren rückläufige Aufwendungen, die vor allem aus geringeren Verkäufen von Vorratsimmobilien sowie aus Energieversorgungsleistungen resultierten. Positiv wirkten sich ebenfalls geringere Aufwendungen aus nicht aktivierbaren Investitionstätigkeiten aus. Geringfügig rückläufige Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 275,0 Mio €, das um 8,0 Mio € über dem Vorjahreswert lag (+3,0%).

### Ground Handling

in Mio €	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	656,2	649,0	7,2	1,1
Personalaufwand	412,0	399,6	12,4	3,1
EBITDA	44,3	34,2	10,1	29,5
EBITDA-Marge	6,8%	5,3%	1,5 PP	–
EBIT	7,5	–4,4	11,9	–
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.038	8.993	45	0,5

Tabelle 18

Die höhere Passagierzahl und die Anhebung der Infrastruktur-Entgelte führten im Geschäftsjahr 2014 im Segment Ground Handling zu einem leichten Umsatzzanstieg von 1,1 % auf 656,2 Mio € (+7,2 Mio €). Preis- und Struktureffekte führten zu rückläufigen Erlösen aus Bodenverkehrsdiensten. Während der Personalaufwand aufgrund von Tarifierhöhungen anstieg, sanken der Material- und sonstige betriebliche Aufwand aufgrund von Kostenmanagement und Einmaleffekten im Vorjahr.

Bei einem leichten Umsatzzanstieg und rückläufigen Sachaufwendungen verbesserte sich das Segment-EBITDA in 2014 um 10,1 Mio € auf 44,3 Mio € (+29,5%). Geringfügig rückläufige Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 7,5 Mio €. Im Vorjahresvergleich bedeutete dies eine deutliche Verbesserung um 11,9 Mio €.

### External Activities & Services

in Mio €	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	398,5	416,9	–18,4	–4,4
Personalaufwand	216,1	207,6	8,5	4,1
EBITDA	152,4	141,1	11,3	8,0
EBITDA-Marge	38,2%	33,8%	4,4 PP	–
EBIT	84,8	85,4	–0,6	–0,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	4.662	4.691	–29	–0,6

Tabelle 19

Das Segment External Activities & Services wies im Geschäftsjahr 2014 einen Umsatzzrückgang um 18,4 Mio € auf 398,5 Mio € aus (–4,4%). In Höhe von 54,9 Mio € war die Umsatzreduzierung einzig auf die geringere Erfassung ergebnisneutraler kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 zurückzuführen. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Segment-Umsatz von 351,2 Mio € im Vorjahr auf 387,7 Mio € (+10,4%). Gründe für den Umsatzzanstieg waren im Wesentlichen die positive Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Twin Star sowie das Passagierwachstum in Lima. Die neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana trugen 27,8 Mio € zu dem Umsatzzwachstum bei. Der operative Aufwand des Segments sank aufgrund geringerer kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima.

Das Segment-EBITDA nahm durch die positive – um IFRIC 12 bereinigte – Umsatzentwicklung um 11,3 Mio € auf 152,4 Mio € zu (+8,0%). Gestiegene Abschreibungen, die unter anderem aus den Terminal-Inbetriebnahmen in Varna und Burgas zum Ende des Geschäftsjahres 2013 sowie den neuen Konzern-Gesellschaften resultierten, führten zu einem Segment-EBIT von 84,8 Mio €. Das Segment-EBIT lag damit nahezu unverändert zum Vorjahr (–0,7%).

## Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt zu 100% dargestellt:

### Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € <sup>1)</sup>			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %
AMU Holdings Inc. <sup>2)</sup>	100	20,6	–	–	3,8	–	–	0,9	–	–	1,1	–	–
Ljubljana <sup>2)</sup>	97,99	7,2	–	–	1,7	–	–	–0,8	–	–	–0,6	–	–
Lima	70,01	214,3	208,0	3,0	76,7	71,3	7,6	61,8	57,7	7,1	32,1	26,4	21,6
Twin Star	60	60,7	101,1	–40,0	35,7	28,2	26,6	24,4	20,2	20,8	15,8	13,7	15,3

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € <sup>1)</sup>			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %
Antalya <sup>3)</sup>	51/50	326,8	320,7	1,9	282,6	276,2	2,3	184,0	177,9	3,4	85,2	66,3	28,5
Pulkovo	35,5	369,9	586,8	–37,0	108,7	37,7	>100	67,0	19,4	>100	–291,7	–47,9	–
Hannover	30	142,0	141,5	0,4	27,1	24,5	10,6	7,2	3,0	>100	1,1	–2,1	–
Xi'an <sup>4)</sup>	24,5	142,6	133,5	6,8	59,2	53,8	10,0	23,3	16,6	40,4	11,1	10,3	7,8

<sup>1)</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2014: 204,7 Mio € (2013: 193,8 Mio €); Twin Star 2014: 59,5 Mio € (2013: 49,6 Mio €), Pulkovo 2014: 241,3 Mio € (2013: 209,3 Mio €).

<sup>2)</sup> Werte seit Einbezug in den Fraport-Konzern.

<sup>3)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

<sup>4)</sup> Werte gemäß Einzelabschluss.

Tabelle 20

Seit August 2014 erwirtschaftete die **AMU Holdings Inc.** Umsatzerlöse von 20,6 Mio €, ein EBITDA von 3,8 Mio €, ein EBIT von 0,9 Mio € und ein Ergebnis von 1,1 Mio €.

Die Konzern-Gesellschaft **Ljubljana** erzielte seit Oktober 2014 Umsatzerlöse von 7,2 Mio €, ein EBITDA von 1,7 Mio €, ein EBIT von –0,8 Mio € und ein Ergebnis von –0,6 Mio €. Der negative EBIT- und Ergebnisbeitrag der Konzern-Gesellschaft war im Wesentlichen auf das saisonale Geschäft der Gesellschaft zurückzuführen.

Die Konzern-Gesellschaft **Lima** wies in 2014 ein Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum im einstelligen Mio-€-Bereich aus. Grund für die positive Ergebnisentwicklung war das Verkehrswachstum am Standort.

Der deutliche Umsatzrückgang der Konzern-Gesellschaft **Twin Star** auf 60,7 Mio € (–40,0%) war im vergangenen Geschäftsjahr ausschließlich auf die geringere ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 zurückzuführen. Bereinigt um die kapazitiven Investitionen entwickelte sich die Konzern-Gesellschaft auf Umsatzebene deutlich positiv. Das EBITDA und das Ergebnis verbesserten sich ebenfalls spürbar.

Die At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Antalya** verzeichnete in 2014 einen deutlichen Ergebnisanstieg, der einerseits auf die starke Passagierentwicklung am Standort und andererseits auf geringere Zinsaufwendungen zurückzuführen war.

Bereinigt um die ergebnisneutrale umsatzzeitige Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 wies die At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Pulkovo** in 2014 ein spürbares Umsatzwachstum aus, das auch die anhaltend gute Verkehrsentwicklung reflektierte. Höhere Abschreibungen resultierten vor allem aus der Terminal-Inbetriebnahme im Dezember 2013. Im Finanzergebnis der Konzern-Gesellschaft spiegeln sich ebenfalls negative Effekte aus der Terminal-Inbetriebnahme im Zusammenhang mit dem Wegfall der Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalkosten während der Bauphase wider. Darüber hinaus führte die Währungsumrechnung von Finanzverbindlichkeiten zu einer deutlichen Verschlechterung des Finanzergebnisses. In Summe führten die beiden Effekte zu einer spürbaren Verschlechterung des Ergebnisses von –47,9 Mio € auf –291,7 Mio €. Aufgrund der Bilanzierung nach der At-Equity-Methode beträgt der anteilige Verlust der Konzern-Gesellschaft Pulkovo, der nicht in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wurde, zum Ende des Geschäftsjahres 2014 104,1 Mio €.

Die leicht positive Verkehrsentwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft **Hannover** schlug sich auch im Umsatz und Ergebnis der Gesellschaft nieder. Positive Effekte resultierten auch aus geringeren Abschreibungen im Zusammenhang mit der Anpassung von Nutzungsdauern.

Die At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft **Xi'an** spiegelte in 2014 umsatz- und ergebnisseitig die positive Verkehrsentwicklung wider. Gedämpft wurde der Verkehrseffekt jedoch durch eine im August 2013 zusätzlich eingeführte Steuer sowie einen gestiegenen Material- und Personalaufwand.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2013 ab Seite 84) ergaben sich im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Wie bereits im Konzern-Zwischenlagebericht zum 30. September 2014 beschrieben, entwickelten sich das EBITDA und EBIT im Segment Aviation leicht über den Erwartungen. Begründet lag die positive Entwicklung vor allem im milden Winter in Frankfurt, der zu geringeren Aufwendungen für Winterdienste sowie für Energie- und Versorgungsleistungen führte.

Der Umsatz des Segments Retail & Real Estate fiel – wie im Konzern-Zwischenlagebericht zum 30. September 2014 beschrieben – geringer aus als erwartet. Dies war insbesondere auf niedriger als geplante Retail-Erlöse sowie auf das milde Winterwetter und damit einhergehende geringere Erlöse aus Energie- und Versorgungsleistungen zurückzuführen. Aufgrund korrespondierend rückläufiger Aufwendungen für Energie- und Versorgungsleistungen sowie geringerer Aufwendungen aus nicht aktivierbaren Investitionen verzeichneten das EBITDA und EBIT eine leichte Steigerung. Dies entsprach der Prognose des Lageberichts 2013 und war damit leicht über den Erwartungen des Konzern-Zwischenlageberichts zum 30. September 2014.

Das Segment Ground Handling entwickelte sich – wie im Konzern-Zwischenlagebericht zum 30. September 2014 beschrieben – auf Ebene des EBITDA und EBIT besser als erwartet. Grund hierfür war vor allem ein geringerer Sachaufwand.

Ohne Berücksichtigung der neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Flughafen Ljubljana verringerte sich der Umsatz im Segment External Activities & Services auf organischer Ebene aufgrund geringerer Erlöse aus der Erfassung kapazitiver Investitionen (IFRIC 12) stärker als erwartet. Durch entsprechend geringere Aufwendungen blieb dieser Effekt jedoch ohne Auswirkung auf das Segment-EBITDA, das sich auf organischer Ebene im Rahmen der Prognose bewegte (Anstieg im einstelligen Mio.-€-Bereich). Unter den Erwartungen fiel hingegen das Segment-EBIT aus, das im Vorjahresvergleich einen Rückgang verzeichnete. Grund für die schlechtere Entwicklung war insbesondere die Entscheidung des International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) im Schiedsverfahren von Fraport gegen die Republik der Philippinen vom 10. Dezember 2014, in der sich das ICSID für unzuständig erklärt hat und Fraport auferlegt wurde, Kosten von 5 Mio US-\$ zu erstatten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74). Die Kosten erhöhten den sonstigen betrieblichen Aufwand des Geschäftsjahres und wirkten sich reduzierend auf das Segment-EBITDA und Segment-EBIT aus. Unter Einbeziehung der neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana verringerte sich der Segment-Umsatz innerhalb der Prognose von bis zu 5 %, während das Segment-EBITDA einen Zuwachs im zweistelligen Mio.-€-Bereich erreichte.

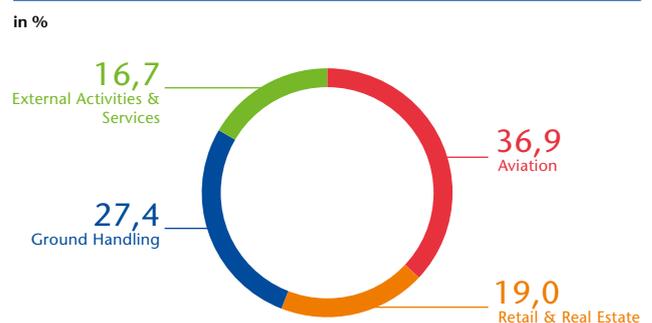
Die weiteren Kennzahlen der Segment-Ertragslage entwickelten sich innerhalb der Prognose.

### Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA 2014

Der mengen- und preisbedingte Umsatzanstieg des Segments Aviation führte zu einem größeren Anteil des Segments am Konzern-Umsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr (2014: 36,9 %, im Vorjahr: 35,6 %). Während der Anteil des Segments Ground Handling am Konzern-Umsatz nahezu konstant blieb (2014: 27,4 %, im Vorjahr: 27,3 %), verringerten sich die Anteile der Segmente External Activities & Services (2014: 16,7 %, im Vorjahr: 17,5 %) und Retail & Real Estate (2014: 19,0 %, im Vorjahr: 19,5 %) am Konzern-Umsatz.

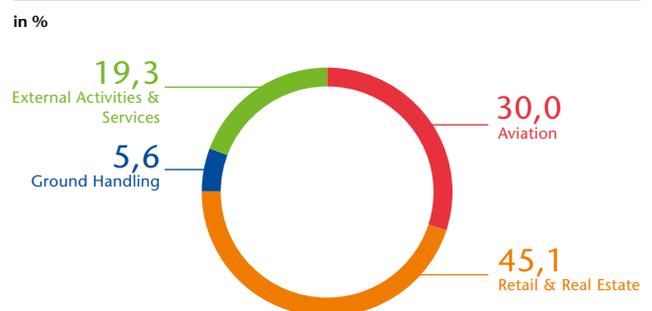
Mit 45,1 % trug das Segment Retail & Real Estate erneut den größten Anteil zum Konzern-EBITDA bei (im Vorjahr: 47,7 %). Während die Segmente Aviation und Ground Handling ihre Anteile am Konzern-EBITDA steigerten (Aviation 2014: 30,0 %, im Vorjahr: 28,4 %; Ground Handling 2014: 5,6 %, im Vorjahr: 4,7 %) blieb der Anteil des Segments External Activities & Services trotz eines absoluten EBITDA-Anstiegs im Vergleich zu 2013 konstant bei 19,3 %.

#### Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2014



Grafik 8

#### Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2014



Grafik 9

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Vergleich zum Vorjahreswert lag die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum Bilanzstichtag 2014 um 196,4 Mio € höher bei 9.013,2 Mio € (+2,2%). Ursächlich für diesen Anstieg war die Zunahme der langfristigen Vermögenswerte. Auf der Passivseite stieg vor allem das Eigenkapital.

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich um 395,5 Mio € auf 8.081,3 Mio € (+5,1%). Zusätzlich zur Investitionstätigkeit spiegelte sich im Anstieg der Sachanlagen die Erweiterung des Konsolidierungskreises um die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana und AMU Holdings Inc. wider. Der Erwerb der Konzern-Gesellschaften war auch der wesentliche Grund für die Zunahme der Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ und „Geschäfts- oder Firmenwerte“. Die „Anderen Finanzanlagen“ stiegen im Wesentlichen aufgrund der Investitionen im Rahmen des Finanzanlagen-Managements. Die langfristigen Vermögenswerte beinhalteten auch die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt aktivierten Aufwendungen für erweiterte Schutzauflagen aus dem zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen vom 26. Mai 2014 in Höhe von 27,0 Mio € (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 51). Eine Verringerung von 1.131,0 Mio € auf 931,9 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Vermögenswerte** (-17,6%). Gründe für den Rückgang waren unter anderem die Tilgung von Finanzschulden, die Dividendenzahlung sowie die Kaufpreiszahlungen für den Erwerb der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana. Die „zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte“ standen im Zusammenhang mit der Veräußerungsabsicht der Air-Transport IT Services, Inc. sowie der FSG Flughafen-Service GmbH.

Trotz der Dividendenausschüttung nahm das **Eigenkapital** im Vergleich zum Bilanzstichtag 2013 um 187,2 Mio € auf 3.286,0 Mio € (+6,0%) zu. Wesentlich für den Anstieg war insbesondere das positive Konzern-Ergebnis in Höhe von 251,8 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich um 1,1 Prozentpunkte auf 34,4% (31. Dezember 2013: 33,3%).

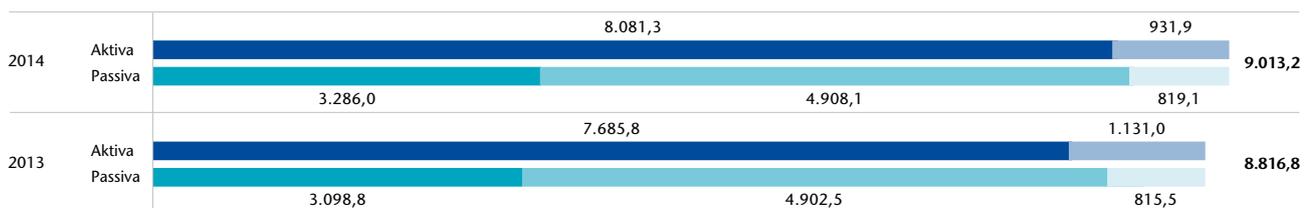
Die **langfristigen Schulden** lagen nahezu unverändert im Vergleich zum Bilanzstichtag 2013 bei 4.908,1 Mio € (+0,1%). Trotz neuer Schuldscheindarlehen in Höhe von 400 Mio € reduzierten sich die „Finanzschulden“, vor allem aufgrund von fristigkeitsbedingten Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden. Dem gegenüber stand eine größere Position „Latenter Steuerverpflichtungen“. Im Zusammenhang mit den Verpflichtungen aus dem zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen vom 26. Mai 2014 wurden im Berichtszeitraum insgesamt Rückstellungen in Höhe von 27,0 Mio € gebildet. Die **kurzfristigen Schulden** in Höhe von 819,1 Mio € lagen ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres von 815,5 Mio € (+0,4%). Leicht höhere „Finanzschulden“, die aus Umgliederungen resultierten, wurden durch geringere „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“ nahezu ausgeglichen.

Die **Brutto-Finanzschulden** lagen zum 31. Dezember 2014 mit 4.192,4 Mio € um 46,3 Mio € unter dem Niveau des 31. Dezember 2013 (-1,1%). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.179,6 Mio € (31. Dezember 2013: 1.368,1 Mio €) ergaben sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2013 um 5,0% höhere **Netto-Finanzschulden** von 3.012,8 Mio € (31. Dezember 2013: 2.870,6 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 97,3% (31. Dezember 2013: 97,7%). Zusätzlich zur Liquidität standen Fraport zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 486,8 Mio € (im Vorjahr: 505,7 Mio €) zur Verfügung.

Neben dem Erwerb der AMU Holdings Inc. sowie der Anteile am Flughafen Ljubljana hatten weitere Unternehmenskäufe, -verkäufe sowie Anteilserhöhungen oder -reduzierungen im vergangenen Geschäftsjahr keinen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Vermögens- und Kapitalstruktur. Auch die Veränderungen der Inflationsraten sowie die Marktbewertung von Finanzinstrumenten blieben ohne signifikante Auswirkungen.

### Bilanzstruktur zum 31. Dezember

in Mio €



- Langfristige Vermögenswerte
- Kurzfristige Vermögenswerte
- Eigenkapital
- Langfristige Schulden
- Kurzfristige Schulden

Grafik 10

### Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2014 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen – ohne Unternehmenserwerbe – im Fraport-Konzern bei 488,0 Mio € (im Vorjahr: 680,3 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 270,3 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 386,8 Mio €), 161,9 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 219,4 Mio €), 16,4 Mio € auf „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 14,4 Mio €) und 39,4 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und Flughafen-Betreiberprojekte (im Vorjahr: 59,7 Mio €). Aus der Aktivierung von Bauzeitinsen resultierten Zugänge in Höhe von 15,2 Mio € (im Vorjahr: 17,8 Mio €). Aus dem Erwerb der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana entfielen 19,0 Mio € auf Zugänge zum Geschäfts- oder Firmenwert, 101,1 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte und 184,3 Mio € auf Sachanlagen.

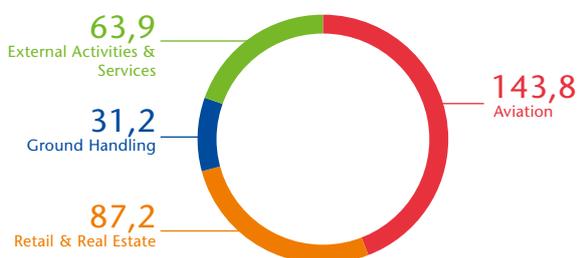
In Höhe von 276,2 Mio € entfiel der Großteil der Zugänge zum Anlagevermögen auf die Fraport AG (im Vorjahr: 372,3 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3. Die Zugänge beinhalteten zudem die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt aktivierten Aufwendungen für erweiterte Schutzanlagen aus dem zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen vom 26. Mai 2014 in Höhe von 27,0 Mio €.

Die Zugänge zum Finanzanlagevermögen resultierten vor allem aus Wertpapieren und dem positiven Ergebnisbeitrag der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya.

Die Zugänge zu Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfielen auf folgende Segmente:

### Zugänge je Segment

in Mio €



Grafik 11

### Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschaftete der Fraport-Konzern einen **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativen Cash Flow)** von 506,2 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr war dies eine deutliche Steigerung von 52,0 Mio €. Grund für die Verbesserung war ein höherer Zufluss aus dem betrieblichen Bereich, der auf die positive operative Geschäfts- und Ergebnisentwicklung sowie auf geringere Verbindlichkeiten im Vergleich zum Vorjahresstichtag zurückzuführen war.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** stieg im vergangenen Geschäftsjahr von 418,4 Mio € auf 523,8 Mio €. Ursächlich für den höheren Mittelabfluss war der Erwerb der neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana, der sich auf insgesamt 271,1 Mio € bezifferte. Die Mittelabflüsse für Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte lagen aufgrund geringerer Investitionen deutlich um 102,3 Mio € beziehungsweise 40,9 Mio € unter den Werten des Vorjahres.

Die positive Entwicklung des operativen Cash Flows und die geringeren Investitionen in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte führten zu einem deutlichen Anstieg des **Free Cash Flows** von 34,3 Mio € auf

246,8 Mio €. Entsprechend der neuen Definition berücksichtigt der Free Cash Flow auch erhaltene Dividenden aus At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften in Höhe von 31,8 Mio €, der Vorjahreswert wurde um Dividenden in Höhe von 17,1 Mio € angepasst.

Inklusive der Investitionen und Erlöse aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie der Rückflüsse von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 292,7 Mio € (im Vorjahr: 199,7 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** von 184,5 Mio € (im Vorjahr: 228,2 Mio €) resultierte im Wesentlichen aus der Rückführung von Finanzschulden sowie der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2013.

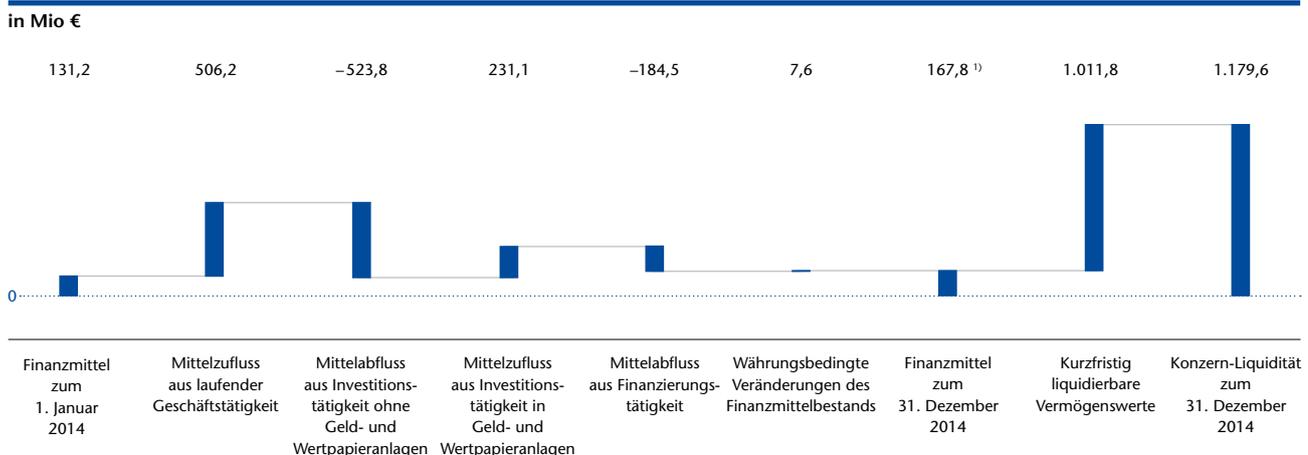
Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen zum 31. Dezember 2014 Bankguthaben in Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Der **Finanzmittelbestand** der Kapitalflussrechnung belief sich daher zum 31. Dezember 2014 auf 167,8 Mio € (im Vorjahr: 131,2 Mio €). Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Bilanzwert.

### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	167,8	131,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	210,0	332,4
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>401,1</b>	<b>486,9</b>

Tabelle 21

### Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



<sup>1)</sup> Die Differenz zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz ergibt sich aus den Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten und den Finanzmitteln mit Verfügungsbeschränkung.

Grafik 12

## Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement der Fraport AG verfolgte in 2014 unverändert eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitenprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (23,2%), Anleihen (23,5%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (19,1%) sowie Schuldscheindarlehen (34,2%). Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 1.200 Mio €.

In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,2 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 4,0 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil

der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 30%, der fixe Anteil bei rund 70% (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 40%, fixer Anteil: rund 60%). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,5% (im Vorjahr: 3,6%).

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von marktüblichen Projektfinanzierungen.

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Zinsstruktur der Konzern-Finanzierungsinstrumente sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

## Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2008	263	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	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.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0% p. a.
2014	350	2021	endfällig	fix	1,436% p. a.	
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436% p. a.	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	770	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25% p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875% p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2012	962 (überwiegend in € denominated)	2015–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	1/3/6/12-Monats-EURIBOR/CHF-Libor + Marge
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2007	110 (originär in US-\$)	2022	fortlaufende Tilgung während der Laufzeit	fix	6,88% p. a.

Tabelle 22

Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Fördermittel-Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control Klausel). Sofern sich bei Eintritt daraus nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften 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. Zum Bilanzstichtag 2014 waren diese eingehalten.

## Liquiditätsanalyse

Die Fraport AG hat ihre Strategie zur breiten Diversifizierung der Anlagen in Unternehmensanleihen im Geschäftsjahr 2014 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

## Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheinanleihen	22,5	2,7	variabel
	28,1	1,5	fix
Tagesgeld	0,0	–	fix
Termingeld	210,0	0,7	fix
Anleihen	172,1	2,4	variabel
	485,9	2,9	fix
davon Staaten	10,5	2,4	fix
davon Finanztitel	150,1	1,6	variabel
	88,2	2,2	fix
davon Versicherungen	6,7	3,2	fix
davon Industrie	22,1	4,0	variabel
	380,6	3,1	fix
Commercial Paper	69,9	1,8	fix

<sup>1)</sup> Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

Tabelle 23

Die Industrie-Schuldscheinanleihen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilen sich zum 31. Dezember 2014 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 487,7 Mio €):

## Verteilung der Industrieanlagen

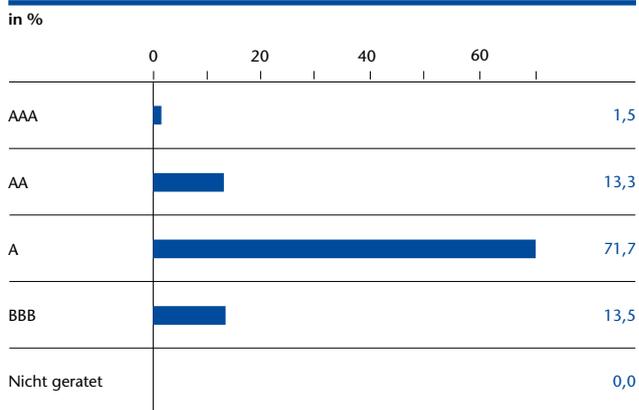
in %



Grafik 13

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

### Ratingstruktur der Anlagen



Grafik 14

Im Rahmen des Asset-Managements konnte auf Basis eigener Ermittlungen über das gesamte Wertpapier-Portfolio eine Performance von nahezu 2% realisiert werden. Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2014 einen Wert von 0,84% (8,2 Mio €) aus.

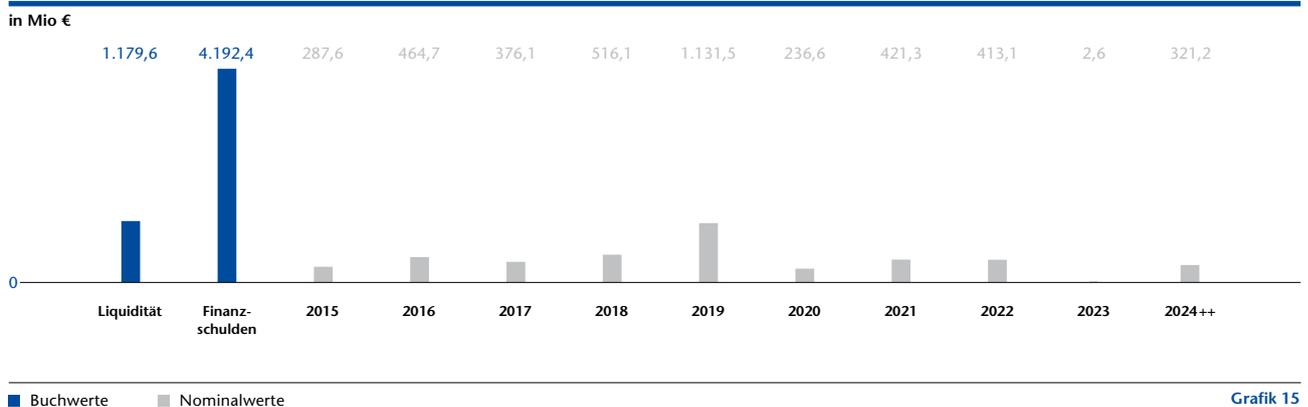
Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 174,6 Mio € (im Vorjahr: 132,4 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

### Ausgewogene Finanzstruktur zum Bilanzstichtag

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung des Fraport-Konzerns wies zum Bilanzstichtag eine ausgeglichene Tilgungsstruktur aus (Finanzverschuldung in Fremdwährung umgerechnet zum Bilanzstichtagskurs).

In 2014 wurden erstmals unterjährig nicht geratete Industrie-Anleihen sowie -Commercial Papers erworben. Zum Bilanzstichtag befanden sich allerdings ausschließlich geratete Assets im Industrie-Portfolio.

### Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2014



Grafik 15

### Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

### Rating

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

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der prognostizierten Entwicklung der Vermögens- und Finanzlage für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2013 ab Seite 84) haben sich folgende Abweichungen ergeben:

Aufgrund eines stärker als geplant rückläufigen Investitionsvolumens in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte verbesserte sich der Free Cash Flow deutlich gegenüber 2013 (Prognose: leichte Verbesserung).

Im Zusammenhang mit der Akquisition der AMU Holdings Inc. und dem Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana verringerte sich die Liquidität leicht stärker als prognostiziert. Korrespondierend erhöhten sich die Netto-Finanzschulden leicht stärker als erwartet, was zu einer konstanten Gearing Ratio führte (Prognose: leicht unter dem Niveau von 2013). Entgegen der Erwartungen stieg die Bilanzsumme wegen der Aufnahme neuer Schuldscheindarlehen und der Erweiterung des Konsolidierungskreises (Prognose: geringfügiger Rückgang).

## Wertorientierte Steuerung

### Entwicklung des Wertbeitrags 2014

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services <sup>1)</sup>	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
EBIT	482,8	438,6	115,5	90,6	275,0	267,0	7,5	-4,4	127,8	100,2
Fraport-Assets	5.253,9	5.061,7	2.258,3	2.208,0	1.808,4	1.756,6	574,7	570,6	889,9	763,0
Kapitalkosten vor Steuern	499,1	480,9	214,5	209,8	171,8	166,9	54,6	54,2	84,5	72,5
Wertbeitrag vor Steuern	-16,3	-42,3	-99,0	-119,2	103,2	100,1	-47,1	-58,6	43,3	27,7
ROFRA	9,2%	8,7%	5,1%	4,1%	15,2%	15,2%	1,3%	-0,8%	14,4%	13,1%

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

Tabelle 24

Im Geschäftsjahr 2014 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 26,0 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei -16,3 Mio € (im Vorjahr: -42,3 Mio €). Der Wertbeitrag des Segments Aviation verbesserte sich durch die positive EBIT-Entwicklung des Segments von -119,2 Mio € auf -99,0 Mio €, blieb jedoch weiterhin negativ. Das Segment Retail & Real Estate steigerte seinen Wertbeitrag von 100,1 Mio € auf 103,2 Mio €. Grund hierfür war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten vor Steuern überproportionale EBIT-Entwicklung des Segments. Aufgrund der positiven EBIT-Entwicklung des Segments Ground Handling erhöhte sich der Wertbeitrag von -58,6 Mio € auf -47,1 Mio €. Im Segment External Activities & Services stieg der Wertbeitrag von 27,7 Mio € auf 43,3 Mio €. Die positive EBIT-Entwicklung im Segment External Activities & Services resultierte unter anderem aus dem Einbezug der positiven Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya sowie aus dem Wegfall des negativen Ergebnisbeitrags der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Pulkovo. Die unterjährige Einbeziehung der Konzern-Gesellschaften Ljubljana sowie der AMU Holdings Inc. führte zu einem deutlichen Anstieg der Fraport-Assets im Segment External Activities & Services.

Der ROFRA des Fraport-Konzerns stieg von 8,7% auf 9,2%.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der prognostizierten Entwicklung der Konzern- und Segment-Wertbeiträge für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2013 ab Seite 84) entwickelten sich die Wertbeiträge der Segmente Aviation und Ground Handling aufgrund der leicht besser als prognostizierten EBIT-Entwicklung geringfügig über den Erwartungen. Im Segment External Activities & Services führte insbesondere die positive Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya und der Wegfall des negativen Ergebnisbeitrags der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Pulkovo zu einer leicht besser als prognostizierten Wertbeitragsentwicklung. Der Wertbeitrag des Segments Retail & Real Estate entwickelte sich im Rahmen der Prognose.

## Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

### Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Indikatoren	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt)	80%	80%	0 PP	–
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt)	81,1%	82,3%	–1,2 PP	–
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt)	98,6%	98,4%	0,2 PP	–
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt)	97,8%	94,8%	3,0 PP	–
Mitarbeiterzufriedenheit	2,89	3,02	0,13	–
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle <sup>1)</sup>	1.473	1.342	131	9,8

<sup>1)</sup> Werte zum Stichtag 31. Dezember 2014 beziehungsweise 31. Dezember 2013.

Aufgrund von Nachmeldungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Tabelle 25

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit der Passagiere

Als Resultat der in den vergangenen Geschäftsjahren ergriffenen Maßnahmen der Service-Initiative „Great to have you here!“ ist es – bei gestiegenen Passagierzahlen – gelungen, die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt in 2014 auf dem Vorjahresniveau von rund 80% zu halten. Positiv wirkte sich unter anderem die Einführung eines unbegrenzt freien WLAN-Angebots in den Terminals seit 1. Juli 2014 aus.

Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 79,8% um 0,7 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 79,1%). Der Flughafen in Lima erreichte unverändert einen hohen Wert zufriedener Passagiere von 95,0% (im Vorjahr: 95,0%). An den Flughäfen in Varna und Burgas verbesserten sich die Zufriedenheitswerte aufgrund der Terminal-Inbetriebnahmen an beiden Standorten von 86,5% auf 97,0%. Aufgrund der anteiligen Einbeziehung war für den Standort Ljubljana kein Zufriedenheitswert zu ermitteln, der Fraport betraf.

#### Pünktlichkeitsquote

In 2014 wirkten sich am Standort Frankfurt unverändert die zusätzlichen Kapazitäten aus der Landebahn Nordwest und der Terminal-Erweiterung A-Plus fördernd auf die Pünktlichkeitssituation aus. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 81,1% konnte der hohe Vorjahreswert jedoch nicht ganz erreicht werden (2013: 82,3%). Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 entwickelte sich in 2014 das erste Halbjahr zunächst deutlich besser. Das hohe Passagieraufkommen in den Sommermonaten, die Auswirkungen der Streiks (insbesondere im vierten Quartal) und Witterungseinflüsse führten jedoch im zweiten Halbjahr zu einer niedrigeren Pünktlichkeitsquote.

#### Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,6% und lag damit um 0,2 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Insbesondere in den Monaten Februar und März 2014 entwickelte sich die Konnektivität besser als im Vorjahresvergleich.

#### Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Anlagenverfügbarkeitsquote erreichte im Geschäftsjahr 2014 einen Wert von durchschnittlich 97,8% und lag damit um 3,0 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum verbesserte sich insbesondere die Verfügbarkeit der Aufzüge (durchschnittlich 97,7% zu 95,0%) und der Fahrtreppen (durchschnittlich 96,8% zu 92,2%). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 99,8% waren die Fluggastbrücken im Berichtszeitraum nahezu jederzeit erreichbar (im Vorjahr: 99,7%).

#### Attraktivität als Arbeitgeber

##### Mitarbeiterzufriedenheit

Der Indexwert, der die Gesamtzufriedenheit der Beschäftigten im Konzern ausdrückt, lag bei 2,89 und damit besser als im Vorjahr (3,02). Zur Verbesserung des direkten Arbeitsumfelds wurden in 2014 eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen initiiert. Dadurch konnten trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen einzelne Aspekte der Mitarbeiterzufriedenheit verbessert werden. Die Rücklaufquote der Befragung betrug rund 48% (im Vorjahr: etwa 50%). Ab dem Geschäftsjahr 2015 wird die Mitarbeiterzufriedenheit mittels einer Online-Befragung erhoben.

#### Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle im Geschäftsjahr 2014 stieg von 1.342 auf 1.473. Im Vorjahresvergleich waren vor allem in der Fraport AG – hier insbesondere im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste – sowie in der Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services mehr Arbeitsunfälle zu verzeichnen.

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2013 ab Seite 84) gab es bezüglich der Nicht finanziellen Leistungsindikatoren folgende Abweichungen:

Entgegen der Prognose konnte die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle trotz anhaltender Arbeitsschutzschulungen gegenüber dem Vorjahr nicht gesenkt werden.

Die weiteren Prognosen wurden eingehalten.

## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten im Konzern

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.395	20.481	-86	-0,4
davon Fraport AG	10.725	10.992	-267	-2,4
davon Konzern-Gesellschaften	9.670	9.489	181	1,9
davon in Deutschland	18.657	18.783	-126	-0,7
davon im Ausland	1.738	1.698	40	2,4

Tabelle 26

Verglichen mit dem Vorjahr blieb die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2014 in Höhe von 20.395 in etwa stabil (im Vorjahr: 20.481). In Deutschland kam es insbesondere in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens am Standort Frankfurt zu einem erhöhten Personalbedarf (+243 Beschäftigte). Einen gegenläufigen Effekt auf die konzernweite Zahl der Beschäftigten hatte die Verringerung des Personalbestands in der Fraport AG, die vor allem auf eine Nutzung der Fluktuation in Verbindung mit einem verstärkten Personaleinsatz

der Konzern-Gesellschaften zurückzuführen war, sowie eine rückläufige Beschäftigung in den Konzern-Gesellschaften FraSec Fraport Security Services und GCS Gesellschaft für Cleaning Service. Außerhalb von Deutschland erhöhte sich der Personalbestand insbesondere aufgrund der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+102 Beschäftigte) und AMU Holdings Inc. (+11 Beschäftigte).

Mit 10,5% lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr leicht über dem Wert des Vorjahres von 10,0%.

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten nach Segmenten	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.082	6.199	-117	-1,9
Retail & Real Estate	613	598	15	2,5
Ground Handling	9.038	8.993	45	0,5
External Activities & Services	4.662	4.691	-29	-0,6

Tabelle 27

Während die gesunkene Mitarbeiterzahl im Segment Aviation vorrangig auf die rückläufige Beschäftigung in der Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services zurückzuführen war, resultierte der leichte Zuwachs im Segment Retail & Real Estate im Wesentlichen durch eine Zunahme der Beschäftigtenzahl in der Fraport AG. Im Segment Ground Handling erhöhte sich die Mitarbeiterzahl insbesondere auf-

grund des zuvor genannten Personalbedarfs der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service. Im Segment External Activities & Services sank die Mitarbeiterzahl trotz der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana und AMU Holdings Inc. vor allem wegen einer niedrigeren Beschäftigung in den Konzern-Gesellschaften GCS Gesellschaft für Cleaning Service und Lima.

## Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2014	31.12.2013	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.116	22.458	658	2,9
davon Fraport AG	11.694	11.985	-291	-2,4
davon Konzern-Gesellschaften	11.422	10.473	949	9,1
davon in Deutschland	20.956	20.744	212	1,0
davon im Ausland	2.160	1.714	446	26,0

Tabelle 28

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag stieg die Zahl der Gesamtbeschäftigten (Beschäftigte inklusive Gemeinschaftsunternehmen, Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2014 von 22.458 auf 23.116 (+658 Beschäftigte). Trotz des Rückgangs bei der Fraport AG von 291 Beschäftigten aufgrund der Nutzung von Fluktuation kam es in Verbindung mit einem verstärkten Personaleinsatz bei den Konzern-Gesellschaften in Summe zu einer Erhöhung des konzernweiten Personalstands zum Bilanzstichtag. Der Anstieg außerhalb Deutschlands war insbesondere auf die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana und AMU Holdings Inc. zurückzuführen.

### Entwicklung der Personalstruktur

Fraport weiß die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Die Vielfalt hilft dem Konzern, die Anliegen seiner Kunden besser verstehen zu können, innovative Lösungen zu entwickeln und in einer globalen Wirtschaft wettbewerbsfähig zu bleiben. Diversity- (Vielfalt-) Management ist deshalb zentraler Bestandteil der Personalstrategie. Basis hierfür ist eine Konzern-Betriebsvereinbarung, die unter anderem die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit, der Förderung von Frauen in Führungspositionen und der Vielfalt festschreibt. Diese Prinzipien sind Bestandteil bei Rekrutierungsentscheidungen und Qualifizierungsmaßnahmen.

Die Frauenquote, eine der wesentlichen Diversity-Kennzahlen, erhöhte sich im Geschäftsjahr 2014 um 0,8 Prozentpunkte auf 23,7% (im Vorjahr: 22,9%). In Höhe von 30,0% (im Vorjahr: 27,7%) überstieg die Quote der Frauen in Führungspositionen auch in 2014 die zuvor genannte konzernweite Frauenquote.

Weitere Kennzahlen der Diversity entwickelten sich im Geschäftsjahr 2014 wie folgt:

Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg – trotz einer nahezu konstant hohen Zahl Auszubildender von 342 (im Vorjahr: 352) – leicht von 41,9 Jahren auf 42,4 Jahren. Eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) besaßen 20,2% der Beschäftigten (im Vorjahr: 20,1%). Die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 7,7% (im Vorjahr: 7,6%). Die Zahl der Weiterbildungstage nahm im Geschäftsjahr 2014 von durchschnittlich 3,8 Tagen im Vorjahr auf 3,0 Tage ab.

## Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sodass nähere Angaben nach DRS 20 entfallen. Jedoch dienen dem Konzern Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Faktoren zur Erhöhung der eigenen Produktqualität und damit zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74).

Im Rahmen des konzernweiten Ideenmanagements nutzt Fraport konsequent das Potenzial der eigenen Mitarbeiter. Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Konzern-Ideenmanagement ausgerichtet und erneut ein Innovationspreis ausgeschrieben, der im ersten Halbjahr 2015 verliehen wird. Insgesamt wurden in 2014 899 Ideen eingereicht und 49 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 1.125 Ideen, 74 Umsetzungen).

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

## Aktie und Investor Relations

### Aktienentwicklung 2014

Der deutsche Aktienmarkt entwickelte sich im Jahr 2014 uneinheitlich. Während positive Effekte aus den anhaltenden Niedrigzinspolitiken nationaler Banken und dem insgesamt freundlichen konjunkturellem Umfeld resultierten, wirkten geopolitische Krisen, Kappungen von Gewinnprognosen und sich eintrübende Wirtschaftsaussichten negativ. In Summe schloss der DAX-Leitindex den Berichtszeitraum bei 9.806 Punkten und damit leicht über dem Schlusswert des Vorjahres (+2,7%). Der MDAX verbesserte sich im gleichen Zeitraum um 2,2% und schloss bei 16.935 Punkten.

Die Fraport-Aktie beendete das Geschäftsjahr 2014 mit einem Kurs von 48,04€ und damit um 11,7% unter dem Vorjahresschlusskurs von 54,39€. Nach einer nahezu konstanten Entwicklung im ersten Quartal 2014 (–0,3% gegenüber dem Schlusskurs von 2013), verschlechterte sich der Wert der Fraport-Aktie im zweiten Quartal vor allem aufgrund der Gewinnwarnung der Deutschen Lufthansa AG vom 11. Juni 2014 um 4,8%. Im Zusammenhang mit der positiven operativen Entwicklung erholte sich die Fraport-Aktie im dritten Quartal leicht und legte um 0,9% auf 52,06€ zu. Enttäuschende Neunmonats-Finanzzahlen und die Einpreisung temporär belastender Effekte aus dem geplanten Erwerb der Konzessionen zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen setzten die Aktie im vierten Quartal unter Druck und führten zu einem Kursrückgang von 7,7% auf 48,04€. Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 2. Juni 2014 von 1,25€ je Aktie lag der Rückgang der Fraport-Aktie im vergangenen Geschäftsjahr bei 5,10€ oder 9,4%.

Die Marktkapitalisierung von Fraport lag damit zum Jahresschluss bei 4,4 Mrd € (im Vorjahr: 5,0 Mrd €) und erreichte damit den 22. Rang der 50 Aktientitel des MDAX (im Vorjahr: 15. Rang). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 40. Platz (im Vorjahr: 42. Platz). Mit durchschnittlich 100.101 täglich gehandelten Aktien sank das Handelsvolumen der Aktie in 2014 um 15,6% im Vorjahresvergleich (im Vorjahr: 118.554).

## Fraport-Aktie

	2014	2013	Q1 2014	Q2 2014	Q3 2014	Q4 2014
Eröffnungskurs in €	54,39	43,94	54,39	54,22	51,60	52,06
Schlusskurs in €	48,04	54,39	54,22	51,60	52,06	48,04
Veränderung absolut <sup>1)</sup>	-6,35	10,45	-0,17	-2,62	0,46	-4,02
Veränderung in % <sup>2)</sup>	-11,7%	23,8%	-0,3%	-4,8%	0,9%	-7,7%
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	57,77	57,41	57,77	56,28	53,22	51,87
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	47,19	42,33	52,55	51,02	47,19	47,47
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	52,13	48,38	55,20	53,62	50,75	48,92
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	100.101	118.554	90.313	84.197	101.328	123.657
Marktkapitalisierung in Mio € (Stichtagskurs)	4.436	5.020	5.004	4.765	4.807	4.436

<sup>1)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2014: -5,10€, 2013: +11,70€, Q2 2014: -1,37€.

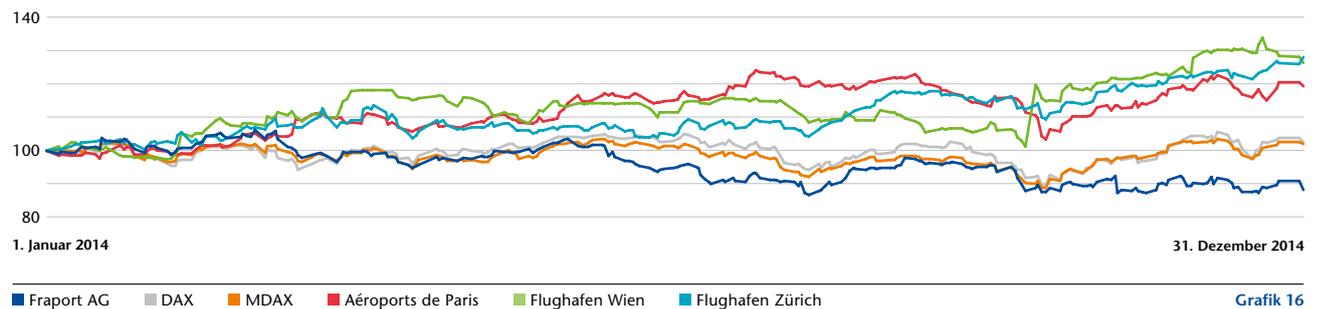
<sup>2)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2014: -9,4%, 2013: +26,6%, Q2 2014: -2,5%.

Tabelle 29

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen in 2014 folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +19,0%, Flughafen Wien +25,9% und Flughafen Zürich +27,8%.

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

in % (auf 100 indiziert)



## Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie

		2014	2013
Grundkapital Fraport AG <sup>1)</sup>	in Mio €	923,4	922,9
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	92.342.748	92.289.654
Anzahl Aktien im Umlauf <sup>2)</sup> zum 31.12.	Stück	92.265.383	92.212.289
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.240.662	92.173.637
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	-9,4	26,6
Beta relativ zum MDAX		0,80	0,80
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,54	2,40
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,54	2,39
Kurs-Gewinn-Verhältnis		18,9	22,7
Dividende je Aktie <sup>3)</sup>	in €	1,35	1,25
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	124,7	115,4
Dividendenrendite zum 31. Dezember <sup>3)</sup>	in %	2,8	2,3

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

<sup>1)</sup> Inklusive der eigenen Aktien.

<sup>2)</sup> Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

<sup>3)</sup> Vorgeschlagene Dividende (2015).

Tabelle 30

## Entwicklung der Aktionärsstruktur

### Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
RARE Infrastructure Limited <sup>1)</sup>	31. Januar 2014	Überschreitung der 5%-Schwelle	5,27%
Lazard Asset Management <sup>2)</sup>	9. Mai 2014	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,88%

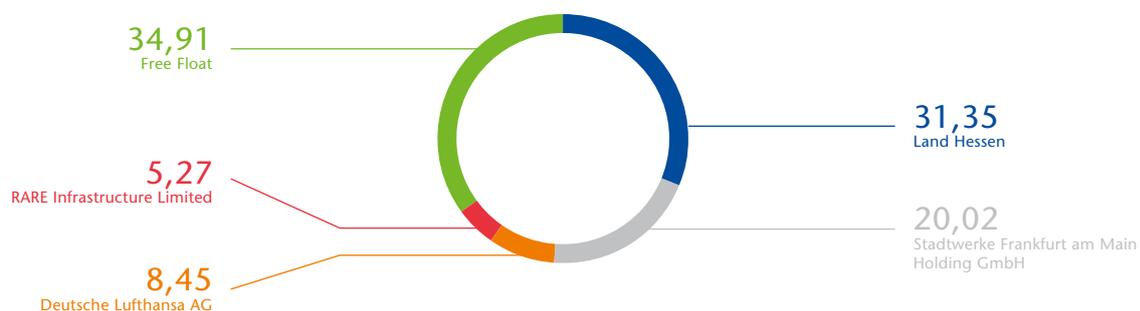
<sup>1)</sup> RARE Infrastructure Limited waren davon 5,27% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 zuzurechnen.

<sup>2)</sup> Lazard Asset Management waren davon 2,88% der Stimmrechte nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Tabelle 31

### Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2014 <sup>1)</sup>

in %



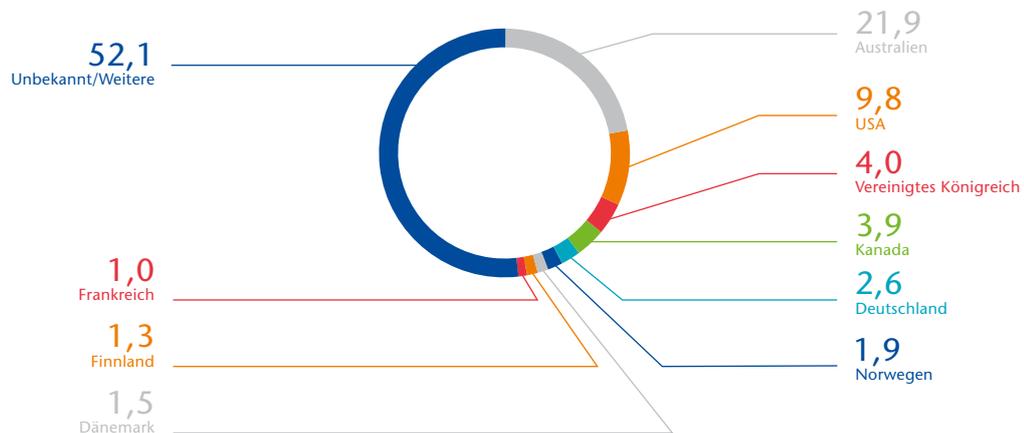
<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2014 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 17

Soweit bekannt, verteilte sich der im Streubesitz befindliche Anteil der Fraport-Aktien auf folgende Länder:

### Streubesitz-Verteilung <sup>1)</sup>

in %



<sup>1)</sup> Streubesitz ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Deutschen Lufthansa AG, Quelle: Eigene Angaben Fraport AG.

Grafik 18

### Dividende für das Geschäftsjahr 2014 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Der Vorstand beabsichtigt, der Hauptversammlung 2015 eine Dividende von 1,35€ je Aktie vorzuschlagen. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Erhöhung um 0,10€ beziehungsweise 8,0% (prognostizierte Entwicklung des Lageberichts 2013: im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende). Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2014 von 48,04€ ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,8% (im Vorjahr: 2,3%). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 124,7 Mio € (im Vorjahr: 115,4 Mio €) würde damit – im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2014 der Fraport AG von 178,5 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 69,9% (im Vorjahr: 66,4%) beziehungsweise – im Verhältnis zu dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Konzern-Ergebnis von 234,7 Mio € – von 53,1% entsprechen (im Vorjahr: 52,2%).

### Investor Relations (IR)

Fraport hat im Geschäftsjahr 2014 seine Kommunikation mit Investoren und Analysten fortgeführt. Auf zahlreichen Konferenzen und Roadshows wurden Interessenten die Konzern-Strategie und die aktuelle sowie die prognostizierte Geschäftsentwicklung ausführlich erläutert. Fokus der Gespräche waren in 2014 die Verkehrsentwicklungen an den Konzern-Standorten, die Planungen zum Bau von Terminal 3 sowie die Entwicklung des Free Cash Flows, die Kostensituation und Strategie der Deutschen Lufthansa als Hauptkunde am Standort Frankfurt sowie die Portfolio-Entwicklung und Strategie im Segment External Activities & Services.

Das IR-Dienstleistungsspektrum umfasste weiter den direkten Kontakt per Telefon, Mail oder in Terminen vor Ort, die Unternehmens-Hauptversammlung, eine Analystenkonferenz zur Publikation der vorläufigen Geschäftszahlen, drei Conference Calls zu den Quartalspublikationen und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de).

### Nachtragsbericht

Im Rahmen einer diversifizierten Finanzierungsstruktur hat Fraport in 2006 ein Schweizer Franken-Darlehen mit einem Volumen von 72,9 Mio CHF und Fälligkeit im Mai 2016 aufgenommen. Gegen Währungskurschwankungen bestehen keine Absicherungen, da Fraport grundsätzlich nur liquiditätswirksame Transaktionsrisiken sichert, nicht aber Translationsrisiken. Mit Einstellung der €-Stützungskäufe durch die Schweizer Nationalbank unterliegt das CHF-Darlehen seit dem 15. Januar 2015 erhöhten Währungsschwankungen. Ausgehend von einem paritätischen Kursverhältnis zwischen dem € und dem CHF ist vor diesem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Fälligkeit in 2016 in € zu erstattende Gegenwert mit rund 12 Mio € höher anzusetzen. Dieser Betrag könnte sich bereits zum Stichtag des nächsten Quartals, ausgehend von einer bis dahin unveränderten Situation, negativ auf das Finanzergebnis des Fraport-Konzerns auswirken.

Auf der Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. vom 19. Januar 2015 wurde mit 99,954% der Stimmen der Squeeze-out der verbliebenen Minderheitsaktionäre beschlossen. Im Anschluss an die Registrierung des Beschlusses wird Fraport die restlichen Anteile der Gesellschaft übertragen bekommen und 100% an der Aerodrom Ljubljana, d.d. halten. Der Squeeze-out wird keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns haben.

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

## Prognosebericht

### Gesamtaussage des Vorstands

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen, deren Zuschlag Fraport im November 2014 durch die staatliche griechische Privatisierungsgesellschaft HRADF erhalten hat, Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Aufgrund der Neuwahl des griechischen Parlaments am 25. Januar 2015 und des vollzogenen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Der Vorstand prognostiziert die mittelfristige Unternehmensentwicklung daher in Abhängigkeit der Vertragsabschlüsse. Dabei wird zunächst die organische Entwicklung des Konzerns (ohne Vertragsabschlüsse) prognostiziert, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand, dass sich das prognostizierte globale Wirtschaftswachstum positiv auf die konzernweite Passagierentwicklung auswirken wird. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden sich am Standort Frankfurt insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte umsatzsteigernd auswirken. Außerhalb von Frankfurt werden sich im Geschäftsjahr 2015 vor allem die erstmalig ganzjährige Konsolidierung der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana umsatz- und ergebnissteigernd auswirken. Negative Effekte erwartet der Vorstand insbesondere aus höheren Personalaufwendungen, die im Zusammenhang mit Tarifierhöhungen stehen werden, sowie aus einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand. Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die einerseits aus zukünftigen Änderungen der Zinsen sowie andererseits aus Änderungen des Währungskursniveaus resultiert, erwartet der Vorstand eine nachhaltige Verbesserung des Konzern-Ergebnisses. Je nach weiterer Abwertung des russischen Rubels können sich insbesondere negative Effekte aus dem Engagement am Flughafen St. Petersburg ergeben (siehe auch Risiko- und Chancenbericht ab Seite 74).

Kurzfristig erwartet der Vorstand – trotz Investitionen in Instandhaltungsmaßnahmen und dem für 2015 geplanten Baubeginn von Terminal 3 – positive Free Cash Flows, sodass die Netto-Verschuldung und Gearing Ratio anteilig zurückgeführt werden. Im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristigen Investitionsbedarf am Standort Frankfurt sowie am Standort Lima erwartet der Vorstand eine erneute, vorübergehende Belastung der Netto-Verschuldung und Gearing Ratio. Die finanzielle Situation bewertet der Vorstand unverändert als

stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind nicht erkennbar. Abgesehen von dem Erwerb der Konzessionsverträge zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen sind keine weiteren bedeutenden Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe im Prognosezeitraum enthalten.

Der geplante Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird sich auf die mittelfristig erwartete Entwicklung der Ertragslage voraussichtlich wie folgt auswirken: Für das erste Jahr der ganzjährigen Konsolidierung der griechischen Konzern-Gesellschaften erwartet der Vorstand zusätzliche Umsatzerlöse von etwa 180 Mio € sowie ein zusätzliches EBITDA von etwa 90 Mio €. Aufgrund von Zinsaufwendungen sowie der planmäßigen Abschreibung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € und der jährlichen Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € zuzüglich einer inflationsabhängigen Anpassung erwartet der Vorstand – in Abhängigkeit der Finanzierung der griechischen Konzern-Gesellschaften – nur geringe Auswirkungen auf das Konzern-Ergebnis. Je nach Zeitpunkt der Betriebsübernahme werden sich die zuvor genannten Werte anteilig auf die Konzern-Ertragslage des Übernahmejahres auswirken.

Bezogen auf die Vermögens- und Finanzlage wird es – in Abhängigkeit der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € sowie des Zeitpunkts des Abschlusses der Transaktion – zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden des Konzerns von bis zu etwa 1 Mrd € kommen. Auch die Gearing Ratio und die Bilanzsumme werden deutlich ansteigen.

### Risiko- und Chancenbericht

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

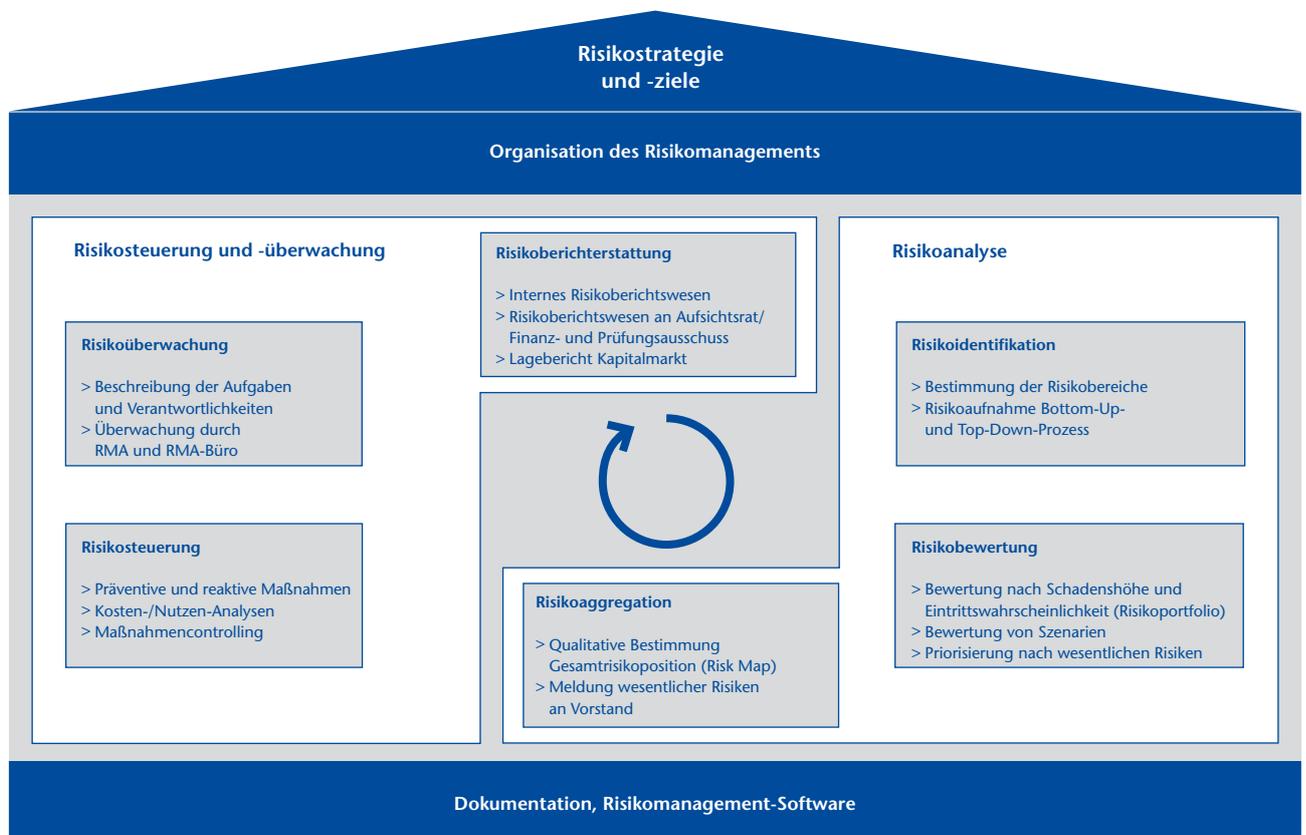
#### Risikostrategie und -ziele

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

Aus dieser Zielsetzung leiten sich die folgenden Grundsätze ab:

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

### Risikomanagement-System



Grafik 19

Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management sämtlicher wesentlicher Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA und 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 ist mit leitenden Mitarbeitern der operativen und unterstützenden Unternehmensbereiche besetzt. Die Geschäftsführung des RMA wird durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem wahrgenommen.

Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontrollsystems sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und Internen Kontroll-System-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

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

Die zentrale IKS-Organisation unterstützt bei der Implementierung des konzernweit standardisierten Internen Kontrollsystems und legt jährlich im Rahmen eines Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Gesellschaften in einen Dokumentations- und Selbstbeurteilungsprozess (sogenanntes Control Self Assessment) hinsichtlich der Wirksamkeit der wesentlichen Prozesskontrollen und der sich anschließenden jährlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat einzubeziehen sind. Durch die Verknüpfung des Risikomanagement-Systems mit dem Internen Kontrollsystem wird eine umfassendere Transparenz über die im Konzern vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente des internen Überwachungssystems. Die zentrale Konzern-Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem des Fraport-Konzerns eingebunden.

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

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

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

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

### 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 von Fraport in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Gesellschaften zu den gleichen Risikoberichterstattungszyklen beziehungsweise der ad hoc-Berichterstattung wie bei der Fraport AG determiniert.

### Risikomanagement-Prozess

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

#### 1) Identifikation und Meldung von Risiken

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente in erster Linie durch die operativen Geschäfts-, Service- und

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

#### 2) Bewertung von Risiken

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

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

Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihre (finanzielle) Schadensstufe und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten und dem Finanz- und Prüfungsausschuss, dem Vorstand sowie dem RMA gemeldet werden (siehe auch Berichtsmatrix).

3) Risikosteuerung

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

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

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

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

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

**Berichtsmatrix**

↑ Eintrittswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich ≥ 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
	möglich ≥ 10 % – 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
	niedrig bis 10 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Gesellschaften	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
		klein ≥ 0,5 Mio €	mittel ≥ 2,5 Mio €	hoch ≥ 10,0 Mio €
		→ Schadensstufe		

Grafik 20

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

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

**Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2014**

Im Jahr 2014 wurde die Risikomanagement-Richtlinie der Fraport AG überarbeitet und eine Konzern-Richtlinie für die einzubeziehenden Konzern-Gesellschaften erstellt. Diese Richtlinien wurden vom Vorstand verabschiedet und traten im Januar 2015 in Kraft. Im Rahmen der Überarbeitung/Erstellung der Richtlinien wurde die konzernweit einheitliche Risikomatrix, mit Ihren Dimensionen Schadens-, Wahrscheinlichkeits- sowie Risikostufe neu definiert und jeweils um eine weitere Stufe ergänzt, woraus mit der Gültigkeit der Richtlinien zum 1. Januar 2015 eine 4x4 Risikomatrix im Fraport-Konzern Anwendung findet.

Des Weiteren hat Fraport im Jahr 2014 ein strukturiertes Verfahren zum Monitoring von Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung eingeführt. Dabei werden die relevanten Maßnahmen hinsichtlich ihres Inhalts und Verlaufs überprüft, um insbesondere deren Implementierung und Wirksamkeit zu verfolgen sowie die Qualität der Dokumentation sicherzustellen.

### Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 HGB

Fraport versteht das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Konzern-Rechnungslegungsprozess als Prozess, der in das konzernweit geltende Interne Kontroll- und Risikomanagement-System eingebettet ist. 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 Tochtergesellschaften und zur Einbeziehung von Gemeinschaftsunternehmen und 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-Rechnungslegungs-Systems, 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.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach konzern einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellten Einzelabschlüssen (Handelsbilanz II) erfolgt dezentral bei den Gesellschaften. Für Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt wird in Einzelfällen die Buchhaltung und Abschlusserstellung im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen durch das Rechnungswesen der Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG durchgeführt. Dabei ist organisatorisch und systemseitig eine Trennung vom Rechnungswesen der Muttergesellschaft Fraport AG sichergestellt. Zur Gewährleistung einer konzern einheitlichen Bilanzierung und Bewertung hat Fraport eine IFRS-Konzern-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt, auf deren Grundlage die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen die Überleitung der Handelsbilanz I auf die Handelsbilanz II vornehmen. Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungsprozesses wird durch die in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen im Rahmen einer konzerninternen Vollständigkeitsklärung 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 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 Kapital-, Schulden-, Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Aufbereitung der Informationen für die Segment-Berichterstattung erfolgen systemseitig in SAP BPC. Vor Durchführung der Schuldenkonsolidierung erfolgt eine Abstimmung konzerninterner Salden. Die Kapitalkonsolidierung einschließlich der Fortschreibung des Wertansatzes der Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen, die Zwischenergebniseliminierung sowie die Erstellung der Kapitalflussrechnung und der Eigenkapitalveränderungsrechnung erfolgen systemunterstützt im Wesentlichen manuell. Die Ermittlung und Erfassung latenter Steuern erfolgen 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 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 sind grundsätzlich die Zentralbereiche Finanzen und Investor Relations sowie Compliance-, Werte- und Risikomanagement verantwortlich. Diese konsolidieren 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 Einzelabschlussbene 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 durchgeführt als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung.

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

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten 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 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 Finanzinstrumenten und -anlagen, werden im Rahmen des Jahresabschlussprozesses regelmäßig externe Dienstleister eingesetzt.

Wesentliche Teilprozesse des Rechnungslegungsprozesses sowie die darin enthaltenen internen Kontrollen sind planmäßig Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

### Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit von Fraport haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien, die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und External Activities & Services).

Die Fraport AG ist das Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Risiken.

### Strategische Risiken

#### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft entwickelt sich weiterhin mit gebremster Dynamik, wobei die Folgen der Finanz- und Schuldenkrise unterschiedlich weit verarbeitet sind. Die Industriestaaten haben ihre Produktion seit Jahresbeginn 2013 zwar ausgeweitet, sind aber in ihren wirtschaftlichen Aktivitäten immer noch durch Strukturprobleme belastet. Dies gilt insbesondere für das Gros der EU-Länder und für Japan. Die Wirtschaftsdynamik der Schwellenländer ist zwar weiterhin vergleichsweise hoch, hat sich aber in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt, was insbesondere auch durch die zunehmende weltwirtschaftliche Bedeutung Chinas und Indiens ins Gewicht fällt. Die größeren Volkswirtschaften Lateinamerikas, aber auch Russland, stagnieren oder wachsen derzeit nur moderat.

Trotz der insgesamt etwas positiveren Weltwirtschaftsprognosen für das Geschäftsjahr 2015 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor oder politischer Rahmenbedingungen innerhalb der EU, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verwerfen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern, eine Verschärfung der politischen und militärischen Konflikte in der Ukraine und in Nahost oder generell eine erneute Verunsicherung der Unternehmer oder Verbraucher, könnte den leichten Aufwärtstrend in Europa stoppen und eine erneute Rezession in Europa auslösen. Die globale Wirtschaft wäre hiervon ebenfalls betroffen mit der Konsequenz von erneuten Wachstumsschwächen. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch Fraport-betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

Die sich mit den Kongresswahlen in den USA verschiebenden Mehrheitsverhältnisse (politischer Patt), stellen ein – wenn auch vergleichsweise geringeres – Risiko dar. Die in den öffentlichen Medien diskutierten Risiken in China (verlangsamtes Wachstum), Japan (Rezession) und Russland (anhaltende Sanktionen und Einnahmeneinbruch durch Ölpreisverfall) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft von Fraport.

Die wirtschaftlichen Risiken könnten verstärkt zum Tragen kommen und zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport negativ beeinflussen würden. Daher beobachtet Fraport die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten. Insbesondere im Personalbereich verfügt Fraport über Vereinbarungen mit der Arbeitnehmervertretung, um in gewissem Umfang gegensteuernd eingreifen zu können.

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

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit 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. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Wachstumspfad

hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere 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 Fraport derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen genutzt, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilien-Markts.

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

#### Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

Die gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und der zunehmende Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen verändern immer wieder die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte.

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

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

Der Flughafen Frankfurt steht dabei nicht nur in Konkurrenz zu seinen etablierten europäischen Wettbewerbern, sondern muss sich zunehmend mit neuen Konkurrenten auseinandersetzen. Politische, regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, des EU-Emissionshandels, der CO<sub>2</sub>-Regulierung, Lärmschutzaufgaben und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht

somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen.

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

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, der Rekrutierung von entsprechenden Ausgleichsangeboten durch das Vertriebsmanagement, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet Fraport diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. Die der Geschäftsplanung 2015 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von zum Beispiel 2% für den Passagierverkehr daher konservativ angesetzt.

Über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste und den bisherigen Gesetzgebungsprozess hat Fraport kontinuierlich in den letzten Jahren berichtet. Die neue EU-Kommission hat im Dezember 2014 im Rahmen der Veröffentlichung ihres Arbeitsprogramms die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste gestoppt, da eine politische Einigung zu diesem Thema nicht absehbar ist. Damit wird der von der letzten EU-Kommission geplante Gesetzgebungsprozess zur Revision der BADV-Richtlinie durch die neue EU-Kommission nicht weiterverfolgt. Unabhängig davon erfordert jedoch die Marktentwicklung im Segment Ground Handling auch weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen zur Erzielung deutlich verbesserter Aufwands- und Umsatzrelationen.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnensystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West wurde am 18. August 2014 eine wasserrechtliche Anordnung erlassen. Für den Teil der Startbahn West südlich des Tunnels ist eine qualifizierte Entwässerung umzusetzen. Für den nördlichen Teil der Startbahn West ist eine qualifizierte Entwässerung weiterhin abhängig von den Messergebnissen der neu gebauten Grundwassermessstellen (nachgewiesener Eintrag von Enteisungsmitteln ins Grundwasser).

Zur Entwässerung des Parallelbahnsystems sind in der Anordnung keine Auflagen zur Realisierung einer qualifizierten Entwässerung enthalten. Die Schadensstufe wird unverändert als „hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

#### Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

Es besteht das Risiko, dass das bestehende Nachtflugverbot die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig beeinflusst. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung insbesondere im Frachtbereich abschwächt und Verkehrsrückgänge in der Fracht nicht ausgeschlossen werden können. Andererseits hat sich die Deutsche Lufthansa AG/Lufthansa Cargo AG als Hauptfrachtkunde zum Standort Frankfurt bekannt und beabsichtigt nach derzeitigem Stand, ihr Frachtzentrum auszubauen.

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

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eingelegter Verfassungsbeschwerden und einem etwaigen Gang zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet Fraport durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. Zudem engagiert Fraport sich im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit sowie der zu tätigen Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien), vom 10. Mai 2013 und 26. Mai 2014 (Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2014 auf zirka 2.464 Mio € gestiegen.

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

#### Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich seiner 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 Derivatepositionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

**Zinsrisiken** resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „niedrig“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

**Währungskursrisiken** bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften

entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „möglich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

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

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

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

**Sonstige Preisrisiken** resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Dies hat zunächst aber keinen Einfluss auf den Cash Flow. Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird. Auch ohne besondere Maßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit sonstiger Preisrisiken als „niedrig“, die Schadensstufe als „klein“ ein.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf Tz. 49 des Konzern-Anhangs verwiesen.

#### Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt Fraport

unverändert eine Strategie der „Vorratsfinanzierung“ und sichert damit die Mittelbeschaffung zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen. Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung.

#### Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

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

Ferner besteht das Risiko, dass Organe und/oder Mitarbeiter gegen Gesetze, interne Richtlinien oder von Fraport anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen, mit der Folge, dass Fraport Vermögens- und/oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation, verabschiedet in der Konzernrichtlinie zum Compliance Management System, sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren Schulung sowie die permanente Fortentwicklung des IKS, wirkt Fraport diesen potenziellen Risiken aktiv entgegen. Zusätzlich hat Fraport verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen umgesetzten Maßnahmen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „niedrig“ eingestuft.

#### Manila-Projekt (Segment External Activities & Services)

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.

In dem am 30. März 2011 eingeleiteten Schiedsverfahren von Fraport gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) hat sich das Schiedsgericht mit Entscheidung vom 10. Dezember 2014 für unzuständig erklärt, die Gerichtsbarkeit des ICSID verneint und Fraport auferlegt, der Republik der Philippinen Kosten in Höhe von 5 Mio US-\$ zu erstatten. Die Kosten des Schiedsgerichts werden zwischen den Parteien geteilt. Die im Wege der Schiedswiderklage geltend gemachten Gegenforderungen der Republik der Philippinen wurden mangels Gerichtsbarkeit gleichfalls zurückgewiesen.

Fraport wird weiterhin Entschädigungsansprüche über die lokale Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) verfolgen, an der Fraport beteiligt ist. Was das Verhältnis von Fraport zur Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die GKA-Deckung anbetrifft, gelten die Regelungen aus den Entschädigungsbescheiden und der geschlossenen Durchführungsvereinbarung fort.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen die PIATCO bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hatte das Berufungsgericht (Court of Appeals) am 29. Oktober 2013 seine Entscheidung aus dem August 2013 bestätigt, wonach die der PIATCO zustehende Gesamtentschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 31. Juli 2013) 371,4 Mio US-\$ betragen soll. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig und wurde von sämtlichen Parteien mit Rechtsmitteln vor dem Supreme Court angefochten. Ein zwischen den Parteien des Enteignungsverfahrens durchgeführtes Mediationsverfahren wurde inzwischen ohne Ergebnis beendet. Fraport ist nicht Partei des Enteignungsverfahrens, da sich dieses gegen die Projektgesellschaft richtet; eine abschließende Entscheidung im Enteignungsverfahren über eine Entschädigungszahlung berührt jedoch auch Fraport als Gesellschafter der PIATCO.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen von Fraport und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadensersatzklage 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. PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

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

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

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen Fraport, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte von Fraport

Schadensersatzklagen 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. Ferner wurden gegenüber den philippinischen Rechtsanwälten Freistellungserklärungen abgegeben. Um das bestehende Risiko abzudecken, wurde bereits im Jahr 2005 eine Rückstellung in Höhe von 3,5 Mio € gebildet. 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 drei Verfahren geführt haben. In einem dieser drei Verfahren wurde die Anklage rechtskräftig verworfen, nach entsprechenden Rechtsmitteln zuletzt durch den Supreme Court. In den beiden anderen Strafverfahren wurden die Anklagen ebenfalls verworfen, diese Entscheidungen sind jedoch noch nicht rechtskräftig. Die entsprechenden Verfahren schweben derzeit vor dem Supreme Court. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Fraport weist diese Vorwürfe zurück. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des dargestellten Risikos ist derzeit nicht abschätzbar.

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

#### Sonstige rechtliche Risiken

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

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

#### Operative Risiken

##### Risiken aus Investitionsprojekten

Die Investitionsplanung von Fraport deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Die Bewertung dieser Risiken erfolgt über eine

Clusterung und Gewichtung der einzelnen Bauinvestitionen in drei Phasen. Hierbei unterscheidet Fraport Projekte in Konzeption (in Anforderung), Projekte in Planung und Projekte in Realisierung. Auf diese so eingeteilten Bauinvestitionen wird dann ein Fraport-spezifischer Prozentsatz angewendet, der die Risikoeinschätzung abbildet. Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden projektbezogene Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig kostensenkende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden.

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

#### Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

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

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

Insbesondere in Schwellenländern kann es immer wieder zu politischer Instabilität und/oder konjunkturellen Schwankungen kommen. Fraport setzt bei den Engagements daher auf ein langfristiges Wachstum, um an einer anhaltend positiven Entwicklung zu partizipieren. Insgesamt

zeigen die Länder, in denen Fraport aktiv ist, langfristig eine deutlich stärkere Wachstumsprognose für ihre Wirtschaft auf, als dies für Mitteleuropa der Fall ist, auch wenn dies beispielsweise für Russland und die Türkei momentan mit Unsicherheiten behaftet ist.

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

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten: Die Landübergabe seitens der Regierung verzögert sich und die Bodenbeschaffenheit birgt möglicherweise Risiken. Des Weiteren ist der Zeitplan für die Verlegung einer Hauptverkehrsstraße noch ungewiss. Während damit einhergehende Abweichungen hinsichtlich der Ausbaukosten und/oder des Zeitplans als „wahrscheinlich“ eingestuft werden können, ergäbe sich – im Falle eines Eintritts – eine mutmaßlich „hohe“ Schadensstufe. Um dem Risiko angemessen zu begegnen, etabliert das Management von LAP einen Kostenoptimierungsansatz für die Umsetzung der Ausbauprojekte.

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

Angesichts terroristischer Anschläge gegen Militär- und Polizeieinrichtungen, politischer Unruhen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und zu Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen in der Türkei landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten. Bislang bewirkten weder die Konflikte im Nahen Osten oder in Nordafrika noch die politischen Unruhen in der Türkei merkliche negative Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung des Landes. Dennoch erscheint es „möglich“, dass eine solche Eskalation den Tourismus beeinflusst, was wiederum „mittlere“ negative Konsequenzen für den Geschäftsverlauf des Flughafens Antalya implizieren könnte.

Fraport ist über die Thalita Trading Limited, Zypern, an Northern Capital Gateway, der Betriebsgesellschaft des Flughafens in St. Petersburg mit 35,5% beteiligt. Aufgrund der politischen Entwicklung rund um die Ukraine-Krise und der Unsicherheit, ob weitere Sanktionen gegen Russland erlassen werden und in welcher Schärfe die russische Regierung darauf reagieren könnte beziehungsweise welche Sanktionen die russische Führung aktiv selbst ergreifen wird, ergeben sich für das dortige Engagement erhebliche Unsicherheiten. Neben direkten Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, sind aufgrund der politischen Entwicklungen auch negative wirtschaftliche Auswirkungen, wie ein schwächerer Rubelkurs sowie eine negative Verkehrsentwicklung nicht auszuschließen. Aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Russland sowie aktuellen Einschätzungen von Experten stuft Fraport derzeit die Eintrittswahrscheinlichkeit direkter und erheblicher Sanktionen gegen deutsche Investoren und daraus resultierende finanzielle Auswirkungen auf das Fraport-Engagement als „niedrig“ ein. Im Fall der Durchsetzung direkter und erheblicher Sanktionen ergäbe sich jedoch für Fraport potenziell eine „hohe“ Schadensstufe. Zur Absicherung des Engagements sind die durch Fraport getätigten Investitionen momentan zum größten Teil durch Bundesgarantien für Direktinvestitionen im Ausland abgesichert. Zudem agiert Fraport zusammen mit einem renommierten russischen Partner, der VTB Bank, einer der größten russischen Banken, hält engen Kontakt zum Management vor Ort und ist Mitglied der Deutsch-Russischen Auslandshandelskammer.

Durch die starke Abwertung des russischen Rubels insbesondere in 2014 verschlechterte sich die Eigenkapitalsituation der Northern Capital Gateway unter lokaler russischer Rechnungslegung (in Rubel) deutlich. Das Eigenkapital der Gesellschaft ist negativ. Begründet liegt dies in der Finanzierung der Terminal-Neubauten in € und US-\$ mit der Konsequenz translatorischer Verluste aus der buchhalterischen Umrechnung der Fremdwährungsverbindlichkeiten in Rubel. Es besteht das Risiko, dass die Heilung des negativen Eigenkapitals nicht vollumfänglich und zeitgerecht erfolgen wird. Das Gesamtrisiko ist mangels Präzedenzfällen in Russland nicht eindeutig abschätzbar, es kann aber wesentlich sein bis hin zum Totalverlust des Engagements. Auch könnten die finanzierenden Banken die Projektfinanzierung fällig stellen ebenfalls mit der vorgenannten Konsequenz. Die Situation muss bis etwa Mitte 2015 geheilt werden. Die Gesellschafter der Thalita Trading Limited, Zypern, planen eine Umstrukturierung ihrer an die Northern Capital Gateway ausgereichten Darlehen. Hierbei sollen die bestehenden Verbindlichkeiten der Northern Capital Gateway durch die Thalita Trading Limited, Zypern, übernommen werden und anschließend in Eigenkapital der Northern Capital Gateway gewandelt werden. Durch diese Maßnahme würde nach momentaner Einschätzung das Eigenkapital ausreichend positiv werden. Je nach weiterer Abwertung des Rubels muss gegebenenfalls weiteres Kapital zur Verfügung gestellt werden. Diese Umstrukturierung der Darlehen wird voraussichtlich den Verlust der bestehenden Bundesgarantie für Direktinvestitionen im Ausland zur Folge haben, die dann durch eine andere, kommerzielle Versicherung gedeckt werden müsste. Darüber hinaus bestünde das Risiko, bei Nichtumsetzung der oben genannten

Struktur, dass die momentan in einer Nebenrechnung erfassten Verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung des Fraport-Konzerns zu zeigen wären. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als „niedrig“, die Schadenshöhe als „hoch“ eingeschätzt.

Neben den Unsicherheiten bezüglich des Engagements in St. Petersburg, können sich aufgrund der politischen Entwicklung in Russland, dem momentanen Abwerten des Rubels und des sich daraus geänderten Reiseverhaltens, insbesondere der russischen und ukrainischen Touristen, auch negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen besonders an den touristisch geprägten Fraport-Flughäfen in Bulgarien und der Türkei ergeben.

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Fraport AG, Fraport-Konzern-Gesellschaften und verschiedenen Auftraggebern, wie beispielsweise ausländischen Flughafen-Gesellschaften und -behörden, bestehen seitens der Fraport AG Garantien beziehungsweise Bürgschaften für betriebene Flughäfen. Bei Schlecht- oder Nichterfüllung von vertraglich geschuldeten Leistungen können diese Garantien gezogen werden. Zur Risikominimierung werden diese potenziellen Zahlungsverpflichtungen im Verhältnis zur erbrachten Leistung regelmäßig, soweit möglich, reduziert. Die Ziehung solcher Sicherheiten seitens der Auftragnehmer bis zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeit wird in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des jeweiligen Projekts als „möglich“ eingestuft. Bei Eintritt eines solchen Risikos muss momentan mit bis zu einer „mittleren“ Schadenshöhe gerechnet werden.

### Personalrisiken

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

Aufgrund der Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes zum 1. Dezember 2011 und der hierzu zwischenzeitlich ergangenen Rechtsprechung besteht im Rahmen des Einsatzes von Beschäftigten über Arbeitnehmerüberlassungen das Risiko, dass die Anzahl der künftig einsetzbaren Beschäftigten reduziert werden muss. Darüber hinaus beinhaltet der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene das Vorhaben, Arbeitnehmerüberlassung künftig sowohl bezogen auf die Funktion als auch bezogen auf die Person einer Arbeitnehmerüberlassungskraft auf maximal 18 Monate zu begrenzen. Es besteht derzeit daher für Fraport das Risiko, dass gegenüber der aktuellen Situation der Einsatz von Personal über Arbeitnehmerüberlassungen zukünftig teilweise nicht mehr zulässig sein könnte. Ohne alternative Lösungsansätze müsste der benötigte Arbeitsumfang mit eigenem Personal abgedeckt werden, was im Betrachtungszeitraum zu Mehrkosten in Höhe eines schätzungsweise zweistelligen Millionenbetrags führen würde. Vor diesem Hintergrund wird bereits jetzt untersucht, adäquate Möglichkeiten zu einer alternativen Gestaltung zu finden. Die Vor- und Nachteile möglicher Gestaltungsvarianten werden derzeit geprüft und abgewogen. Aufgrund der begonnenen Maßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „möglich“ ein.

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

### Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

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

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

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

Ausländische Konzern-Gesellschaften decken oben beschriebene Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolizen ab.

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

## IT-Risiken

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe von Fraport benötigen IT-Systeme und -Komponenten. Ein schwerwiegender Systemausfall oder ein wesentlicher Datenverlust könnte zu gravierenden Betriebsunterbrechungen und Sicherheitsrisiken führen. Daneben könnten Viren- und Hacker-Angriffe zu Systemstörungen und schließlich zum Verlust von geschäftskritischen und/oder vertraulichen Daten führen. Die unternehmenskritischen IT-Systeme sind grundsätzlich redundant ausgelegt und optional in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Restrisiken, resultierend aus Architektur und Betrieb der IT-Einrichtungen, sind naturgemäß nicht gänzlich auszuschließen.

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die wachsende Gefahr durch Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, welches insbesondere auf die unternehmenskritischen IT-Systeme sowie deren Verfügbarkeit zielt, trägt Fraport dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Deren Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse von Fraport. Aufgrund der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) eines IT-Ausfalls für mehrere Stunden als „mittel“ eingeschätzt und die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „niedrig“ eingestuft.

## Chancenbericht

### Das Chancenmanagement-System

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

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

Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeld-Szenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche.

Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei seinen Wettbewerbern, Kunden – zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern – aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. Fraport strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiter zu entwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um diese langfristig wertschaffend zu betreiben.

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

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

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2015 beziehungsweise den mittelfristigen Ausblick aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für Fraport positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Perspektive führen können.

Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und External Activities & Services).

Die Fraport AG ist das Mutterunternehmen des Fraport-Konzerns und beinhaltet alle beschriebenen Segmente. Sie unterliegt daher ebenfalls – direkt oder indirekt – den nachfolgend beschriebenen Chancen.

### Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die europäische Schuldenkrise führte seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs nachließ und die Wirtschaft in der Eurozone in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt in einer Rezession mündete. Mit zirka +0,8% verzeichnet der Euroraum in 2014 erstmals wieder einen kleinen Zuwachs. Die deutsche Volkswirtschaft zeigte sich hierzu vergleichsweise robust und konnte in den letzten drei Jahren ein zwar moderates aber über dem Durchschnitt liegendes Wachstum erzielen.

Die Schuldenkrise führte zu einer deutlich gebremsten Verkehrsnachfrage. Die hiervon teilweise stark betroffenen Luftverkehrsgesellschaften reagierten auf entstehende Überkapazitäten und finanzielle Schief lagen mit Konsolidierungsmaßnahmen, die unter anderem

zu teilweise deutlichen Angebotsreduzierungen und gebremsten Aufkommensentwicklungen an den Flughäfen generell wie auch in Frankfurt führten.

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

Es wird allgemein eine weiter anziehende, konjunkturelle Dynamik der Weltwirtschaft (2015: +3,5% nach +3,3% in 2014) prognostiziert, welche auch die Eurozone (zirka 1,2% nach 0,8% in 2014) und die USA (zirka 3,6% in 2015 nach 2,4% in 2014) erfasst. Auch die 2015er Prognosen für den Welthandel liegen über dem Wert für 2014 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91). Anhaltend günstige Rohölpreise wie im Herbst 2014 würden die internationale und nationale Wirtschaft, darunter auch die Luftverkehrsbranche und die Konsumentenhaushalte, entlasten und das Reiseverhalten 2015 stärker begünstigen. Auch ein dauerhaft schwacher € würde europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitierten könnte. Die konjunkturellen Rahmenbedingungen könnten – in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage der etablierten Airlines – die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neues Airline-Angebot schaffen und die erwarteten, kurzfristig weiterhin eher konservativen Verkehrsprognosen übertreffen. Die ACI-Statistik wies für 2014 einen Passagierzuwachs von weltweit 5,1% und von 5,3% für die Summe der europäischen Flughäfen aus. Für 2015 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 7,0% aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 5,5% an. Solche Wachstumsraten würden eine dynamische Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft bedeuten. Fraport hat die Geschäftsplanung 2015 mit einem Passagierwachstum von 2% für den Standort Frankfurt bewusst konservativ ausgelegt, geht aber aktuell von einer Aufkommenssteigerung in einer Bandbreite von 2% bis 3% aus.

Weitgehend unabhängig von der aktuellen konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Die zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung bietet vor allem der globale Luftverkehr. Unterstützt wird dieser Trend durch die Entwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern mit anhaltend günstigen Wachstumsperspektiven. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern durch die zurückliegende Finanz- und Wirtschaftskrise und die aktuelle Schuldenkrise weit weniger beeinträchtigt.

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

### Unternehmensstrategische Chancen

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

Mit seinen genehmigten Planungen zum Terminal 3 verfügt Fraport über das Potenzial, das erwartete Verkehrswachstum zu bewältigen. Unabhängige Verkehrsprognosen haben nochmals bestätigt, dass die Grenzkapazität der landseitigen Kapazitäten ab dem Jahr 2021 erreicht beziehungsweise überschritten sein wird. Daher wird es erforderlich sein, Ende 2021/Anfang 2022 neue landseitige Kapazitäten in Betrieb zu nehmen, um das Qualitätsniveau aufrecht zu halten. Der Bau des dritten Terminals ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts essenziell, trägt den Anforderungen an eine langfristig leistungsfähige Infrastruktur Rechnung und wird – angepasst an die Verkehrsentwicklung – modular ausgeführt. Das Terminal 3 wird den Ansprüchen eines modernen Luftverkehrs gerecht. Der Start der Bauarbeiten ist für 2015 vorgesehen. Damit hat Fraport die Chance, auch mittel- und langfristig am weltweiten Luftverkehrswachstum zu partizipieren.

Der Wegfall wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, beziehungsweise ein wettbewerbsneutrales Vorgehen wie bei der CO<sub>2</sub>-Regulierung oder dem Emissionshandel können sich verkehrssteigernd auswirken.

Darüber hinaus sieht Fraport in Zukunft folgende wesentliche Wachstumsmotoren:

#### Airport-Retail

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shopkonzepte auf Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert Fraport intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet Fraport generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten. Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern und dabei zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt zu nutzen.

### Externes Geschäft

Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden fünf weitere Flughäfen durch Konzern-Gesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren vier Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen das Portfolio. Seit Oktober 2014 managt Fraport den slowenischen Hauptstadtflughafen in Ljubljana. Fraport konnte sich in einem Bieterverfahren durchsetzen und 75,5% der Anteile zu einem Kaufpreis von 177,1 Mio € erwerben. Den verbleibenden Aktionären der Gesellschaft wurde im vierten Quartal 2014 ein Übernahmeangebot zum Preis von 61,75 € je Aktie unterbreitet. Bis zum Bilanzstichtag erwarb Fraport dadurch 97,99% der Anteile an der Gesellschaft zu einem Gesamtpreis von 229,7 Mio €. Die Gesellschaft erzielte 2014 einen Umsatz von 32,0 Mio € bei einem Aufkommen von 1,3 Mio Passagieren. Darüber hinaus übernahm Fraport zum 1. August 2014 alle Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., die ihrerseits alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall-Gruppe) ist. Die Airmall-Gruppe vermarktet Flächen an den nordamerikanischen Luftverkehrsdrehkreuzen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland und Boston mit einem jährlichen Gesamtaufkommen von knapp 70 Mio Passagieren. Darüber hinaus wurde Fraport mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für den 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen nominiert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen.

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

### Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung und -vermarktung infrage kommen. Als Beispiele sind die Entwicklung und Vermarktung attraktiver Gewerbeflächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Frankfurt (wie das Mönchhof-Gelände oder Gateway Gardens) zu nennen, die Fraport intensiv vorantreibt. Weitere Vorhaben sind das Gewerbegebiet Taubengrund sowie die Erweiterung der CargoCity Süd, mit der der großen Nachfrage nach zusätzlichen Logistikflächen am Standort Frankfurt begegnet wird. Je nach Projekt entscheidet Fraport darüber, ob und in welchem Umfang sich Fraport an der Immobilienentwicklung beteiligt.

### Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen

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

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

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

### Finanzwirtschaftliche Chancen

#### Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Konzerns auswirken. Die Finanzabteilung verfolgt die Entwicklung an den Finanzmärkten, um Chancen zu identifizieren und zu nutzen. Währungskurseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf € lauten, in die funktionale Währung des Konzerns, den €, können das Finanzergebnis des Konzerns positiv beeinflussen. Insgesamt ist Fraport der Ansicht, dass vorteilhafte Veränderungen auf den Finanzmärkten „wesentliche“ Auswirkungen haben könnten und angesichts der Volatilität der Finanzmärkte und der Wechselkursbewegungen schätzt Fraport es als „möglich“ ein, profitieren zu können.

## Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

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

## Geschäftsausblick

### Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2015 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Wesentliche Abweichungen zu den im Geschäftsjahr 2014 verwendeten Standards liegen nicht vor.

Wie in der Gesamtaussage zum Prognosebericht bereits beschrieben, geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Aufgrund des zwischenzeitlichen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Die mittelfristige Prognose der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beinhaltet daher zwei Szenarien. Dabei wird zunächst die organische Entwicklung des Konzerns (ohne Vertragsabschlüsse) prognostiziert, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74 enthalten.

### Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2015

#### Entwicklung der Konzern-Struktur

Abgesehen von den gegebenenfalls im Geschäftsjahr 2015 bereits zu gründenden Konzern-Gesellschaften zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen werden in 2015 – verglichen mit dem Geschäftsjahr 2014 – keine grundlegenden Änderungen der Konzern-Struktur erwartet.

#### Entwicklung der Konzern-Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2014 erwartet der Vorstand in 2015 keine grundlegenden Änderungen in den finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet werden und sich aus der Strategie ableiten. Aufgrund der turnusmäßigen Prüfung hat der Vorstand für das Geschäftsjahr 2015 den für die wertorientierte Steuerung verwendeten WACC vor Steuern von 9,5 % auf 8,6 % gesenkt, was einem nach Steuer WACC von rund 6 % entsprechen wird. Um eine genauere Ermittlung des Wertbeitrags zu erreichen, hat der Vorstand zudem entschieden, die Fraport-Assets um die Anlagen im Bau zu AHK/2 zu erweitern und konzernweit die Ergebnisse vor Steuern sowie die entsprechenden Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften einzubeziehen. Hinsichtlich der Strategie und der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2015 keine grundlegenden Änderungen.

### Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2015

#### Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2015 mit einer weiteren Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,3 % in 2014 wird im laufenden Geschäftsjahr von zirka 3,5 % ausgegangen. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen bis zu 5,0 % ansteigen. Die Inflation wird allgemein moderat erwartet. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird davon ausgegangen, dass sich der Abwertungstrend 2015 fortsetzt. Für 2015 wird – zumindest für das erste Halbjahr – mit weitergehenden moderaten Preisreduzierungen beim Ölpreis gerechnet.

In 2015 werden sich weiterhin die USA positiv entwickeln (BIP-Prognose etwa 3,6%). Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen werden. Für den Euroraum – der unverändert von finanzpolitischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird weiter nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen. Nach 0,8% Wachstum in 2014 wird für das Geschäftsjahr 2015 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von etwa 1,2% prognostiziert. Für Deutschland wird eine Wachstumsrate von etwa 1,3% erwartet (2014: +1,6%). Positive Impulse werden neben den Exporten weiterhin vom privaten Konsum ausgehen.

Für die Länder mit wesentlichen Beteiligungen werden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +1,4%, Peru +5,1%, Bulgarien +2,0%, Türkei +3,0%, Russland –3,0% und China +6,8%.

Quellen: Gemeinschaftsdiagnose (Oktober 2014), IMF (Januar 2015 und Oktober 2014), OECD (Oktober 2014), Deutsche Bank Research (Januar 2015), DekaBank (Dezember 2014).

### Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2015 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben werden.

### Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA in 2015 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 7,0% aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 5,5%, Nordamerika: 3,1%, Asien/Pazifik: 7,7%, Lateinamerika: 6,0%, Nahost: 13,9% und Afrika: 5,1%. Für die Frachtentwicklung wird ein Plus von 4,3% angenommen. Positive Impulse werden auch aus dem niedrig prognostizierten Rohölpreis erwartet. Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die ADV einen Passagierzuwachs von 2,8%. Bei der Fracht erwartet die ADV einen Anstieg von 2,7%.

Quelle: ACI Press Release (Februar 2015), IATA „Airline Industry Economic Performance“ (Dezember 2014), ADV-Prognose, Pressemitteilung (Dezember 2014).

### Prognostizierter Geschäftsverlauf 2015

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2015 am Standort **Frankfurt** eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen 2% und 3%. Während das allgemein leicht freundlichere Wirtschaftsumfeld positive Impulse auf das Passagiergeschäft haben wird, resultieren unverändert Unsicherheiten aus dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Während der Vorstand in 2015 positive Basiseffekte aus den Streiks des Geschäftsjahres 2014 annimmt, können negative Basiseffekte aus der überdurchschnittlich günstigen Wetterlage des Geschäftsjahres 2014 resultieren. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage erwartet der Vorstand für 2015 eine im Rahmen des Marktwachstums liegende Steigerungsrate für den Standort Frankfurt von bis zu 3%. Aufgrund wirtschaftlicher und politischer Krisen ist der Cargo-Ausblick weiter mit erhöhten Unsicherheiten behaftet. Da bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses ungelöste Tarifverhandlungen bei der Deutschen Lufthansa vorlagen, können sich im Geschäftsjahr 2015 negative Effekte aus Streiks ergeben. In Abhängigkeit der Intensität der Streikmaßnahmen kann es zu einer Abweichung der vorgenannten Prognose kommen.

Resultierend aus den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen erwartet der Vorstand in 2015 weiteres Wachstum an den Konzern-Standorten außerhalb Deutschlands. Dabei werden die Wachstumsraten an den touristisch geprägten Standorten **Antalya**, **Varna** und **Burgas** bei bis zu etwa 4% erwartet. Die Standorte **Lima** und **Xi'an** sollten weiterhin überproportionales Wachstum in einer Größenordnung von 5% und mehr erfahren. Die Wachstumsrate in **Ljubljana** wird bis zu etwa 5% erwartet. Die Prognose des Standorts **St. Petersburg** ist aufgrund der angespannten wirtschaftlichen und politischen Lage Russlands mit stark erhöhten Unsicherheiten behaftet. Sollte sich die Situation in Russland in 2015 entspannen, sind weiterhin deutliche Wachstumsraten möglich. Sollte die Situation weiter angespannt bleiben oder sich verschärfen, kann auch eine deutlich negative Passagierentwicklung des Standorts nicht ausgeschlossen werden. Von diesen negativen Effekten wären dann ebenso die Standorte Antalya, Varna und Burgas betroffen, sodass die Entwicklung dieser Flughäfen in 2015 deutlich von der vorgenannten Prognose abweichen kann.

### Prognostizierte Ertragslage 2015

Der positiv erwartete Geschäftsverlauf wird sich in einer Steigerung des **Konzern-Umsatzes** 2015 widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden am Standort Frankfurt insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte zu dem Umsatzanstieg beitragen. Zusätzliche Erlöse erwartet der Vorstand auch aus dem Segment Retail & Real Estate. An den Standorten außerhalb von Frankfurt werden sich weiterhin die Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star positiv entwickeln. Zusätzlich zu der guten operativen Entwicklung erwartet der Vorstand am Standort Lima positive Währungskurseffekte aus der Umrechnung des US-\$. Darüber hinaus wird die erstmalig ganzjährige Konsolidierung der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana zu einem Anstieg des Konzern-Umsatzes in einer Größenordnung von rund 50 Mio € führen. In Abhängigkeit von der Höhe des Passagierwachstums an den konsolidierten Flughäfen erwartet der Vorstand einen – um IFRIC 12 bereinigten – Umsatz zwischen etwa 2,55 Mrd € und etwa 2,6 Mrd €. Für das Geschäftsjahr 2015 erwartet der Vorstand – auch aufgrund von Währungskurseffekten aus der Umrechnung des US-\$ – leicht höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 in der Konzern-Gesellschaft Lima.

Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen rechnet der Vorstand in 2015 mit steigenden **Aufwendungen**. Diese werden am Standort Frankfurt vor allem aus steigenden Tarifen für Löhne und Gehälter sowie einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand resultieren. In der Konzern-Gesellschaft Lima werden unter anderem höhere verkehrsabhängige Konzessionszahlungen erwartet. Der Vorstand rechnet jedoch damit, dass der Umsatzanstieg über der Aufwandsentwicklung ausfallen wird, sodass ein **Konzern-EBITDA** zwischen rund 820 Mio € und etwa 840 Mio € prognostiziert wird. Höhere **Abschreibungen**, die vor allem im Zusammenhang mit der erstmalig ganzjährigen Konsolidierung der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana stehen werden, werden zu einem **Konzern-EBIT** von etwa 500 Mio € bis zirka 520 Mio € führen.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Vorhersehbarkeit von Zins- und Währungskurseffekten ist die Entwicklung des **Finanzergebnisses** weiter mit Unsicherheiten behaftet. Die positiv erwarteten Entwicklungen der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Antalya und Xi'an sowie der erwartete Wegfall negativer Marktbewertungen von Derivaten werden zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses gegenüber 2014 führen. Wie bereits im Nachtragsbericht erläutert, können sich negative Effekte aus der Marktbewertung des CHF-Darlehens ergeben. Je nach weiterer Abwertung des russischen Rubels können sich insbesondere negative Effekte aus dem Engagement am Flughafen St. Petersburg ergeben (siehe auch Risiko- und Chancenbericht ab Seite 74). Ohne Berücksichtigung dieses Risikos erwartet der Vorstand für das **Konzern-EBT** etwa ein Niveau zwischen 405 Mio € und 425 Mio € und ein **Konzern-Ergebnis** zwischen rund 265 Mio € und rund 285 Mio €.

Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,35 € für das Geschäftsjahr 2015 stabil zu halten. Für den **Konzern-Wertbeitrag** 2015 erwartet der Vorstand vor allem aufgrund der positiven EBIT-Entwicklung einen spürbaren Anstieg gegenüber dem an die neue Definition angepassten Vorjahreswert.

### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2015

Die positive Passagierentwicklung am Standort Frankfurt wird zu einem Anstieg des Umsatzes im Segment **Aviation** in 2015 von bis zu 5 % führen. Hierin beinhaltet ist insbesondere die Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2015 um durchschnittlich 2,9 %. Der höhere Umsatz wird sich auch auf das EBITDA und EBIT des Segments auswirken, für die jeweils ein Wachstum zwischen rund 5 und 15 Mio € prognostiziert wird. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2015 leicht über dem angepassten Vorjahresniveau, aber weiterhin negativ, erwartet.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2015 von der höheren Passagierzahl am Standort Frankfurt profitieren, die sich vor allem auf die Umsatzentwicklung der Bereiche Retail und Parkierung auswirken wird. Zusätzliche Erlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen können den Segment-Umsatz weiter erhöhen. In Summe prognostiziert der Vorstand einen Umsatzanstieg von bis zu etwa 5 %. Über die geplante Umsatzentwicklung hinaus können sich Währungskurseffekte positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken. Aufwandsseitig rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2015 mit einem Anstieg des Material- und Personalaufwands. Für das EBITDA und EBIT erwartet der Vorstand – auch aufgrund geringerer übriger Erträge – Werte, die in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen werden. Der Segment-Wertbeitrag wird in 2015 etwa auf dem angepassten Vorjahresniveau erwartet.

Im Segment **Ground Handling** wird es in 2015 aufgrund der erwarteten Verkehrsentwicklung sowie durch Preissteigerungen bei den Infrastruktur-Entgelten zu einem Umsatzanstieg von bis zu 30 Mio € kommen. Der Vorstand rechnet darüber hinaus mit höheren Personalaufwendungen, die vor allem aus Tariferhöhungen entstehen werden. Für das Segment-EBITDA und -EBIT prognostiziert der Vorstand daher Werte, die sich in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen werden. Der Segment-Wertbeitrag wird in 2015 ebenfalls etwa in Höhe des angepassten Vorjahreswerts prognostiziert.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen der Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star sowie der erstmalig ganzjährigen Konsolidierung der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2015 – auch aufgrund von Währungskurseffekten aus der Umrechnung des US-\$ – mit einem deutlichen Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Anstieg im Segment **External Activities & Services**. Für das Geschäftsjahr 2015 erwartet der Vorstand leicht höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 in der Konzern-Gesellschaft Lima. Der Wertbeitrag 2015 wird spürbar über dem angepassten Wert von 2014 erwartet.

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2015

Der Vorstand erwartet das **Investitionsvolumen** in Sachanlagen am Standort Frankfurt in 2015 leicht über dem Niveau von 2014. Grund für den geringen Anstieg werden Instandhaltungsinvestitionen sowie der geplante Baubeginn von Terminal 3 sein. Die Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte prognostiziert der Vorstand in 2015 leicht über, die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in etwa auf dem Niveau von 2014. Den **operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand in Abhängigkeit vom Anstieg des Konzern-Ergebnisses deutlich über dem Wert des Vorjahres. Trotz des leicht höheren Investitionsvolumens in Sachanlagen geht der Vorstand daher von einem weiterhin deutlich positiven **Free Cash Flow** aus, der die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2014 deutlich übersteigen wird.

Der verbleibende Free Cash Flow wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet, sodass die **Netto-Finanzschulden** 2015 leicht unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2014 prognostiziert werden. Ohne Berücksichtigung möglicher Refinanzierungsmaßnahmen erwartet der Vorstand aufgrund der Tilgungen einen stärkeren Rückgang der **Liquidität** im Geschäftsjahr 2015. Das **Eigenkapital** und die **Eigenkapitalquote** werden aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen leicht über dem Wert des Bilanzstichtags 2014 prognostiziert. Die **Gearing Ratio** wird entsprechend um bis zu etwa 5 Prozentpunkte unter dem Wert zum 31. Dezember 2014 erwartet. Aufgrund des leicht höheren Investitionsvolumens und dem Anstieg des Eigenkapitals erwartet der Vorstand zudem einen leichten Anstieg der **Bilanzsumme** 2015.

### Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2015

Im Zusammenhang mit dem Fokus auf die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2015 mit folgenden Entwicklungen:

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

Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** rechnet der Vorstand in 2015 – trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – damit, die Mitarbeiterzufriedenheit über einer Durchschnittsnote von besser als 3,0 zu halten. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Reduzierung der Arbeitsunfälle.

### Mittelfristiger Ausblick

Mittelfristig erwartet Fraport ein weiteres Wachstum der Weltwirtschaft sowie eine Erholung der konjunkturellen Situation im Euroraum. Positiv wird auch die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts erwartet, von der ebenfalls die Fraport-Flughäfen profitieren werden. Entsprechend prognostiziert der Vorstand mittelfristig eine positive operative Entwicklung sämtlicher Segmente. Dabei bleibt insbesondere die Situation im Segment Ground Handling angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 74).

Im Zusammenhang mit der geplanten operativen Ergebnisverbesserung und höheren Erträgen aus At-Equity bewerteten Unternehmen erwartet der Vorstand – trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die insbesondere aus zukünftigen Änderungen des Zins- und Währungskursniveaus resultiert – eine positive Entwicklung des Konzern-Ergebnisses.

Im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristigen Investitionsbedarf am Standort Frankfurt sowie am Standort Lima erwartet der Vorstand eine erneute, vorübergehende Belastung der Netto-Verschuldung und Gearing Ratio. Die finanzielle Situation bewertet der Vorstand unverändert als stabil.

Der Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird sich auf die mittelfristig erwartete Entwicklung der Ertragslage voraussichtlich wie folgt auswirken:

Für das erste Jahr der ganzjährigen Konsolidierung der griechischen Konzern-Gesellschaften erwartet der Vorstand zusätzliche Umsatzerlöse von etwa 180 Mio € sowie ein zusätzliches EBITDA von etwa 90 Mio €. Aufgrund von Zinsaufwendungen sowie der planmäßigen Abschreibung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € und der jährlichen Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € zuzüglich einer inflationsabhängigen Anpassung erwartet der Vorstand – in Abhängigkeit der Finanzierung der griechischen Konzern-Gesellschaften – nur geringe Auswirkungen auf das Konzern-Ergebnis. Je nach Zeitpunkt der Betriebsübernahme werden sich die zuvor genannten Werte anteilig auf die Konzern-Ertragslage und die Entwicklung des Segments External Activities & Services im Übernahmejahr auswirken.

Bezogen auf die Vermögens- und Finanzlage wird es – in Abhängigkeit der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € sowie des Zeitpunkts des Abschlusses der Transaktion – zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden des Konzerns von bis zu etwa 1 Mrd € kommen. Auch die Gearing Ratio und die Bilanzsumme werden deutlich ansteigen.

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand eine Ausschüttungsquote in der Bandbreite von etwa 40 bis 60% des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an.

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

Bei größeren Akquisitionen oder Devestitionen, kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Frankfurt am Main, den 2. März 2015

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte Giesen

Müller Dr. Zieschang

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

# Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2014

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2014	2013 angepasst
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>2.394,6</b>	<b>2.375,7</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,6	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	28,3	32,3
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	42,5	32,5
<b>Gesamtleistung</b>		<b>2.466,0</b>	<b>2.441,1</b>
Materialaufwand	(9)	-533,3	-595,2
Personalaufwand	(10)	-970,4	-928,9
Abschreibungen	(11)	-307,3	-294,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-172,2	-184,1
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>482,8</b>	<b>438,6</b>
Zinserträge	(13)	35,6	35,5
Zinsaufwendungen	(13)	-176,7	-171,5
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	43,5	18,5
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	-10,5	10,4
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-108,1</b>	<b>-107,1</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>374,7</b>	<b>331,5</b>
Ertragsteuern	(16)	-122,9	-95,8
<b>Konzern-Ergebnis</b>		<b>251,8</b>	<b>235,7</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		17,1	14,7
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		234,7	221,0
<b>Ergebnis je 10€-Aktie in €</b>	(17)		
unverwässert		2,54	2,40
verwässert		2,54	2,39
<b>EBIT (= Betriebliches Ergebnis)</b>		<b>482,8</b>	<b>438,6</b>
<b>EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)</b>		<b>790,1</b>	<b>732,9</b>

Tabelle 32

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in € Mio	2014	2013 angepasst
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>251,8</b>	<b>235,7</b>
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-7,4	1,9
(darauf entfallene latente Steuern	1,7	-1,2)
Aufwendungen aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-0,3	-0,5
(darauf entfallene latente Steuern	0,1	0,1)
<b>Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-5,9</b>	<b>0,3</b>
<b>Marktbewertung von Derivaten</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-32,3	4,4
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-40,3	-42,1
	<b>8,0</b>	<b>46,5</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-2,5	-14,4)
<b>Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	25,4	-6,8
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>25,4</b>	<b>-6,8</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-2,3	1,0)
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>	<b>13,6</b>	<b>-4,1</b>
<b>Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen</b>	<b>12,6</b>	<b>10,8</b>
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	-2,5)
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>54,8</b>	<b>30,5</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern</b>	<b>48,9</b>	<b>30,8</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>300,7</b>	<b>266,5</b>
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	20,1	14,1
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	280,6	252,4

Tabelle 33

## Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2014

### Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2014	31.12.2013 angepasst	1.1.2013 angepasst
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	41,7	22,7	22,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	479,2	458,1	433,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	157,1	51,1	39,6
Sachanlagen	(21)	6.127,7	5.962,3	5.902,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	63,0	47,7	34,4
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	216,9	194,9	185,7
Andere Finanzanlagen	(24)	773,3	728,6	749,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	181,1	172,2	112,4
Ertragsteuerforderungen	(26)	10,2	20,3	19,5
Latente Steueransprüche	(27)	31,1	27,9	28,7
		<b>8.081,3</b>	<b>7.685,8</b>	<b>7.528,1</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Vorräte	(28)	43,7	42,3	43,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	174,7	174,4	173,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	297,6	426,4	383,1
Ertragsteuerforderungen	(26)	7,7	1,0	34,8
Zahlungsmittel	(30)	401,1	486,9	715,2
		<b>924,8</b>	<b>1.131,0</b>	<b>1.349,5</b>
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(31)	7,1		
		<b>931,9</b>	<b>1.131,0</b>	<b>1.349,5</b>
<b>Gesamt</b>		<b>9.013,2</b>	<b>8.816,8</b>	<b>8.877,6</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2014	31.12.2013 angepasst	1.1.2013 angepasst
<b>Eigenkapital</b>				
Gezeichnetes Kapital	(32)	922,7	922,1	921,3
Kapitalrücklage	(32)	592,3	590,2	588,0
Gewinnrücklagen	(32)	1.706,1	1.540,8	1.403,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(32)	3.221,1	3.053,1	2.912,5
Nicht beherrschende Anteile	(33)	64,9	45,7	35,7
		<b>3.286,0</b>	<b>3.098,8</b>	<b>2.948,2</b>
<b>Langfristige Schulden</b>				
Finanzschulden	(34)	3.874,3	3.948,1	4.179,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(35)	47,1	50,8	64,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(36)	497,5	491,7	578,0
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	158,7	107,2	88,0
Pensionsverpflichtungen	(38)	33,7	26,7	27,4
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	68,8	54,1	80,2
Sonstige Rückstellungen	(40)	228,0	223,9	200,5
		<b>4.908,1</b>	<b>4.902,5</b>	<b>5.217,6</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Finanzschulden	(34)	318,1	290,6	172,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(35)	134,5	159,6	210,3
Sonstige Verbindlichkeiten	(38)	123,7	123,0	106,5
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	14,7	7,7	5,0
Sonstige Rückstellungen	(40)	223,8	234,6	217,5
		<b>814,8</b>	<b>815,5</b>	<b>711,8</b>
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	(41)	4,3		
		<b>819,1</b>	<b>815,5</b>	<b>711,8</b>
<b>Gesamt</b>		<b>9.013,2</b>	<b>8.816,8</b>	<b>8.877,6</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2014	2013 angepasst
<b>Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>		<b>234,7</b>	<b>221,0</b>
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		17,1	14,7
Berichtigungen für:			
Ertragsteuern	(16)	122,9	95,8
Abschreibungen	(11)	307,3	294,3
Zinsergebnis	(13)	141,1	136,0
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		0,7	5,9
Sonstiges		0,7	-0,5
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	-43,5	-18,5
Veränderungen der Vorräte	(28)	-1,1	1,1
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25)	4,6	24,5
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(35-36)	-52,0	-85,8
Veränderungen der Rückstellungen	(38-40)	-10,0	-23,6
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>722,5</b>	<b>664,9</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-148,7	-149,8
Erhaltene Zinsen		18,4	17,7
Gezahlte Ertragsteuern		-86,0	-78,6
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	(44)	<b>506,2</b>	<b>454,2</b>
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-12,7	-53,6
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-7,7	-6,1
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-251,7	-354,0
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-19,1	-23,3
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen		-271,1	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	31,8	17,1
Erlöse aus Anlagenabgängen		6,7	1,5
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen</b>		<b>-523,8</b>	<b>-418,4</b>
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-555,5	-483,3
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		664,2	450,4
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	122,4	251,6
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	(44)	<b>-292,7</b>	<b>-199,7</b>
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(32)	-115,3	-115,2
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-5,3	-4,1
Kapitalerhöhung	(32)	2,5	2,5
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(34)	400,0	47,2
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-460,0	-153,6
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-6,4	-5,0
<b>Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	(44)	<b>-184,5</b>	<b>-228,2</b>
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	(30)	0,0	0,0
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>29,0</b>	<b>26,3</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		131,2	107,9
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		7,6	-3,0
<b>Finanzmittelbestand zum 31. Dezember</b>	(44)(30)	<b>167,8</b>	<b>131,2</b>

Tabelle 35

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
<b>Stand 1.1.2014</b>		<b>922,1</b>	<b>590,2</b>
Währungsänderungen		-	-
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von At-Equity bewerteten Unternehmen		-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		-	-
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-
Marktbewertung von Derivaten		-	-
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,5	2,0
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,1	0,1
Ausschüttungen		-	-
Konzern-Ergebnis		-	-
Änderungen durch Unternehmenserwerbe		-	-
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		-	-
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		-	-
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>(32), (33)</b>	<b>922,7</b>	<b>592,3</b>
<b>Stand 1.1.2013 angepasst</b>		<b>921,3</b>	<b>588,0</b>
Währungsänderungen		-	-
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von At-Equity bewerteten Unternehmen <sup>1)</sup>		-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		-	-
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		-	-
Marktbewertung von Derivaten <sup>1)</sup>		-	-
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,6	1,9
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,2	0,3
Ausschüttungen		-	-
Konzern-Ergebnis		-	-
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		-	-
<b>Stand 31.12.2013 angepasst</b>	<b>(32), (33)</b>	<b>922,1</b>	<b>590,2</b>

<sup>1)</sup> Werte im Zusammenhang mit der Erstanwendung von IFRS 11 angepasst.

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
1.618,4	3,7	-81,3	1.540,8	3.053,1	45,7	3.098,8
-	10,7	-	10,7	10,7	2,9	13,6
-0,2	12,2	0,4	12,4	12,4	-	12,4
-5,8	-	-	-5,8	-5,8	0,1	-5,7
-	-	23,1	23,1	23,1	-	23,1
-	-	5,5	5,5	5,5	-	5,5
-6,0	22,9	29,0	45,9	45,9	3,0	48,9
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-	-	-	-	0,2	-	0,2
-115,3	-	-	-115,3	-115,3	-5,3	-120,6
234,7	-	-	234,7	234,7	17,1	251,8
-	-	-	-	-	4,7	4,7
-	-	-	-	-	-0,3	-0,3
0,0	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0
1.731,8	26,6	-52,3	1.706,1	3.221,1	64,9	3.286,0
1.511,8	8,4	-117,0	1.403,2	2.912,5	35,7	2.948,2
-	-3,6	-	-3,6	-3,6	-0,5	-4,1
-0,4	-1,1	9,4	7,9	7,9	-	7,9
0,8	-	-	0,8	0,8	-0,1	0,7
-	-	-5,8	-5,8	-5,8	-	-5,8
-	-	32,1	32,1	32,1	-	32,1
0,4	-4,7	35,7	31,4	31,4	-0,6	30,8
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-	-	-	-	0,5	-	0,5
-115,2	-	-	-115,2	-115,2	-4,1	-119,3
221,0	-	-	221,0	221,0	14,7	235,7
0,4	-	-	0,4	0,4	-	0,4
1.618,4	3,7	-81,3	1.540,8	3.053,1	45,7	3.098,8

Tabelle 36

## Konzern-Anlagespiegel

(Anhang Tz. 18 bis 24)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafenbetreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>						
Stand 1.1.2014	119,3	591,1	132,4	5.854,7	2.997,5	388,5
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		47,4	4,3			3,3
Zugänge	19,0	12,7	7,7	57,6	92,9	21,3
Abgänge			-4,7	-28,1	-47,6	-31,0
Umbuchungen			6,6	55,8	52,4	1,6
Umgliederungen IFRS 5			-4,2			-0,6
Zugänge aus Unternehmenserwerben			101,1	74,1	80,4	25,4
Stand 31.12.2014	138,3	651,2	243,2	6.014,1	3.175,6	408,5
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand 1.1.2014	96,6	133,0	81,3	2.228,1	1.387,4	248,3
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		15,7	0,4			1,2
Zugänge		23,3	12,3	145,6	95,6	30,2
Abgänge			-4,6	-25,9	-43,3	-30,1
Umbuchungen						
Umgliederungen IFRS 5			-3,3			-0,5
Zuschreibungen						
Stand 31.12.2014	96,6	172,0	86,1	2.347,8	1.439,7	249,1
<b>Restbuchwerte</b>						
Stand 31.12.2014	41,7	479,2	157,1	3.666,3	1.735,9	159,4
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>						
Stand 1.1.2013 (angepasst)	119,3	552,5	131,3	5.698,7	2.928,3	409,7
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-15,0	-0,3			-0,6
Zugänge		53,6	6,1	112,2	102,8	22,0
Abgänge			-20,3	-62,0	-131,8	-45,6
Umbuchungen			15,6	105,8	98,2	3,0
Stand 31.12.2013 (angepasst)	119,3	591,1	132,4	5.854,7	2.997,5	388,5
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand 1.1.2013 (angepasst)	96,6	119,2	91,7	2.132,5	1.410,5	264,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-5,5	-0,3			-0,5
Wertminderungen gem. IAS 36						
Zugänge		19,3	10,0	148,5	86,0	29,7
Abgänge			-20,1	-52,9	-109,1	-45,0
Umbuchungen						
Zuschreibungen						
Stand 31.12.2013 (angepasst)	96,6	133,0	81,3	2.228,1	1.387,4	248,3
<b>Restbuchwerte</b>						
Stand 31.12.2013 (angepasst)	22,7	458,1	51,1	3.626,6	1.610,1	140,2

<sup>1)</sup> Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Anlagen im Bau	Sachanlagen Summe	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Sonstige Beteiligungen	Available-for-sale Wertpapiere	Ausleihungen an Beteiligungen <sup>1)</sup>	Sonstige Ausleihungen	Andere Finanzanlagen Summe
586,5	9.827,2	54,6	52,3	505,3	186,1	44,0	787,7
	3,3						0,0
98,5	270,3	16,4		118,0			118,0
-4,6	-111,3	-2,5				-0,6	-0,6
-117,6	-7,8	1,2		-108,7		4,8	-103,9
	-0,6						0,0
4,4	184,3			3,4	1,7		5,1
567,2	10.165,4	69,7	52,3	518,0	187,8	48,2	806,3
1,1	3.864,9	6,9	-7,2	-12,0	61,5	16,8	59,1
	1,2						0,0
	271,4	0,3					0,0
	-99,3	-0,5					0,0
	0,0			1,9			1,9
	-0,5						0,0
	0,0		-16,5	-11,4		-0,1	-28,0
1,1	4.037,7	6,7	-23,7	-21,5	61,5	16,7	33,0
566,1	6.127,7	63,0	76,0	539,5	126,3	31,5	773,3
673,9	9.710,6	40,5	52,4	486,1	196,9	71,3	806,7
	-0,6						0,0
149,8	386,8	14,4		168,2		15,0	183,2
-14,9	-254,3		-0,1		-10,8	-2,1	-13,0
-222,3	-15,3	-0,3		-149,0		-40,2	-189,2
586,5	9.827,2	54,6	52,3	505,3	186,1	44,0	787,7
1,1	3.808,2	6,1	-10,6	-10,9	61,5	18,4	58,4
	-0,5						0,0
	0,0	0,5					0,0
	264,2	0,3					0,0
	-207,0						0,0
	0,0			0,8			0,8
	0,0		3,4	-1,9		-1,6	-0,1
1,1	3.864,9	6,9	-7,2	-12,0	61,5	16,8	59,1
585,4	5.962,3	47,7	59,5	517,3	124,6	27,2	728,6

Tabelle 37

## Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 43)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2014	884,2	455,7	656,2	398,5		2.394,6
	2013 (angepasst)	845,6	464,2	649,0	416,9		2.375,7
Sonstige Erträge	2014	29,2	15,8	15,2	11,2		71,4
	2013 (angepasst)	28,1	12,8	11,7	12,8		65,4
Erträge mit Dritten	2014	913,4	471,5	671,4	409,7	–	2.466,0
	2013 (angepasst)	873,7	477,0	660,7	429,7	–	2.441,1
Intersegmentäre Erträge	2014	77,2	233,5	36,9	357,0	–704,6	–
	2013 (angepasst)	75,4	230,6	34,6	352,4	–693,0	–
Erträge gesamt	2014	990,6	705,0	708,3	766,7	–704,6	2.466,0
	2013 (angepasst)	949,1	707,6	695,3	782,1	–693,0	2.441,1
Segment-Ergebnis EBIT	2014	115,5	275,0	7,5	84,8	0,0	482,8
	2013 (angepasst)	90,6	267,0	–4,4	85,4	0,0	438,6
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2014	121,4	81,5	36,8	67,6	–	307,3
	2013 (angepasst)	117,3	82,7	38,6	55,7	–	294,3
EBITDA	2014	236,9	356,5	44,3	152,4	–	790,1
	2013 (angepasst)	207,9	349,7	34,2	141,1	–	732,9
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity bewerteten Unternehmen	2014	0,0	–0,3	0,8	43,0	–	43,5
	2013 (angepasst)	0,0	0,6	3,1	14,8	–	18,5
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2014	4.049,8	2.538,0	668,4	1.708,0	49,0	9.013,2
	31.12.2013 (angepasst)	4.083,5	2.651,3	737,6	1.295,2	49,2	8.816,8
Segment-Schulden	31.12.2014	2.819,9	1.604,3	433,2	627,6	242,2	5.727,2
	31.12.2013 (angepasst)	2.598,6	1.744,3	548,6	657,5	169,0	5.718,0
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2014	143,8	87,2	31,2	63,9	–	326,1
	2013 (angepasst)	207,3	127,2	39,9	86,5	–	460,9
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2014	73,4	27,5	11,3	5,8	–	118,0
	2013 (angepasst)	131,4	30,9	11,2	5,6	–	179,1
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2014	0,0	4,0	11,9	201,0	–	216,9
	31.12.2013 (angepasst)	0,0	4,6	13,0	177,3	–	194,9

Tabelle 38

## Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
	2014	2.042,7	75,5	37,6	238,8		2.394,6
Umsatzerlöse	2013 angepasst	2.012,5	110,0	28,6	224,6		2.375,7
	2014	68,6	0,7	1,1	1,0		71,4
Sonstige Erträge	2013 angepasst	63,6	0,6	1,0	0,2		65,4
	2014	2.111,3	76,2	38,7	239,8	–	2.466,0
Erträge mit Dritten	2013 angepasst	2.076,1	110,6	29,6	224,8	–	2.441,1
	31.12.2014	7.499,7	718,6	292,2	453,7	49,0	9.013,2
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2013 angepasst	7.774,0	415,9	253,3	324,4	49,2	8.816,8
	2014	287,0	28,6	0,0	10,5	–	326,1
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2013 angepasst	403,3	44,4	0,1	13,1	–	460,9

Tabelle 39

# Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2014

## 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 2014 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2014 haben wir die am Abschlusstichtag 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 enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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 2014 wurde am 2. März 2015 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgte in seiner Sitzung am 16. März 2015.

### 2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Im Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle verbundenen Unternehmen voll konsolidiert. Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet. Zu den Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 11 auf die Bilanzierung von Gemeinschaftsunternehmen siehe Tz. 4 unter „Neue Standards, Interpretationen und Änderungen“.

Als verbundene Unternehmen gelten Unternehmen, die von der Fraport AG beherrscht werden. Das Beherrschungsverhältnis liegt dann vor, wenn die Fraport AG die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten innehat, die maßgeblichen Tätigkeiten des Beteiligungsunternehmens zu bestimmen, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Beteiligungsunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse über ihre Entscheidungsmacht beeinflussen kann.

Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss beginnt mit dem Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung.

Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Fraport-Konzern auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung mit Dritten über die geführten Aktivitäten gemeinsam bestimmt. Gemeinschaftliche Führung wird dann ausgeübt, wenn Entscheidungen über maßgebliche Tätigkeiten die Einstimmigkeit aller Parteien erfordern. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung ist entweder eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen. Bei allen gemeinschaftlichen Vereinbarungen im Fraport-Konzern sind die Partner am Reinvermögen eines gemeinschaftlich geführten, rechtlich selbständigen Unternehmens beteiligt, so dass es sich um Gemeinschaftsunternehmen handelt.

Assoziierte Unternehmen sind Fraport-Beteiligungen, bei denen die Fraport AG einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann.

Den Jahresabschlüssen der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zugrunde.

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 2014 folgendermaßen verändert:

### Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Fraport AG</b>	1	0	1
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2013	24	15	39
Zugänge	0	9	9
Abgänge	0	-2	-2
<b>31.12.2014</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>46</b>
<b>At-Equity bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2013	7	5	12
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2014</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>12</b>
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2013	3	3	6
Zugänge	0	2	2
Abgänge	0	0	0
<b>31.12.2014</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2013	35	23	58
<b>Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2014</b>	<b>35</b>	<b>32</b>	<b>67</b>

Tabelle 40

Die Zugänge bei den Tochterunternehmen betreffen die Erwerbe der AMU Holdings Inc. Gruppe mit insgesamt acht Gesellschaften sowie der Aerodrom Ljubljana, d.d., Zgornji Brnik. (Aerodrom Ljubljana). Die Abgänge bei den Tochterunternehmen betreffen die inaktiven Gesellschaften International Aviation Security, Lda., Lissabon und die International Aviation Security (UK) Ltd., London. Die Entkonsolidierung der Gesellschaften hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport Konzern-Abschluss.

Die Zugänge bei den assoziierten Unternehmen betreffen die mit der Aerodrom Ljubljana erworbenen Kapitalanteile an der Aerodrom Portoroz, d.o.o., Secovlje (30,46%) und an der Adria Airways Tehnika, d.d., Zgornji Brnik (47,67%).

Am 8. April 2014 hat die Fraport AG die restlichen 49% der Kapitalanteile an der Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main (vormals FPS Frankfurt Passenger Services GmbH) erworben. Da es sich um einen Anteilsverkauf an einem Tochterunternehmen ohne Statuswechsel handelt, wurde der Erwerb als Eigenkapitaltransaktion mit Nicht beherrschenden Anteilen erfasst. Insgesamt hatte der Erwerb keine wesentlichen Auswirkungen auf den 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 Tochterunternehmen 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 als Gemeinschaftsunternehmen mit 52% nach der At-Equity-Methode einbezogen.

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der die Fraport AG 50% der Anteile hält, kann aufgrund der umfangreichen Rechte des Mitgesellschafters nicht als assoziiertes Unternehmen bilanziert werden und wird deshalb als sonstige Beteiligung unter den anderen Finanzanlagen ausgewiesen.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 58 des Konzern-Anhangs abgebildet.

### Erwerb von Anteilen an Tochterunternehmen

#### AMU Holdings Inc.

Mit Wirkung zum 1. August 2014 hat die Fraport AG 100% der Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., Pittsburgh, erworben. Die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen betreiben und entwickeln über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den vier US-amerikanischen Flughäfen Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland. Die Akquisition erweitert Fraport's internationales Portfolio um den nordamerikanischen Flughafen-Markt und stärkt die Unternehmensposition im profitablen Retail-Geschäft.

Die folgende Übersicht zeigt die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum 1. August 2014 sowie die dafür übertragene Gegenleistung.

#### Kaufpreisaufteilung des Erwerbs der Anteile der AMU Holdings Inc.

in Mio €	Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt
Zahlungsmittel	3,2
Immaterielle Vermögenswerte	36,2
Sachanlagen	18,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	0,9
Ertragsteuerforderungen	0,7
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>62,0</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3,7
Sonstige Verbindlichkeiten	-2,2
Rückstellungen für latente Steuern	-12,3
<b>Summe Schulden</b>	<b>-18,2</b>
<b>Nettovermögen</b>	<b>43,8</b>
Geschäfts- oder Firmenwert	1,0
Übertragene Gegenleistung in Zahlungsmitteln	44,8
Abzüglich übernommener Zahlungsmittel	-3,2
<b>Nettoabfluss aus Unternehmenserwerb</b>	<b>41,6</b>

Tabelle 41

Die Aufteilung des Kaufpreises erfolgte auf Basis eines Bewertungsgutachtens. Er entfiel im Wesentlichen auf die unter den immateriellen Vermögenswerten bilanzierten Konzessionsrechte sowie Sachanlagen und wurde aus liquiden Mitteln beglichen. Die angefallenen Erwerbsnebenkosten von rund 0,5 Mio € wurden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Der nach der Kaufpreisallokation verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert ist bestehenden Prozessen sowie den im Rahmen der Kaufpreisverteilung angesetzten passiven latenten Steuern zuzuordnen.

Die Gesellschaft wird seit dem Erwerbszeitpunkt im Fraport-Konzern-Abschluss vollkonsolidiert und ist dem Segment External Activities & Services zugeordnet. In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung zum 31. Dezember 2014 sind Erlöse von 20,6 Mio €, ein EBITDA von 3,8 Mio € sowie ein Gewinn von 1,1 Mio € seit dem Erwerbszeitpunkt der AMU Holdings Inc. enthalten. Für das gesamte Jahr 2014 hat die AMU Holdings Inc. Umsatzerlöse in Höhe von 38,9 Mio € und einen Verlust in Höhe von 1,2 Mio € (Jahresergebnis der Gesellschaft einschließlich der Fortführung der zum Erwerbszeitpunkt aufgedeckten stillen Reserven) erzielt.

#### **Aerodrom Ljubljana, d.d.**

Am 10. Oktober 2014 hat die Fraport AG 75,55% der Anteile an der börsennotierten Aerodrom Ljubljana, d.d., Slowenien, erworben. Die Gesellschaft betreibt den slowenischen Hauptstadt-Flughafen in Ljubljana.

Aufgrund des Anteilserwerbs wurde den verbleibenden Aktionären ein Übernahmeangebot zum Preis von 61,75€ je Aktie unterbreitet. Seit Abschluss des öffentlichen Übernahmeverfahrens am 25. November 2014 ist Fraport im Besitz von insgesamt 97,99% der Anteile an der Aerodrom Ljubljana, d.d. Der aus den liquiden Mitteln beglichene Gesamtkaufpreis für die Anteile betrug 229,7 Mio €. Die mit dem Unternehmenserwerb verbundenen Nebenkosten von rund 0,4 Mio € sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

In den kommenden Jahren erwartet Fraport eine positive operative und finanzielle Entwicklung des Flughafens. Zusätzlich zum Passagierverkehr rechnet Fraport vor allem mit positiven Effekten aus der Entwicklung der kommerziellen Flächen des Flughafens.

Die Gesellschaft wird seit dem Erwerbszeitpunkt im Fraport-Konzern-Abschluss vollkonsolidiert und ist dem Segment External Activities & Services zugeordnet.

Die folgende Übersicht zeigt die beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden zum Erwerbszeitpunkt sowie die dafür übertragene Gegenleistung.

#### **Kaufpreisaufteilung des Erwerbs der Anteile der Ljubljana Aerodrom, d.d.**

in Mio €	Zeitwerte zum Erwerbszeitpunkt
Zahlungsmittel	0,2
Immaterielle Vermögenswerte	65,0
Sachanlagen	165,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	10,3
Vorräte	0,3
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>246,6</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,0
Sonstige Verbindlichkeiten	-0,5
Sonstige Rückstellungen	-1,0
Rückstellungen für latente Steuern	-24,7
<b>Summe Schulden</b>	<b>-30,2</b>
<b>Nettovermögen</b>	<b>216,4</b>
Geschäfts- oder Firmenwert	18,0
Nicht beherrschende Anteile	-4,7
Übertragene Gegenleistung in Zahlungsmitteln	229,7
Abzüglich übernommener Zahlungsmittel	-0,2
<b>Nettoabfluss aus Unternehmenserwerb</b>	<b>229,5</b>

Tabelle 42

Die Aufteilung des Kaufpreises erfolgte auf Basis eines Bewertungsgutachtens. Der Kaufpreis entfiel im Wesentlichen auf die im Sachanlagevermögen erfasste Infrastruktur des Flughafens sowie auf ein aus einem bestehenden, langfristigen Grundstüknutzungsvertrag mit einer Laufzeit von 40 Jahren abgeleitetes Recht zum Betreiben des Flughafens, das als immaterieller Vermögenswert erfasst wurde. Der nach der Kaufpreisallokation verbleibende Geschäfts- oder Firmenwert ist den bestehenden Prozessen sowie den im Rahmen der Kaufpreisverteilung angesetzten passiven latenten Steuern zuzuordnen.

In der Konzern-Gesamtergebnisrechnung zum 31. Dezember 2014 sind Umsatzerlöse von 7,2 Mio €, ein EBITDA von 1,7 Mio € sowie ein Verlust von 0,6 Mio € seit dem Erwerbszeitpunkt der Ljubljana Aerodrom, d.d. enthalten. Im gesamten Geschäftsjahr 2014 hat die Ljubljana Aerodrom, d.d. Umsatzerlöse in Höhe von 32,0 Mio € und einen Gewinn in Höhe von 1,5 Mio € (Jahresergebnis der Gesellschaft einschließlich der Fortführung der zum Erwerbszeitpunkt aufgedeckten stillen Reserven) erzielt.

Die nicht beherrschenden Anteile wurden zum Erwerbszeitpunkt in Höhe ihres sich aus dem Bewertungsgutachten zur Kaufpreisaufteilung ergebenden beizulegenden Zeitwertes von 4,7 Mio € bilanziert.

### Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Finanzinformationen für die Gesellschaften Lima und Twin Star, an denen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern bestehen. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima, betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Weitere Informationen zu beiden Gesellschaften sind in Tz. 51 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) enthalten.

### Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Lima		Twin Star	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
<b>Beteiligungsquote Nicht beherrschende Anteile</b>	<b>29,99%</b>	<b>29,99%</b>	<b>40,00%</b>	<b>40,00%</b>
Langfristige Vermögenswerte	312,2	275,7	204,3	209,0
Kurzfristige Vermögenswerte	94,1	65,6	26,6	24,3
Langfristige Schulden	258,6	239,9	97,6	103,5
Kurzfristige Schulden	68,6	55,3	53,1	61,5
<b>Eigenkapital/Nettovermögen</b>	<b>79,1</b>	<b>46,1</b>	<b>80,2</b>	<b>68,3</b>
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	23,7	13,8	32,1	27,3
	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Umsatzerlöse	214,3	208,0	60,7	101,1
Ergebnis nach Steuern	32,1	26,4	15,8	13,7
Sonstiges Ergebnis	9,1	-2,6	0,1	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>41,2</b>	<b>23,8</b>	<b>15,9</b>	<b>13,7</b>
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	12,4	7,1	6,4	5,5
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	45,7	41,8	23,9	23,7
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-10,1	-14,5	-6,5	-44,4
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-14,4	-19,6	-16,2	29,1
<b>Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>	<b>21,2</b>	<b>7,7</b>	<b>1,2</b>	<b>8,4</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	53,6	48,1	18,6	10,2
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	7,1	-2,2	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	81,9	53,6	19,8	18,6
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	2,5	3,1	1,6	0,0

Tabelle 43

Alle Tochterunternehmen werden im Fraport Konzern-Abschluss vollkonsolidiert. Die direkt durch die Fraport AG als Mutterunternehmen gehaltenen Kapitalanteile an den Tochterunternehmen weichen nicht vom Anteil der gehaltenen Stimmrechte ab. Anteile in Vorzugsaktien an den Tochterunternehmen bestehen nicht.

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

### 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 Unternehmenserwerbe entsprechen den beizulegenden Zeitwerten der hingeegebenen 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 der bereits gehaltenen Anteile an dem erworbenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert.

Ein Geschäfts- oder Firmenwert wird angesetzt, sofern die Summe aus der übertragenen Gegenleistung, dem Betrag aller Nicht beherrschenden Anteile an dem erworbenen Unternehmen und einem 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 beizulegenden Zeitwert erfasst.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet. Für nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen wird analog zur Kapitalkonsolidierung bei Tochterunternehmen eine Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt durchgeführt. Spätere Eigenkapitalveränderungen 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 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 31.12.2014	Durchschnittskurs 2014	Stichtagskurs 31.12.2013	Durchschnittskurs 2013
1 US-Dollar (US-\$)	0,8227	0,7527	0,7264	0,7530
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,3535	0,3441	0,3395	0,3947
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1327	0,1222	0,1198	0,1225
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1061	0,0971	0,0937	0,0971
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2750	0,2653	0,2597	0,2785
100 Russische Rubel (RUB)	1,3874	1,9626	2,2093	2,3620

Tabelle 44

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

## 4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

### Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Die Aufstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt auf Basis der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Ausgenommen hiervon sind insbesondere zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und derivative Finanzinstrumente.

### 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 Entgelte (gemäß § 19b Absatz 1 Luftverkehrszulassungsverordnung), die unter anderem Start- und Lande-Entgelte, Abstell-, Passagier- und Sicherheits-Entgelte umfassen sowie nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte für Bodenverkehrsdienste und Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur.

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

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 51) 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 Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringbar sind.

### **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 in der Regel 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) und in Lima (Peru) (siehe auch Tz. 51). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen 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. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind.

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.

### Sonstige 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 Wertminderung 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, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

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, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

### Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten (IAS 23), die dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts direkt zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs-/Herstellungskosten aktiviert. Grundlage zur Bestimmung qualifizierter Vermögenswerte sind aufgrund des Umfangs der Fraport-Investitionen die geplanten Investitionsmaßnahmen. Liegt das geplante Volumen der Maßnahmen bei der Fraport AG über 25 Mio € und beträgt der Herstellungszeitraum mehr als ein Jahr, werden alle innerhalb der Maßnahme hergestellten Vermögenswerte als qualifizierte Vermögenswerte berücksichtigt. Zinsen, Finanzierungskosten aus Finanzierungsleasingverhältnissen und Währungsdifferenzen werden in die Fremdkapitalkosten einbezogen, sofern sie als Zinskorrektur zu sehen sind. Konzern-Gesellschaften definieren unternehmensindividuelle Kriterien für das Vorliegen eines qualifizierten Vermögenswertes.

### Planmäßige Abschreibungen

Planmäßige Abschreibungen werden auf Basis geschätzter technischer und wirtschaftlicher Nutzungsdauern vorgenommen. Sie erfolgen grundsätzlich konzern einheitlich nach der linearen Methode. Die Angaben zu den planmäßigen Nutzungsdauern beinhalten auch Nutzungsdauern von einzelnen Komponenten.

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

### Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	30–35
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	3–40
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	3–80
Technische Gebäudeanlagen	20–40
Gebäudeausstattungen	12–38
Platzanlagen	3–52
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7–99
Vorfelder	33–99
Rollbrücken	80
Rollwege	20–99
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	2–33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	4–20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–25

Tabelle 45

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. Für bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte wird jährlich ein Werthaltigkeitstest vorgenommen. Wertminderungen werden erfasst, 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.

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), denen die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

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

Im Berichtsjahr und im Vorjahr wurde als erzielbarer Betrag ausschließlich der Nutzungswert ermittelt. Der Nutzungswert ergibt sich auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht.

Der Bestimmung der zukünftigen Cash-Flows 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 2015 bis 2020 und der aktuellen Langfristplanung bis 2025 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird wie im Vorjahr eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 0,0% und 2,0% berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 5,80% bis 13,58% (im Vorjahr: 6,43% bis 11,33%) verwendet.

### 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) zuzuordnen ist.

### 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 planmäßig linear abgeschrieben. Die Erfassung der Mieterträge erfolgt grundsätzlich linear über die Vertragslaufzeit.

### Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und an assoziierten Unternehmen werden mit dem anteiligen Eigenkapital inklusive Geschäfts- oder Firmenwert bilanziert. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag den Buchwert unterschreitet. Die Anteile werden jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen.

### Andere Finanzanlagen

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere und Ausleihungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sowie sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt, zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt. Bei den Wertpapieren handelt es sich ausschließlich um Fremdkapitalinstrumente.

Die Folgebewertung der Finanzanlagen richtet sich nach der jeweiligen Kategorisierung gemäß IAS 39 (siehe auch Tz. 42).

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

Sonstige Beteiligungen werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Sie werden zu Marktwerten angesetzt, soweit diese verlässlich ermittelt werden können, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Anteile an Personengesellschaften werden zu Anschaffungskosten bilanziert, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht möglich ist.

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.

#### **Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute, sonstige Forderungen sowie derivative Finanzinstrumente und marktgängige kurzfristige Wertpapiere. Sie werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, mit ihrem beizulegenden Zeitwert zzgl. Transaktionskosten angesetzt. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Forderungen werden mit dem Barwert zum Zeitpunkt der Entstehung erfasst.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmbareren 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 der Fremdkapitalinstrumente 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 oder ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten.

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts 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.

#### **Vorräte**

Unter den Vorräten werden unfertige Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien ausgewiesen.

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 sowie angemessene Gemeinkosten.

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.

Grundlage zur Berechnung der voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse bilden externe Gutachten über den Verkehrswert der Verkaufsgrundstücke sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen.

### Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als drei 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.

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

### 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 Quellensteuern, 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, nutzbaren 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, erfolgsneutral im Eigenkapital gebucht werden, wird auch die Veränderung der latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital berücksichtigt.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen werden keine latenten Steuerschulden angesetzt, wenn Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden.

### **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 2,10% (im Vorjahr: 3,60%) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

Neubewertungen, die zum Beispiel aus der Veränderung des Rechnungszinses oder aus dem Unterschied zwischen tatsächlichen und rechnerischen Erträgen aus Planvermögen entstehen, werden im sonstigen Ergebnis (OCI) als nicht reklassifizierbar ausgewiesen.

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Methode) berechnet. Die Berechnung erfolgt, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen laufen auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf. Sind die Leistungsansprüche aus den leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gedeckt, wird der beizulegende Zeitwert des Planvermögens mit der DBO verrechnet. Nicht durch Planvermögen gedeckte Leistungsansprüche werden als Pensionsrückstellung erfasst.

Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAnpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005G von Professor Heubeck verwendet.

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 38 verwiesen.

### **Steuerrückstellungen**

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

### **Sonstige Rückstellungen**

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bzgl. ihrer Höhe und/ oder ihrer Fälligkeit ungewiss sind. Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Der angesetzte Betrag stellt den wahrscheinlichsten Wert dar.

Rückstellungen werden 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).

Erstattungsansprüche gegenüber Dritten werden getrennt von den Rückstellungen als Sonstige Forderung aktiviert, sofern ihre Realisation als nahezu sicher gilt.

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

Die Rückstellung für Altersteilzeit wird gemäß IAS 19 bilanziert. Die Erfassung der Verpflichtung aus den Aufstockungen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem sich Fraport der Verpflichtung rechtlich und faktisch nicht mehr entziehen kann. Die Aufstockungsbeträge werden der Verpflichtung bis zum Ende der Aktivphase ratierlich zugeführt. Die Inanspruchnahme beginnt mit der Passivphase.

### Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind mögliche Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen und deren Existenz erst durch das Eintreten eines oder mehrerer ungewisser künftiger Ereignisse bestätigt wird, die jedoch außerhalb des Einflussbereiches von Fraport liegen. Ferner können gegenwärtige Verpflichtungen dann Eventualverbindlichkeiten darstellen, wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen nicht hinreichend wahrscheinlich für die Erfassung einer Verbindlichkeit ist oder der Umfang der Verpflichtung nicht verlässlich geschätzt werden kann. Eventualverbindlichkeiten werden nicht in der Bilanz erfasst, sondern im Anhang dargestellt.

### Verbindlichkeiten

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren Wert aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands ausgewiesen.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungsbetrag und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit des jeweiligen Vertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

### Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken 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 im Eigenkapital in der Rücklage für Finanzinstrumente erfasst. Korrespondierend hierzu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash Flow Hedges ebenfalls erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. 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.

### **Eigene Anteile**

Zurück erworbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen.

### **Aktioptionen**

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 als Personalaufwand über den Zeitraum verteilt, innerhalb dessen der Optionsinhaber einen uneingeschränkten Anspruch auf die Instrumente hat.

### **Virtuelle Aktioptionen**

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

### **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 bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

Bilanzpositionen, bei denen Annahmen und Schätzungen wesentlichen Einfluss auf den ausgewiesenen Buchwert haben, werden nachfolgend dargestellt.

### **Sachanlagevermögen**

Bei der Festlegung von Nutzungsdauern von Sachanlagen wird auf Erfahrungswerte, Planungen und Schätzungen zurückgegriffen. Restbuchwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Stichtag überprüft und ggf. angepasst.

### **Andere Finanzanlagen**

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash Flow Prognosen.

### **Forderungen**

Bei den Forderungen ist die Beurteilung der Werthaltigkeit abhängig von der Wahrscheinlichkeitseinschätzung zukünftiger Zahlungsausfälle.

### **Ertragsteuern**

Fraport unterliegt in verschiedenen Ländern der Steuerpflicht. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten müssen teilweise Einschätzungen getroffen werden. Eine abweichende steuerliche Beurteilung der Finanzbehörden kann nicht ausgeschlossen werden. Der damit verbundenen Unsicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass ungewisse Steuerforderungen und -verpflichtungen dann angesetzt werden, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aus Sicht von Fraport höher als 50% ist. Eine Änderung der Einschätzung, zum Beispiel aufgrund von finalen Steuerbescheiden, wirkt sich auf die laufenden und latenten Steuerpositionen aus. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

**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.

#### **Pensionsverpflichtungen**

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 38).

#### **Sonstige Rückstellungen**

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2014 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (143,5 Mio €; im Vorjahr: 143,1 Mio €) und Wirbelschleppen (42,6 Mio €; im Vorjahr: 23,0 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrundeliegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2014 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (31,7 Mio €; im Vorjahr: 33,2 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

#### **Eventualverbindlichkeiten**

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich Ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunktes von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunkts des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist.

#### **Unternehmenserwerbe**

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. Die tatsächlichen Zahlungsströme können von den bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte zugrunde gelegten Zahlungsströmen signifikant abweichen.

#### **Wertminderungen**

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 zahlungsmittelgenerierende 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 2009 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 zugrundeliegenden Annahmen kommen könnte, sodass eine wesentliche Anpassung der Buchwerte dieser Vermögenswerte erforderlich wird.

Spezifische Schätzungen oder Annahmen für einzelne Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im jeweiligen Abschnitt erläutert. Diese richten sich nach den Verhältnissen und Einschätzungen am Bilanzstichtag und beeinflussen insoweit auch die Höhe der ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der dargestellten Geschäftsjahre.

### **Neue Standards, Interpretationen und Änderungen**

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden grundsätzlich von Fraport diejenigen erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2014 beginnen.

Seit Jahresbeginn wendet Fraport vier neue und überarbeitete Standards an, 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“ 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“. 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.

Im Fraport-Konzern haben sich infolge der Erstanwendung von IFRS 10 keine Veränderungen des Konsolidierungskreises ergeben.

Im Rahmen der Verabschiedung des IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ erfolgten auch Anpassungen an IAS 28. IAS 28 regelt, wie bislang auch, die Anwendung der At-Equity-Methode. Allerdings hat sich der Anwendungsbereich durch die Verabschiedung des IFRS 11 erheblich erweitert, da nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der At-Equity-Methode bewertet werden müssen.

Im Fraport-Konzern wurden bei der Erstanwendung von IFRS 11 bestehende gemeinschaftliche Vereinbarungen daraufhin untersucht, ob es sich um gemeinschaftliche Tätigkeiten oder Gemeinschaftsunternehmen handelt. Bei der Analyse der gesellschaftsrechtlichen Strukturen wurden alle gemeinschaftlichen Vereinbarungen als Gemeinschaftsunternehmen eingestuft, die im Konzern-Abschluss zwingend nach der At-Equity-Methode zu bewerten sind.

Die bislang anteilig in den Konzern-Abschluss einbezogenen zwölf Gemeinschaftsunternehmen, insbesondere Antalya, N\*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Medical Airport Service GmbH und AirT Systems GmbH, werden ab dem 1. Januar 2014 gemäß IFRS 11 mittels der At-Equity-Methode bilanziert.

Die Auswirkungen aus dem Übergang von der Quotenkonsolidierung (berichtet) auf die At-Equity-Methode (angepasst) auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns sind in der nachfolgenden Gegenüberstellung der Abschlüsse dargestellt.

## Anpassungen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2013 berichtet	2013 angepasst	Anpassung
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>2.561,4</b>	<b>2.375,7</b>	<b>-185,7</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,6	0,6	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,1	32,3	-2,8
Sonstige betriebliche Erträge	34,3	32,5	-1,8
<b>Gesamtleistung</b>	<b>2.631,4</b>	<b>2.441,1</b>	<b>-190,3</b>
Materialaufwand	-613,0	-595,2	17,8
Personalaufwand	-946,8	-928,9	17,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-191,4	-184,1	7,3
<b>EBITDA</b>	<b>880,2</b>	<b>732,9</b>	<b>-147,3</b>
Abschreibungen	-352,1	-294,3	57,8
<b>EBIT/Betriebliches Ergebnis</b>	<b>528,1</b>	<b>438,6</b>	<b>-89,5</b>
Zinserträge	38,8	35,5	-3,3
Zinsaufwendungen	-215,8	-171,5	44,3
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	-13,6	18,5	32,1
Sonstiges Finanzergebnis	3,2	10,4	7,2
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-187,4</b>	<b>-107,1</b>	<b>80,3</b>
<b>EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>340,7</b>	<b>331,5</b>	<b>-9,2</b>
Ertragsteuern	-105,0	-95,8	9,2
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>235,7</b>	<b>235,7</b>	<b>0,0</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	14,7	14,7	0,0
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	221,0	221,0	0,0
<b>Ergebnis je 10€-Akte in €</b>			
unverwässert	2,40	2,40	0,0
verwässert	2,39	2,39	0,0

Tabelle 46

### Anpassungen der Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2013 berichtet	2013 angepasst	Anpassung
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>235,7</b>	<b>235,7</b>	<b>0,0</b>
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	1,9	1,9	0,0
(darauf entfallene latente Steuern)	-1,2	-1,2	0,0
Aufwendungen aus den nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,0	-0,5	-0,5
(darauf entfallene latente Steuern)	0,0	0,1	0,1
<b>Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,4</b>
<b>Marktbewertung von Derivaten</b>			
Erfolgsneutrale Änderungen	17,0	4,4	-12,6
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-38,1	-42,1	-4,0
	<b>55,1</b>	<b>46,5</b>	<b>-8,6</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	-16,2	-14,4	1,8
<b>Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten</b>			
Erfolgsneutrale Änderungen	-6,8	-6,8	0,0
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0	0,0
	<b>-6,8</b>	<b>-6,8</b>	<b>0,0</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	1,0	1,0	0,0
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>	<b>-4,1</b>	<b>-4,1</b>	<b>0,0</b>
<b>Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus den nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen</b>	<b>1,7</b>	<b>10,8</b>	<b>9,1</b>
(darauf entfallene latente Steuern)	-0,6	-2,5	-1,9
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>30,1</b>	<b>30,5</b>	<b>0,4</b>
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	30,8	30,8	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>266,5</b>	<b>266,5</b>	<b>0,0</b>
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	14,1	14,1	0,0
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	252,4	252,4	0,0

Tabelle 47

## Anpassungen der Konzern-Bilanz

## Aktiva

in Mio €	31.12.2013			1.1.2013		
	berichtet	angepasst	Anpassung	berichtet	angepasst	Anpassung
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
Geschäfts- oder Firmenwert	38,6	22,7	-15,9	38,6	22,7	-15,9
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.006,1	458,1	-548,0	1.031,2	433,3	-597,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	57,8	51,1	-6,7	44,2	39,6	-4,6
Sachanlagen	5.988,1	5.962,3	-25,8	5.927,3	5.902,4	-24,9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	47,7	47,7	0,0	34,4	34,4	0,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	121,2	194,9	73,7	136,6	185,7	49,1 <sup>1)</sup>
Andere Finanzanlagen	727,6	728,6	1,0	742,7	749,4	6,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	169,8	172,2	2,4	117,1	112,4	-4,7
Ertragsteuerforderungen	20,3	20,3	0,0	19,5	19,5	0,0
Latente Steueransprüche	43,7	27,9	-15,8	49,2	28,7	-20,5
	<b>8.220,9</b>	<b>7.685,8</b>	<b>-535,1</b>	<b>8.140,8</b>	<b>7.528,1</b>	<b>-612,7</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Vorräte	75,3	42,3	-33,0	77,7	43,4	-34,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	181,6	174,4	-7,2	180,0	173,0	-7,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	438,4	426,4	-12,0	385,2	383,1	-2,1
Ertragsteuerforderungen	2,1	1,0	-1,1	35,0	34,8	-0,2
Zahlungsmittel	605,1	486,9	-118,2	821,9	715,2	-106,7
	<b>1.302,5</b>	<b>1.131,0</b>	<b>-171,5</b>	<b>1.499,8</b>	<b>1.349,5</b>	<b>-150,3</b>
<b>Gesamt</b>	<b>9.523,4</b>	<b>8.816,8</b>	<b>-706,6</b>	<b>9.640,6</b>	<b>8.877,6</b>	<b>-763,0</b>

## Passiva

in Mio €	31.12.2013			1.1.2013		
	berichtet	angepasst	Anpassung	berichtet	angepasst	Anpassung
<b>Eigenkapital</b>						
Gezeichnetes Kapital	922,1	922,1	0,0	921,3	921,3	0,0
Kapitalrücklage	590,2	590,2	0,0	588,0	588,0	0,0
Gewinnrücklagen	1.540,8	1.540,8	0,0	1.403,2	1.403,2	0,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.053,1	3.053,1	0,0	2.912,5	2.912,5	0,0
Nicht beherrschende Anteile	45,7	45,7	0,0	35,7	35,7	0,0
	<b>3.098,8</b>	<b>3.098,8</b>	<b>0,0</b>	<b>2.948,2</b>	<b>2.948,2</b>	<b>0,0</b>
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	4.146,8	3.948,1	-198,7	4.401,0	4.179,1	-221,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50,8	50,8	0,0	64,4	64,4	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	889,4	491,7	-397,7	1.006,4	578,0	-428,4
Latente Steuerverpflichtungen	120,4	107,2	-13,2	102,5	88,0	-14,5
Pensionsverpflichtungen	26,7	26,7	0,0	27,4	27,4	0,0
Ertragsteuerrückstellungen	54,1	54,1	0,0	80,2	80,2	0,0
Sonstige Rückstellungen	235,1	223,9	-11,2	211,2	200,5	-10,7
	<b>5.523,3</b>	<b>4.902,5</b>	<b>-620,8</b>	<b>5.893,1</b>	<b>5.217,6</b>	<b>-675,5</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	314,9	290,6	-24,3	196,6	172,5	-24,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	162,4	159,6	-2,8	214,4	210,3	-4,1
Sonstige Verbindlichkeiten	178,4	123,0	-55,4	163,2	106,5	-56,7
Ertragsteuerrückstellungen	8,1	7,7	-0,4	5,3	5,0	-0,3
Sonstige Rückstellungen	237,5	234,6	-2,9	219,8	217,5	-2,3
	<b>901,3</b>	<b>815,5</b>	<b>-85,8</b>	<b>799,3</b>	<b>711,8</b>	<b>-87,5</b>
<b>Gesamt</b>	<b>9.523,4</b>	<b>8.816,8</b>	<b>-706,6</b>	<b>9.640,6</b>	<b>8.877,6</b>	<b>-763,0</b>

<sup>1)</sup> Anstatt des Eröffnungsbilanzwertes von 49,1 Mio € waren vor Anwendung von IFRS 11 langfristige Vermögenswerte von 661,8 Mio €, kurzfristige Vermögenswerte von 150,3 Mio €, langfristige Schulden von 675,5 Mio € sowie kurzfristige Schulden von 87,5 Mio € in der Bilanz enthalten.

### Anpassungen der Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	2013 berichtet	2013 angepasst	Anpassung
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	574,8	454,2	-120,6
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-280,0	-199,7	80,3
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-255,1	-228,2	26,9

Tabelle 49

In IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ sind alle Angabepflichten zu Tochtergesellschaften, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie zu nicht konsolidierten, strukturierten Unternehmen zusammengeführt. Die Zielsetzung des IFRS 12 ist es, den Abschlussadressaten quantitative und qualitative Informationen zur Verfügung zu stellen, 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.

Die erforderlichen Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen geben Einsicht in die Struktur des Konzerns und den Einfluss der Nicht beherrschenden Anteile.

Am 16. Dezember 2011 hat das IASB Ergänzungen zu 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 Änderungen des IFRS 7 hingegen war bereits verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 begannen, anzuwenden. Die Änderungen des IAS 32 und IFRS 7 haben 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

Das IASB hat am 20. Mai 2013 eine Interpretation zur Bilanzierung öffentlicher Abgaben, IFRIC 21, veröffentlicht. Die Interpretation regelt die Bilanzierung von Verpflichtungen zur Zahlung öffentlicher Abgaben, die keine Abgaben im Sinne des IAS 12 „Ertragsteuern“ sind. Eine Verpflichtung ist gemäß IFRIC 21 im Abschluss zu erfassen, sobald das zahlungsverpflichtende Ereignis eintritt. IFRIC 21 wurde am 14. Juni 2014 in EU-Recht übernommen und tritt in der EU in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 17. Juni 2014 beginnen. Die Änderungen werden sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 21. November 2013 Änderungen an IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ zum Thema „Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge“ veröffentlicht. Hierdurch wird klargestellt, wie Beiträge, die die Mitarbeiter (oder dritte Parteien) selbst für die Leistungsbausteine entrichten, durch das zusagende Unternehmen erfasst werden. In der Vergangenheit wurde bei der Anwendung von IAS 19 (alt) vielfach vereinfachend der Nominalbetrag der Mitarbeiterbeiträge in der Periode von dem Dienstzeitaufwand abgezogen, in der die entsprechende Dienstzeit erbracht wurde. Diese Bilanzierungspraxis kann beibehalten werden, wenn der Betrag der Beiträge unabhängig von der Anzahl der Dienstjahre ist. Hierzu zählen beispielsweise Beiträge, die als fixer Prozentsatz vom Jahresgehalt festgelegt werden. Die Änderungen an IAS 19 wurden am 9. Januar 2015 in das europäische Recht übernommen und sind abweichend vom Erstanwendungszeitpunkt gemäß IASB (Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen) erst in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 12. Dezember 2013 die „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ sowie „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ (Annual Improvements) veröffentlicht, wodurch insgesamt elf International Financial Reporting Standards (IFRSs) geändert werden. Die Änderungen zur „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ betreffen im Einzelnen: IFRS 1 hinsichtlich der Definition „Ausübungsbedingungen sowie Dienstbedingungen“, IFRS 3 hinsichtlich der Bilanzierung bedingter Kaufpreiszahlungen bei Unternehmenserwerben, IFRS 8 hinsichtlich der Anhangangaben in Bezug auf die Zusammenfassung von Geschäftssegmenten und zur Überleitungsrechnung vom Segment-Vermögen zum Konzernvermögen, IFRS 13 bezüglich des Unterlassens der Abzinsung von kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten, IAS 16 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode, IAS 24 in Bezug auf die Definition von „nahe stehenden Unternehmen“ und deren Einfluss auf die Auslegung des Begriffs „Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen“ und IAS 38 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode. Die Änderungen zur „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ betreffen im Einzelnen: IFRS 1 bezüglich der Definition in IFRS 1.7 „alle IFRS, die am Ende der Berichtsperiode gelten“, IFRS 3 in Hinblick auf die Ausnahme vom Anwendungsbereich für Gemeinschaftsunternehmen, IFRS 13 im Bezug auf den Anwendungsbereich der sogenannten portfolio exception und IAS 40 bezüglich der Beantwortung der Frage, ob der Erwerb von als zur Finanzinvestition gehaltenen Immobilien einen Unternehmenszusammenschluss darstellt, für den die Regelungen von IFRS 3 maßgeblich sind. Die „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ wurden am 9. Januar 2015 und die „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ am 19. Dezember 2014 in das europäische Recht übernommen und sind abweichend vom Erstanwendungszeitpunkt gemäß IASB (Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen) erst in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Februar beziehungsweise 1. Januar 2015 beginnen, anzuwenden. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit noch untersucht.

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

Am 6. Mai 2014 hat das IASB Änderungen an IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ verabschiedet. Für Erwerbe von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellen, gelten Regelungen und Angabepflichten des IFRS 3. Die Änderungen sind prospektiv anzuwenden für Anteilerwerbe, die in Berichtsperioden stattfinden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Die Änderungen werden sich zukünftig nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 12. Mai 2014 hat das IASB Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen“ und IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ veröffentlicht. Die Änderungen beinhalten Leitlinien zur Festlegung von sachgerechten Abschreibungsmethoden für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Demnach müssen Abschreibungen den durch das Unternehmen erwarteten Verbrauch des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens, welcher durch den Vermögenswert generiert wird, widerspiegeln. Die Änderungen sind prospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit untersucht.

Am 28. Mai 2014 hat das IASB den neuen Standard IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ veröffentlicht. Zielsetzung des neuen Standards zur Umsatzrealisierung ist die Zusammenführung bisheriger Regelungen sowie die Festlegung einheitlicher Grundprinzipien, die für alle Branchen und Kategorien von Umsätzen anwendbar sind. Nach IFRS 15 sind Umsatzerlöse dann zu realisieren, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt und Nutzen aus diesen ziehen kann. Die Ermittlung der Umsatzrealisierung erfolgt anhand eines fünfstufigen Schemas sowie einer Reihe von weiteren Detailregelungen wie beispielsweise der Abbildung von Vertragskosten. Der IFRS 15 ersetzt künftig den IAS 11 „Fertigungsaufträge“ und IAS 18 „Umsatzerlöse“ sowie die dazugehörigen Interpretationen. Die Änderungen sind vorbehaltlich der ausstehenden Übernahme in EU-Recht für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Eine frühere Anwendung von IFRS 15 ist zulässig. Die Auswirkungen der Neuregelungen des IFRS 15 auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit noch untersucht.

Am 24. Juli 2014 hat das IASB die vierte und finale Version des neuen IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ ablösen. IFRS 9 führt einen einheitlichen Ansatz zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten auf der Grundlage ihrer Zahlungsstromereigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden, ein. IFRS 9 sieht grundsätzlich die Modelle: „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“, „Halten und Verkaufen“ sowie „Handelsabsicht“ vor. Die Bilanzierung der Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte erfolgt nicht nur für eingetretene Verluste, auch bereits erwartete Verluste sind zu erfassen. Die Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich wie bisher. Für die zum beizulegenden Zeitwert designierten Verbindlichkeiten sind Änderungen des Zeitwerts, sofern sie auf Änderungen des eigenen Kreditrisikos zurückzuführen sind, nicht mehr im Gewinn und Verlust, sondern im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) enthält IFRS 9 neue Regelungen die sich an den Risikomanagementaktivitäten eines Unternehmens insbesondere in Bezug auf die Steuerung von nicht finanziellen Risiken orientieren. Der neue IFRS 9 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen der Neuregelungen des IFRS 9 auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden noch untersucht.

Am 11. September 2014 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Veräußerung beziehungsweise Einlage von Vermögenswerten an/in ein assoziiertes Unternehmen oder ein Gemeinschaftsunternehmen. Künftig soll der Gewinn oder Verlust aus solchen Transaktionen nur dann erfasst werden, wenn die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellen. Handelt es sich bei den Vermögenswerten um keinen Geschäftsbetrieb, ist lediglich eine anteilige Erfolgserfassung zulässig. Die Änderungen treten in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 25. September 2014 die „Verbesserungen an den IFRS 2012–2014“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen insbesondere Klarstellungen bei der Auslegung der folgenden Standards: IFRS 5 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“, IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“, IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ und IAS 34 „Zwischenberichterstattung“. Die Änderungen treten in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit untersucht.

Das IASB hat am 18. Dezember 2014 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ veröffentlicht. Ziel der Änderungen ist, IFRS-Abschlüsse von unwesentlichen Informationen zu entlasten und die Vermittlung von relevanten Angaben zu fördern. Danach brauchen unwesentliche Informationen auch dann nicht separat dargestellt zu werden, wenn ihre Darstellung in einem Standard explizit gefordert wird. Des Weiteren betreffen die Änderungen insbesondere Erläuterungen zur Aggregation von Abschlussposten, Darstellung des At-Equity-Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung sowie Strukturmöglichkeiten beim Aufbau des Anhangs. Die Änderungen treten in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit untersucht.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 5 Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse

in Mio €	2014	2013
<b>Aviation</b>		
Flughafen-Entgelte	731,8	697,2
Sicherheitsdienstleistungen	109,4	97,9
Übrige Umsatzerlöse	43,0	50,5
	<b>884,2</b>	<b>845,6</b>
<b>Retail &amp; Real Estate</b>		
Real Estate	179,4	179,2
Retail	193,1	198,6
Parkierung	77,7	75,1
Übrige Umsatzerlöse	5,5	11,3
	<b>455,7</b>	<b>464,2</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	380,6	384,4
Infrastruktur-Entgelte	275,6	264,6
	<b>656,2</b>	<b>649,0</b>
<b>External Activities &amp; Services</b>	<b>398,5</b>	<b>416,9</b>
<b>Gesamt</b>	<b>2.394,6</b>	<b>2.375,7</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 50

Zur Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 43).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 164,7 Mio € (im Vorjahr: 167,6 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 43 Jahre (im Vorjahr: 46 Jahre). Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 425,7 Mio € (im Vorjahr: 418,7 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 293,2 Mio € (im Vorjahr: 285,1 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 8,2 Mio € (im Vorjahr: 9,4 Mio €) beträgt.

Im Segment External Activities & Services sind in den Umsatzerlösen Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 10,8 Mio € (im Vorjahr: 65,7 Mio €) enthalten.

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

### Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2014
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	88,8	198,9	833,5	1.121,2

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2013
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	85,6	186,4	856,4	1.128,4

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 51

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen beträgt zum Stichtag 2,1 Mio €.

## 6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

### Bestandsveränderung

in Mio €	2014	2013
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,6	0,6

Tabelle 52

Die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen betrifft unfertige Leistungen sowie Grundstücke und Gebäude zum Verkauf.

## 7 Andere aktivierte Eigenleistungen

### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2014	2013
Andere aktivierte Eigenleistungen	28,3	32,3

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 53

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 des Ausbauprogramms sowie für den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

## 8 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2014	2013
Auflösungen von Rückstellungen	17,2	8,3
Auflösungen von Wertberichtigungen	3,6	2,3
Gewinne aus Anlagenabgängen	2,3	2,8
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	1,3
Erträge aus Schadensersatzleistungen	1,1	2,5
Sonstige	17,0	15,3
<b>Gesamt</b>	<b>42,5</b>	<b>32,5</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 54

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere Rückstellungen aus dem Personalbereich.

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

## 9 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2014	2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-77,1	-90,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-456,2	-504,5
<b>Gesamt</b>	<b>-533,3</b>	<b>-595,2</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 55

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

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 51) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 102,8 Mio € (im Vorjahr: 96,1 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 10,8 Mio € (im Vorjahr: 65,7 Mio €).

## 10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2014	2013
Entgelte für Personal	-783,4	-751,0
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-143,6	-135,5
Aufwendungen für Altersversorgung	-43,4	-42,4
<b>Gesamt</b>	<b>-970,4</b>	<b>-928,9</b>

Vorjahreswerte angepasst

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2014	2013
Stammbeschäftigte	19.307	19.335
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	1.088	1.146
<b>Gesamt</b>	<b>20.395</b>	<b>20.481</b>

Vorjahreswerte angepasst

[Tabelle 56](#)

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

## 11 Abschreibungen

### Abschreibungen

in Mio €	2014	2013
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-23,3	-19,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-12,3	-10,0
Sachanlagen	-271,4	-264,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-0,3	-0,3
außerplanmäßig	0,0	-0,5
<b>Gesamt</b>	<b>-307,3</b>	<b>-294,3</b>

Vorjahreswerte angepasst

[Tabelle 57](#)

### Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die zu Mehrabschreibungen in Höhe von 5,6 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 5,5 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €) führten.

### Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den durchgeführten Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 keine Wertminderungen (im Vorjahr: 0,5 Mio €).

## 12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2014	2013
Versicherungen	-24,7	-24,4
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-19,7	-23,4
Mieten und Leasingaufwendungen	-19,2	-19,9
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-15,7	-15,7
Sonstige Steuern	-9,6	-9,4
Verluste aus Anlagenabgängen	-3,2	-6,9
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,2	-3,8
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1,2	-12,2
Übrige	-75,7	-68,4
<b>Gesamt</b>	<b>-172,2</b>	<b>-184,1</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 58

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 14,4 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) enthalten sowie Aufwendungen aus Untermietverhältnissen in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: keine). Wie im Vorjahr fielen keine bedingten Mietzahlungen an.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsgebühren, Porti und Aufwendungen aus Schadensersatzleistungen.

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 2,3 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

### Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2014		2013	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,2	0,3	1,1	0,4
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,0	0,4	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,2	0,0	0,4	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1,6</b>	<b>0,3</b>	<b>1,9</b>	<b>0,4</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 59

## 13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	35,6	35,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-176,7	-171,5
Vorjahreswerte angepasst		

Tabelle 60

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen enthalten Zinsen aus langfristigen Darlehen und Termingeldern sowie Zinsaufwendungen und Zinserträge aus der Aufzinsung langfristiger Verbindlichkeiten, Rückstellungen und 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

in Mio €	2014	2013
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	27,9	32,5
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-165,3	-163,2
Vorjahreswerte angepasst		

Tabelle 61

## 14 Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen

Das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

### Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen

in Mio €	2014	2013
Gemeinschaftsunternehmen	39,2	32,1
Assoziierte Unternehmen	4,3	-13,6
<b>Gesamt</b>	<b>43,5</b>	<b>18,5</b>
Vorjahreswerte angepasst		

Tabelle 62

## 15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

### Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2014	2013
<b>Erträge</b>		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,2	2,5
Fremdwährungskursgewinne realisiert	1,2	0,8
Bewertung von Derivaten	0,1	11,7
Sonstiges	0,2	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>3,7</b>	<b>15,8</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-2,9	-1,4
Fremdwährungskursverluste realisiert	-1,4	-2,4
Bewertung von Derivaten	-8,2	0,0
Sonstiges	-1,7	-1,6
<b>Gesamt</b>	<b>-14,2</b>	<b>-5,4</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>-10,5</b>	<b>10,4</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 63

## 16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

### Ertragsteuern

in Mio €	2014	2013
Laufende Ertragsteuern	-113,2	-91,5
Latente Ertragsteuern	-9,7	-4,3
<b>Gesamt</b>	<b>-122,9</b>	<b>-95,8</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 64

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres sowie den Ertragsteuern für Vorjahre.

Der laufende Ertragsteueraufwand der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2014 beträgt 88,8 Mio € (im Vorjahr: 70,6 Mio €). Davon entfällt auf den Posten „Steuern Vorjahre“ ein Betrag von 0,0 Mio € (im Vorjahr: Ertrag in Höhe von 0,1 Mio €).

Die Steueraufwendungen beinhalten die Körperschaft- und Gewerbeertragsteuer sowie den Solidaritätszuschlag der inländischen Gesellschaften und 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, unverändert zum Vorjahr, ein kombinierter Ertragsteuersatz von rund 31 % verwendet, der die Gewerbesteuer einschließt.

Es werden auf alle temporären Unterschiede zwischen Ansätzen in den Steuerbilanzen und in den Abschlüssen nach IFRS sowie auf steuerlich nutzbare Verlustvorträge Steuerlatenzen gebildet. Zum 31. Dezember 2014 entfallen aktive latente Steuern in Höhe von 2,0 Mio € (im Vorjahr: 2,2 Mio €) auf eine Konzern-Gesellschaft, die im Berichtsjahr sowie im Vorjahr steuerliche Verluste erzielt hat. Da die Planung der Gesellschaft zukünftige, steuerliche Gewinne vorsieht, wurden diese aktiven latenten Steuern als werthaltig eingeschätzt.

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2014 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 20,6 Mio € (davon 10,3 Mio € gewerbsteuerlich und 10,3 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 7,9 Mio €, davon 5,0 Mio € gewerbsteuerlich und 2,9 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultieren aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG sowie der Fraport Cargo Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 152,4 Mio € (im Vorjahr: 145,2 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 potentiellen 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 im Rahmen der Erstkonsolidierung 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 €	2014		2013	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2,7	-243,2	2,0	-185,7
Finanzanlagen	1,9	0,0	0,2	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1,3	-6,5	9,1	-4,6
Rechnungsabgrenzungen	1,5	0,0	1,6	0,0
Pensionsrückstellungen	7,0	0,0	4,6	0,0
Sonstige Rückstellungen	26,3	-1,7	24,8	-5,5
Verbindlichkeiten	59,9	-3,0	49,1	-6,1
Finanzderivate	28,9	-0,1	36,7	-2,9
Verlustvorträge	0,8	0,0	1,1	0,0
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>130,3</b>	<b>-254,5</b>	<b>129,2</b>	<b>-204,8</b>
Saldierung	-99,2	99,2	-101,5	101,5
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-3,4	0,2	-3,9
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>31,1</b>	<b>-158,7</b>	<b>27,9</b>	<b>-107,2</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 65

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte) und langfristigen Schulden (Konzessionsverbindlichkeiten und langfristige Rückstellungen, wie zum Beispiel Rückstellungen für Schallschutzmaßnahmen).

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 4,8 Mio € (im Vorjahr: 13,4 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 1,7 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 1,2 Mio €).

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

### Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2014	2013
Ergebnis vor Ertragsteuern	374,7	331,5
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand <sup>1)</sup>	-116,2	-102,8
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	7,8	8,1
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,2	-1,5
Steuern Vorjahre	0,0	0,1
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-19,5	-6,0
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften	13,5	9,3
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	-1,8	0,0
Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-5,1	-5,3
Sonstiges	-0,4	2,3
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-122,9</b>	<b>-95,8</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 66

<sup>1)</sup> Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftsteuer 15,0% zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5% und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2014 32,8 % (im Vorjahr: 28,9 %).

## 17 Ergebnis je Aktie

### Ergebnis je Aktie

	2014		2013	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	234,7	234,7	221,0	221,0
Gewichtete Aktienzahl	92.240.662	92.541.318	92.173.637	92.532.887
Ergebnis je 10€-Aktie in €	2,54	2,54	2,40	2,39

Tabelle 67

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2014 ermittelte sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil von 10€ am Grundkapital entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung erhöhte sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 92.212.289 auf 92.265.383 zum 31. Dezember 2014. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.240.662 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 2,54€.

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 92.541.318 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 2,54€.

## Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens sind im Konzern-Anlagespiegel als Anlage des Anhangs dargestellt.

### 18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

#### Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013
FraSec	22,4	22,4
Aerodrom Ljubljana	18,0	0,0
AMU Holdings Inc.	1,0	0,0
Media	0,3	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>41,7</b>	<b>22,7</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 68

### 19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

#### Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	479,2	458,1

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 69

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelte es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 51) aktivierten Mindestkonzessionszahlungen von 298,0 Mio € (im Vorjahr: 295,6 Mio €) sowie den getätigten Investitionen von 181,2 Mio € (im Vorjahr: 162,5 Mio €). Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 288,4 Mio € (im Vorjahr: 262,8 Mio €) sowie in Varna und Burgas mit 190,8 Mio € (im Vorjahr: 195,3 Mio €).

### 20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

#### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	157,1	51,1

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 70

Unter den sonstigen immateriellen Vermögenswerten sind das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstück-nutzungsvertrag mit einer Restlaufzeit von 40 Jahren, abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (64,6 Mio €) sowie die bei der AMU-Gruppe (36,0 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retail-Bereich ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten die sonstigen immateriellen Vermögenswerte insbesondere Software.

## 21 Sachanlagen

### Sachanlagen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.666,3	3.626,6
Technische Anlagen und Maschinen	1.735,9	1.610,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	159,4	140,2
Anlagen im Bau	566,1	585,4
<b>Gesamt</b>	<b>6.127,7</b>	<b>5.962,3</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 71

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2014 beliefen sich auf 270,3 Mio €. Davon entfielen 115,9 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 15,0 Mio € (im Vorjahr: 17,5 Mio €) aktiviert. Diese Fremdkapitalkosten entfielen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich war. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,3 % (im Vorjahr: rund 4,3 %). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens stehen.

Fremdkapitalkosten aus konkreter Projektfinanzierung fielen nicht an (im Vorjahr: 1,9 Mio €).

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 13,0 Mio € (im Vorjahr: 18,7 Mio €) belastet.

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 44,0 Mio € (im Vorjahr: 53,3 Mio €) bilanziert:

### Finanzierungsleasingverträge (2014)

in Mio €	Buchwert 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2014
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	22,6	0,0	0,0	2,5	20,1
Technische Anlagen und Maschinen	30,6	0,0	0,0	6,8	23,8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>53,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>9,3</b>	<b>44,0</b>

Tabelle 72

### Finanzierungsleasingverträge (2013)

in Mio €	Buchwert 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2013
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	24,9	0,3	0,0	2,6	22,6
Technische Anlagen und Maschinen	44,1	0,0	6,4	7,1	30,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>69,2</b>	<b>0,3</b>	<b>6,4</b>	<b>9,8</b>	<b>53,3</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 73

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 fünf 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, 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 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.

## 22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen gelegene Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2014	Buchwert 31.12.2013	Fair Value 31.12.2014	Fair Value 31.12.2013
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,0	3,0	3,0	3,0
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,1	8,1	10,2	9,3
Bebaute Grundstücke – Level 3	51,9	36,6	138,0	43,0
<b>Gesamt</b>	<b>63,0</b>	<b>47,7</b>	<b>151,2</b>	<b>55,3</b>

Tabelle 74

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen der Gemarkung Kelsterbach, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen. Der beizulegende Wert der Grundstücke wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 19. Mai 2010 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt.

Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar. Die Grundstücke befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Flughafen.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene, gewerblich genutzte Grundstücke.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted Cash Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vervielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted Cash Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter hierbei sind der

Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Die Zugänge des Berichtsjahres entfallen mit 5,5 Mio € auf das freiwillige Ankaufprogramm von Immobilien in Flörsheim und mit 10,9 Mio € auf Zugänge zu den Anlagen in Bau, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Insgesamt enthalten die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 13,4 Mio €. Die Umgliederungen aus dem Sachanlagevermögen in Höhe von 1,2 Mio € entfallen ebenfalls auf die im Bau befindlichen Immobilien im Süden des Flughafengeländes. Hierbei handelt es sich um Gewerbeimmobilien, die nach ihrer Fertigstellung langfristig an Luftfrachtfirmen vermietet werden sollen. Der Anstieg des Betrags der beizulegenden Zeitwerte der bebauten Grundstücke – Level 3 ist wesentlich auf die im Berichtsjahr aus dem Sachanlagevermögen umgegliederten Grundstücke im Süden des Flughafengeländes zurückzuführen.

Aufgrund der Veräußerung zweier gewerblich vermieteter Liegenschaften in Kelsterbach kam es in 2014 zu Abgängen in Höhe von 2,0 Mio €.

Für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2014 sind Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 2,9 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,7 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) aufgewendet worden, davon 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) für Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €).

## 23 Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo, Hannover und Xi'an.

### Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei (Konzessionsnehmer) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der IC Yatirim Holding A.S., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafen-Behörde (DHMI - Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte laufen insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. 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.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, davon in Höhe von 13,36 % mittelbar über Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi A.S., allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, danach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50% berücksichtigt. Die Ausschüttung der Dividenden erfolgt größtenteils über das nicht operative Gemeinschaftsunternehmen Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei. Da die Gesellschaften nicht börsennotiert sind, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

Nachfolgende Übersichten enthalten zusammengefasste Bilanz- und Ergebnisdaten der At-Equity bewerteten Antalya Gesellschaften (Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei und Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei).

### Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>957,5</b>	<b>1.035,2</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.061,0</b>	<b>1.159,3</b>
davon Finanzschulden	331,1	372,8
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	729,9	786,5
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>265,4</b>	<b>262,3</b>
davon Zahlungsmittel	235,9	240,6
davon sonstige Vermögenswerte	29,5	21,7
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>154,1</b>	<b>159,2</b>
davon Finanzschulden	41,8	48,6
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	112,3	110,6
<b>Nettovermögen</b>	<b>7,8</b>	<b>-21,0</b>
Aneiliges Nettovermögen	3,9	-10,5
Fortgeführte anteilige Konzernwerte aus dem Anteilswerb	43,2	47,5
Geschäfts- oder Firmenwert <sup>1)</sup>	16,9	15,9
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>64,0</b>	<b>52,9</b>

<sup>1)</sup> Veränderung resultiert aus nachträglicher Kaufpreisanpassung in 2014 in Höhe von 1,0 Mio €.

Tabelle 75

### Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2014	2013
Umsatzerlöse	326,8	320,7
Planmäßige Abschreibungen	-104,0	-103,8
Zinserträge	4,6	6,1
Zinsaufwendungen	-82,3	-88,3
<b>Ertragssteueraufwand</b>	<b>-30,6</b>	<b>-10,3</b>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>76,6</b>	<b>56,2</b>
Sonstiges Ergebnis	2,2	13,6

Tabelle 76

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

### Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	52,9	30,4	20,8	18,7	73,7	49,1
Anteiliger Jahresüberschuss	38,3	28,1	0,9	4,0	39,2	32,1
Anteiliges sonstiges Ergebnis	1,1	6,8	0,0	0,0	1,1	6,8
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>39,4</b>	<b>34,9</b>	<b>0,9</b>	<b>4,0</b>	<b>40,3</b>	<b>38,9</b>
Dividenden	-27,5	-12,4	-1,3	-1,7	-28,8	-14,1
Sonstige Anpassungen	-0,8	0,0	-0,3	-0,2	-1,1	-0,2
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>64,0</b>	<b>52,9</b>	<b>20,1</b>	<b>20,8</b>	<b>84,1</b>	<b>73,7</b>

Tabelle 77

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 235,9 Mio € (im Vorjahr: 209,9 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

### Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100 prozentige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrages mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafeninfrastruktur zuständig. Fraport hält 35,5% der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5% der Anteile an der Xi'an.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betreibt den Flughafen der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Fraport hält 30% der Anteile, die Stadt Hannover sowie das Land Niedersachsen sind jeweils zu 35% an der Gesellschaft beteiligt.

NCG, Xi'an und die Hannover-Langenhagen GmbH sind keine börsennotierten Gesellschaften. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

### Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
<b>Anteil am Eigenkapital</b>	<b>35,50%</b>	<b>35,50%</b>	<b>24,50%</b>	<b>24,50%</b>	<b>30,00%</b>	<b>30,00%</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>815,5</b>	<b>1.036,0</b>	<b>789,1</b>	<b>614,8</b>	<b>338,8</b>	<b>344,4</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>607,3</b>	<b>1.056,2</b>	<b>256,7</b>	<b>250,6</b>	<b>166,6</b>	<b>170,0</b>
davon Finanzschulden	524,3	957,0	239,7	246,7	137,6	141,4
davon Sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	83,0	99,2	17,0	3,9	29,1	28,6
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>150,5</b>	<b>144,1</b>	<b>95,9</b>	<b>210,5</b>	<b>12,0</b>	<b>12,0</b>
davon Zahlungsmittel	123,0	105,0	68,3	182,2	0,7	0,6
davon Sonstige Vermögenswerte	27,5	39,1	27,6	28,3	11,3	11,4
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>610,4</b>	<b>126,8</b>	<b>151,2</b>	<b>149,4</b>	<b>52,8</b>	<b>53,1</b>
davon Finanzschulden	535,3	5,6	0,0	0,0	23,2	22,0
davon Sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	75,1	121,2	151,2	149,4	29,6	31,1
<b>Nettovermögen</b>	<b>-251,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>477,1</b>	<b>425,3</b>	<b>131,3</b>	<b>133,3</b>

Tabelle 78

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

### Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)</b>	<b>0,0</b>	<b>14,0</b>	<b>104,2</b>	<b>104,8</b>	<b>14,4</b>	<b>15,2</b>	<b>2,6</b>	<b>2,6</b>
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	-16,4	3,1	2,5	0,3	-0,6	0,9	0,9
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	2,4	0,0	0,0	-0,9	-0,2	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	11,3	-1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>-14,0</b>	<b>14,4</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>
Dividenden	0,0	0,0	-1,8	-2,0	0,0	0,0	-1,3	-0,9
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>116,8</b>	<b>104,2</b>	<b>13,8</b>	<b>14,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,6</b>
<b>Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste</b>								
in der Berichtsperiode	-103,5	-0,6					0,7	0,5
kumuliert	-104,1	-0,6					-1,3	-1,8

Tabelle 79

Umsatzerlöse und weitere Ergebniszahlen von Thalita/NCG, Xi'an und Hannover enthält der Konzern-Lagebericht im Kapitel „Ertragslage“. Das sonstige Ergebnis der NCG beträgt -30,5 Mio € (im Vorjahr: +6,9 Mio €). Das anteilige Nettovermögen von Hannover entspricht nicht dem Beteiligungsbuchwert, da in den Vorjahren außerplanmäßige Abschreibungen auf den Buchwert vorgenommen wurden.

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

## 24 Andere Finanzanlagen

### Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Available for Sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	539,5	517,3
Sonstige Beteiligungen	76,0	59,5
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	126,3	124,6
Sonstige Ausleihungen	31,5	27,2
<b>Gesamt</b>	<b>773,3</b>	<b>728,6</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 80

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapieren in Höhe von 118,0 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2015 fälligen Wertpapieren in Höhe von 106,8 Mio € sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von 11,4 Mio €.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte eine Reduzierung der Fondsanteile in Höhe von 11,7 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 46,5 Mio € (im Vorjahr: 57,6 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 43,5 Mio € (im Vorjahr: 54,2 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 6,4 Mio € (im Vorjahr: 4,6 Mio €).

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 resultieren ausschließlich aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen.

Die Ausleihungen an Beteiligungen betreffen, wie im Vorjahr, mit 120,3 Mio € ein Darlehen an die Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland. Für dieses Darlehen hat die Bundesrepublik Deutschland eine Garantie für Direktinvestitionen im Ausland übernommen.

## 25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

### Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2014	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2013
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	1,1	7,9	9,0	0,5	9,9	10,4
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,2	41,8	42,0	0,2	29,6	29,8
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,9	–	0,9	0,6	–	0,6
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	199,3	–	199,3	304,0	–	304,0
Erstattung „Passiver Schallschutz“	13,3	103,6	116,9	12,7	109,5	122,2
Sonstige Vermögenswerte	75,1	4,2	79,3	97,1	1,6	98,7
Rechnungsabgrenzungen	7,7	23,6	31,3	11,3	21,6	32,9
<b>Gesamt</b>	<b>297,6</b>	<b>181,1</b>	<b>478,7</b>	<b>426,4</b>	<b>172,2</b>	<b>598,6</b>
davon finanzielle Vermögenswerte	256,3	52,8	309,1	370,7	36,0	406,7

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 81

In den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Available for Sale“ sind Wertpapiere mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr enthalten. Die Veränderung des Gesamtbetrags per 31. Dezember 2014 zum Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“, Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 530,6 Mio € sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 634,3 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. Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

Die sonstigen Vermögenswerte enthalten unter anderem Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr in Höhe von rund 20,6 Mio € (im Vorjahr: 40,1 Mio €).

Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert waren.

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Ausleihungen an Beteiligungen erfassten Darlehens an die NCG (siehe Tz. 24).

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Im Berichtsjahr wurden Wertberichtigungen in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €) vorgenommen. Wesentliche überfällige, nicht wertgeminderte Posten sind nicht vorhanden.

## 26 Ertragsteuerforderungen

### Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013
Ertragsteuerforderungen	7,7	10,2	17,9	1,0	20,3	21,3

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 82

Die Ertragssteuerforderungen beinhalten im Wesentlichen 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 zehn 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 2014 18,2 Mio € (im Vorjahr: 24,4 Mio €) und wird aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt 15,5 Mio € (im Vorjahr: 20,3 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

## 27 Latente Steueransprüche

### Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Latente Steueransprüche	31,1	27,9

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 83

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

## 28 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	26,6	24,1
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16,6	15,6
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,5	2,6
<b>Gesamt</b>	<b>43,7</b>	<b>42,3</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 84

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 2,8 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 4,1 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag bei rund 0,6 % (im Vorjahr: rund 1,3 %).

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted Cash Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 4,5 % nach Steuern (im Vorjahr: 5,3 %) berechnet. Bei der Berechnung des Diskontierungssatzes wurden zusätzlich zur allgemeinen Branchenrisikoprämie weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Bei der Ermittlung der Nettoveräußerungswerte werden die Verkaufspreise der bereits erfolgten Verkäufe sowie die noch geplanten Aufwendungen für weitere Erschließungs- und Verkaufsmaßnahmen berücksichtigt. Die Nettoveräußerungswerte lagen wie im Vorjahr über den Buchwerten.

Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke Mönchhof-Gelände.

Für 2015 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 6 Mio € (im Vorjahr: rund 4,3 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (20,6 Mio €) soll in 2016 und später realisiert werden.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

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 €	31.12.2014	31.12.2013
Gegen fremde Unternehmen	174,7	174,4
Vorjahreswerte angepasst		<a href="#">Tabelle 85</a>

Zum Abschlussstichtag 2014 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 174,7 Mio €. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der nicht wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

### 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
31.12.2014	174,7	82,3	45,2	18,1	29,1
31.12.2013	174,4	89,4	35,3	15,7	34,0
Vorjahreswerte angepasst					<a href="#">Tabelle 86</a>

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag 2014 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 6,6 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 26,5 Mio € (im Vorjahr: 24,8 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlusstichtag 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.

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

### Wertberichtigungskonto

in Mio €	2014	2013
<b>Stand 1. Januar</b>	<b>34,4</b>	<b>35,0</b>
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	1,2	12,2
Umsatzmindernde Wertberichtigungen	17,9	0,0
Auflösung	-4,2	-2,3
Inanspruchnahmen	-0,2	-10,5
Währungskursänderungen	0,0	0,0
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>49,1</b>	<b>34,4</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 87

## 30 Zahlungsmittel

### Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	401,1	486,9

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 88

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 210,0 Mio € (im Vorjahr: 332,4 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei 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 wie im Vorjahr Bankguthaben in Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

## 31 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

### Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	7,1	0,0

Tabelle 89

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten handelt es sich um Vermögenswerte der Air Transport IT Inc. (6,3 Mio €) und der FSG Flughafen Services GmbH (0,4 Mio €) sowie die Beteiligung an der Adria Airways Tehnika, d.d. (0,4 Mio €), die jeweils dem Segment External Activities & Services zugerechnet sind.

Die Veräußerungen sind für das erste Halbjahr 2015 geplant.

Die Gründe für die Veräußerungen liegen in strategischen Erwägungen.

## 32 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

### Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Gezeichnetes Kapital	922,7	922,1
Kapitalrücklage	592,3	590,2
Gewinnrücklagen	1.706,1	1.540,8
<b>Gesamt</b>	<b>3.221,1</b>	<b>3.053,1</b>

Tabelle 90

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr 2014 um 0,6 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 0,1 Mio € geschaffen.

### Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.342.748 (im Vorjahr: 92.289.654) 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

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2014</b>	<b>92.289.654</b>	<b>92.212.289</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0838</b>
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen	3.750	3.750			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	49.344	49.344			
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>92.342.748</b>	<b>92.265.383</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0838</b>

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2013</b>	<b>92.211.756</b>	<b>92.134.391</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0839</b>
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen 2013	22.600	22.600			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (27.6.2013)	55.298	55.298			
<b>Stand 31.12.2013</b>	<b>92.289.654</b>	<b>92.212.289</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0838</b>

Tabelle 91

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden im Juni 2014 zu einem Preis von 51,42€ an die Mitarbeiter ausgegeben.

### Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2014 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.440 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

Zum 31. Dezember 2014 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 3,0 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 diente 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, bestand teilweise eine Sperrfrist von zwölf beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des MSOP 2005 endete am 10. April 2014. Ein neuer Plan wurde nicht aufgelegt.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2014 beträgt 3,4 Mio €. In 2014 wurden von den gewährten Optionen der fünften Tranche des MSOP 2005 38 Tsd € (3.750 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des MSOP 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber dieser Bezugsrechte diese ausüben und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien sowie nicht mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder durch eine Barzahlung erfüllt.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 2.019.900 Bezugsrechte ausgegeben.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG. Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,1 Mio € resultiert in Höhe von 2,0 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (41,42 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 49.344 Aktien) sowie in Höhe von 0,1 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (18,07 €) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (3.750 Aktien).

### 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 Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt 22,9 Mio € (im Vorjahr: 3,7 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 – 79,7 Mio € (im Vorjahr: – 103,2 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 27,4 Mio € (im Vorjahr: 21,9 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 39,6 Mio € (im Vorjahr: 40,8 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,35 € je Aktie (im Vorjahr: 1,25 € je Aktie).

Im Geschäftsjahr 2014 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 30. Mai 2014 eine Dividende in Höhe von 1,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 115,3 Mio € (im Vorjahr: 115,2 Mio €).

### 33 Nicht beherrschende Anteile

#### Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	47,8	31,0
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	17,1	14,7
<b>Gesamt</b>	<b>64,9</b>	<b>45,7</b>

Tabelle 92

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, FSG Flughafen-Service GmbH, FPS Frankfurt Passenger Services GmbH (nur im Vorjahr), Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. und Aerodrom Ljubljana, d.d.

### 34 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

#### Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013
Finanzschulden	318,1	3.874,3	4.192,4	290,6	3.948,1	4.238,7
Vorjahreswerte angepasst						

Tabelle 93

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden wird auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im Konzern-Lagebericht verwiesen.

## 35 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013
Gegenüber fremden Unternehmen	134,5	47,1	181,6	159,6	50,8	210,4
Vorjahreswerte angepasst						

Tabelle 94

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit natur-schutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 28,7 Mio € (im Vorjahr: 30,6 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten 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.

## 36 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

### Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,4	–	1,4	2,0	–	2,0
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	7,2	–	7,2	8,0	–	8,0
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,8	–	0,8	0,9	–	0,9
Gegenüber Beteiligungen	1,7	–	1,7	2,1	–	2,1
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,3	11,5	12,8	1,3	12,7	14,0
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	6,9	38,0	44,9	5,2	40,0	45,2
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	25,4	236,7	262,1	22,2	220,5	242,7
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	153,4	153,4	–	153,5	153,5
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	79,0	57,9	136,9	81,3	65,0	146,3
<b>Gesamt</b>	<b>123,7</b>	<b>497,5</b>	<b>621,2</b>	<b>123,0</b>	<b>491,7</b>	<b>614,7</b>
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	61,6	254,2	315,8	37,5	250,8	288,3

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 95

Die Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen beinhalten insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen in den Terminals, die an die Nutzer weiterberechnet werden. Die Investitionszuschüsse betreffen Zuschüsse der öffentlichen Hand in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 8,0 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

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

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Lima sowie Varna und Burgas.

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten, 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
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2014
Leasingzahlungen	11,9	35,0	13,5	60,4
Abzinsungsbeträge	2,6	5,1	3,3	11,0
<b>Barwerte</b>	<b>9,3</b>	<b>29,9</b>	<b>10,2</b>	<b>49,4</b>

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1–5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2013
Leasingzahlungen	11,8	43,3	17,1	72,2
Abzinsungsbeträge	3,1	7,0	3,9	14,0
<b>Barwerte</b>	<b>8,7</b>	<b>36,3</b>	<b>13,2</b>	<b>58,2</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 96

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 4,90% und 6,00% (im Vorjahr: zwischen 5,49% und 8,60%).

## 37 Latente Steuerverpflichtungen

### Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Latente Steuerverpflichtungen	158,7	107,2

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 97

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgte gemäß IAS 12 nach dem „Temporary Concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

## 38 Pensionsverpflichtungen

### Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 20 (im Vorjahr: 20) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeit und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 20,4 Mio € (im Vorjahr: 19,3 Mio €) angesetzt, davon entfallen 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Für 2014 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 1,0 Mio € erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 16,8 Jahre für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 9,1 Jahre für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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/den Witwer 60% des Ruhegehalts, versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12%. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20% des Ruhegehalts.

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2014 einen prozentualen Anspruch von 60,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. August 2014 40,0% 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 acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2014 einen prozentualen Anspruch von 44,0% seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhalten die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10% und jede Vollwaise 25% des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60% des zuletzt gewährten Ruhegehalts, 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 zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grundsätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche Zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Hiernach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13% der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 386 Anwartschaften (davon 345 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €), für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2014 ein Barwert von 8,0 Mio € (im Vorjahr: 5,6 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 6,3 Mio € gegenüber aktiven und 1,9 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 10,5 Jahren (im Vorjahr: 10,2 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die leitenden Angestellten ab 1996 die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinstlich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 15 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 4,9 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 3,2 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,7 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug im Geschäftsjahr 2014 6,4 Jahre (im Vorjahr: 6,6 Jahre).

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2014 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der zuvor dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

### Pensionsverpflichtungen (2014)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2014</b>	<b>45,3</b>	<b>- 19,3</b>	<b>26,7</b>
Überdeckung Vorjahr	0,0	-0,8	-0,8
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,8	0,0	1,8
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>0,9</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,9	0,0	0,9
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	6,5	0,0	6,5
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>7,4</b>	<b>0,0</b>	<b>7,4</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,1
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,6	-1,3
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
<b>Zum 31. Dezember 2014</b>	<b>54,1</b>	<b>-20,4</b>	<b>33,7</b>

Tabelle 98

### Pensionsverpflichtungen (2013)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2013</b>	<b>45,8</b>	<b>-18,3</b>	<b>27,4</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,2	0,0	2,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>2,2</b>	<b>0,0</b>	<b>2,2</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,8</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,2	0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,1	0,0	0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-2,2	0,0	-2,2
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>-2,1</b>	<b>0,2</b>	<b>-1,9</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,2	-1,2
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,6	-1,4
Überdeckung	0,0	0,0	0,8
<b>Zum 31. Dezember 2013</b>	<b>45,3</b>	<b>-19,3</b>	<b>26,7</b>

Tabelle 99

Nachstehend erfolgt die Verrechnung der Pensionsverpflichtungen mit dem zur Insolvenzversicherung vorgehaltenen Planvermögen:

### Saldierung

in Mio €	2014	2013
<b>Saldierung</b>		
<b>Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden</b>		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	23,6	18,5
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-20,4	-19,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	3,2	-0,8
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,5	26,7
<b>In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld</b>	<b>33,7</b>	<b>26,7</b>

Tabelle 100

### Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2014	2013
Gehaltstrend	0,0%	0,0%
Rechnungszinssatz	2,1%	3,6%
Anpassung der Renten	2,0%/2,5%	2,5%
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen
Sterblichkeit	Rückgang um ein Jahr	Rückgang um ein Jahr

Tabelle 101

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport Konzerns. Alle Pensionsverpflichtungen haben im Wesentlichen die gleichen Annahmen, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

### Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

#### Sensitivitätsanalyse (31.12.2014)

in Mio €	2014	
	Rückgang des Rechnungszins um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszins um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,4	-3,1
Inflation	Rückgang der Inflation um 0,25 %	Anstieg der Inflation um 0,25 %
	-1,1	1,7
Sterbewahrscheinlichkeit	Rückgang um ein Jahr	
	1,1	
Pensionierungsalter	Anstieg um ein Jahr	
	0,3	

Tabelle 102

#### Sensitivitätsanalyse (31.12.2013)

in Mio €	2013	
	Rückgang des Rechnungszins um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszins um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,6	-2,4
Anpassung der Renten	Rückgang der Inflation um 0,25 %	Anstieg der Inflation um 0,25 %
	-0,8	0,8
Sterbewahrscheinlichkeit	Rückgang um ein Jahr	
	1,3	
Pensionierungsalter	Anstieg um ein Jahr	
	0,1	

Tabelle 103

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

### Pläne mehrerer Arbeitgeber

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 des § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund Ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen, zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung), ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung im Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 28,8 Mio € (im Vorjahr: 27,8 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 30,1 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 67,2 Mio € (im Vorjahr: 65,2 Mio €) abgeführt.

## 39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

### Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013
Ertragsteuerrückstellungen	14,7	68,8	83,5	7,7	54,1	61,8

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 104

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 83,5 Mio € (im Vorjahr: 61,8 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

## 40 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

### Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2014	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2014
<b>Personal</b>	<b>83,9</b>	<b>-60,9</b>	<b>-9,3</b>	<b>65,8</b>	<b>79,5</b>
davon langfristig	8,4				11,6
davon kurzfristig	75,5				67,9

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 105

In den Zugängen sind 1,8 Mio € aus Unternehmenserwerben enthalten.

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit sowie für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2014	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2014
Umwelt	35,1	-4,5	0,0	1,2	2,0	33,8
Passiver Schallschutz	143,1	-6,5	-0,2	0,0	7,1	143,5
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	33,2	-0,1	-3,5	0,0	2,1	31,7
Wirbelschleppen	23,0	-8,5	0,0	27,0	1,1	42,6
Übrige	140,2	-39,3	-4,2	24,0	0,0	120,7
<b>Gesamt</b>	<b>374,6</b>	<b>-58,9</b>	<b>-7,9</b>	<b>52,2</b>	<b>12,3</b>	<b>372,3</b>
davon langfristig	215,4					216,4
davon kurzfristig	159,2					155,9

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 106

In den Zugängen sind 0,2 Mio € aus Unternehmenserwerben enthalten.

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. Zum 31. Dezember 2014 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 7,8 Mio €, nach einem bis fünf Jahren 15,9 Mio € und nach fünf Jahren 10,1 Mio €.

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVL vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem in 2012 ergangenen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Zum 31. Dezember 2014 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 17,0 Mio €, nach einem bis fünf Jahren 99,8 Mio € und nach fünf Jahren 26,7 Mio €. Für einen Teil der Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

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. Zum 31. Dezember 2014 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 0,6 Mio €, nach einem bis fünf Jahren 4,2 Mio € und nach fünf Jahren 26,9 Mio €.

Aufgrund des vom HMWEVL erlassenen Planergänzungsbeschlusses vom 26. Mai 2014 wurde die bestehende Rückstellung zur Wirbelschleppen-Vorsorge im Berichtsjahr um 27,0 Mio € erhöht. Der in 2014 ergangene Planergänzungsbeschluss hat die bestehenden Schutzauflagen, bezogen auf das Schutzgebiet, gegenüber dem ersten Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 wesentlich erweitert. Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Zum 31. Dezember 2014 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 14,0 Mio €, nach einem bis fünf Jahren 25,7 Mio € und nach fünf Jahren 2,9 Mio €.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Risiken aus Vermietungsleistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden sowie in Höhe von 20,9 Mio € (im Vorjahr: 23,5 Mio €) Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28), Rückstellungen für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien (Fraport Casa) in Höhe von 8,3 Mio € (im Vorjahr: 9,6 Mio €) und Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 9,5 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €). Das für Fraport bedeutendste Rechtsrisiko besteht im Zusammenhang mit dem Manila-Engagement. Zur Beschreibung des Sachverhalts wird auf den Risiko- und Chancenbericht im Konzern-Lagebericht verwiesen.

Darüber hinaus enthalten die übrigen Rückstellungen im Wesentlichen Rückstellungen für Rabatte und Rück-erstattungen sowie Schadensfälle.

## 41 Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

### Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	4,3	0,0

Tabelle 107

Die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten betreffen die Air Transport IT Inc. und die FSG Flughafen Services GmbH.

## 42 Finanzinstrumente

### Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2014 beziehungsweise 2013 dar:

#### Finanzinstrumente zum 31.12.2014

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten			Bewertung zum Fair Value			31.12.2014
	Loans and Receivables			Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value				Held for Trading
<b>Bewertungskategorie nach IAS 39</b>							
<b>Aktiva</b>							
Zahlungsmittel	401,1						401,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		174,7	174,7				174,7
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		109,8	109,3		199,3		308,6
Andere Finanzanlagen							
Wertpapiere					539,5		539,5
Sonstige Beteiligungen					76,0		76,0
Ausleihungen an Beteiligungen		126,3	124,6				124,6
Sonstige Ausleihungen		31,5	31,5				31,5
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Hedging Derivat							0,0
Übrige Derivate							0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>401,1</b>	<b>442,3</b>	<b>440,1</b>	<b>0,0</b>	<b>814,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1.656,0</b>

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1)</sup>	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1)</sup>	
<b>Passiva</b>							
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	181,6	187,2					187,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	315,8	438,5					438,5
Finanzschulden	4.192,4	4.429,1					4.429,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				49,4	54,9		54,9
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Hedging Derivat						111,7	111,7
Übrige Derivate			41,7				41,7
<b>Summe Passiva</b>	<b>4.689,8</b>	<b>5.054,8</b>	<b>41,7</b>	<b>49,4</b>	<b>54,9</b>	<b>111,7</b>	<b>5.263,1</b>

<sup>1)</sup> Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

## Finanzinstrumente zum 31.12.2013

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten			Bewertung zum Fair Value			31.12.2013
	Loans and Receivables			Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value				
<b>Bewertungskategorie nach IAS 39</b>				Buchwert <sup>1)</sup>	Buchwert <sup>1)</sup>	Buchwert <sup>1)</sup>	<b>Summe Fair Value</b>
<b>Aktiva</b>							
Zahlungsmittel	486,9						486,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		174,4	174,4				174,4
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		102,7	104,3		304,0		408,3
Andere Finanzanlagen							
Wertpapiere					517,3		517,3
Sonstige Beteiligungen					59,5		59,5
Ausleihungen an Beteiligungen		124,6	131,2				131,2
Sonstige Ausleihungen		27,2	27,2				27,2
Derivative finanzielle Vermögenswerte							
Hedging Derivat							0,0
Übrige Derivate							0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>486,9</b>	<b>428,9</b>	<b>437,1</b>	<b>0,0</b>	<b>880,8</b>	<b>0,0</b>	<b>1.804,8</b>

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value		Buchwert	Fair Value		
<b>Passiva</b>							
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	210,4	214,2					214,2
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	288,3	362,0					362,0
Finanzschulden	4.238,7	4.332,0					4.332,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				58,2	63,8		63,8
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Hedging Derivat						119,9	119,9
Übrige Derivate			33,6				33,6
<b>Summe Passiva</b>	<b>4.737,4</b>	<b>4.908,2</b>	<b>33,6</b>	<b>58,2</b>	<b>63,8</b>	<b>119,9</b>	<b>5.125,5</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 109

<sup>1)</sup> Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere erfolgte 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 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.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften vorhanden. Da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts bei den Anteilen an Personengesellschaften nicht möglich ist, werden diese zu Anschaffungskosten bilanziert. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag 2014 keine Veräußerungsabsicht vor.

Die sonstigen Beteiligungen betreffen überwiegend die Anteile an der Dehli International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wurde auf Basis eines aktuellen Kaufangebotes und unter Berücksichtigung der aktuellen Fremdwährungskurse ermittelt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Beteiligungen und langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. 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 vier 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 2014 besteht keine Veräußerungsabsicht.

Langfristige Verbindlichkeiten 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 und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

#### Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2014)

in Mio €	31.12.2014	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
<b>Aktiva</b>				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	199,3	199,3	0,0	0,0
Loans and Receivables	109,3	0,0	68,0	41,3
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	539,5	469,6	69,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	76,0	0,0	76,0	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	124,6	0,0	5,8	118,8
Sonstige Ausleihungen	31,5	0,0	31,5	0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.080,2</b>	<b>668,9</b>	<b>251,2</b>	<b>160,1</b>
<b>Passiva</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	187,2	0,0	187,2	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	438,5	0,0	438,5	0,0
Finanzschulden	4.429,1	0,0	4.429,1	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	54,9	0,0	54,9	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	41,7	0,0	41,7	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	111,7	0,0	111,7	0,0
<b>Summe Passiva</b>	<b>5.263,1</b>	<b>0,0</b>	<b>5.263,1</b>	<b>0,0</b>

Tabelle 110

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden zum 31. Dezember 2013 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

### Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2013)

in Mio €	31.12.2013	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
<b>Aktiva</b>				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	304,0	304,0	0,0	0,0
Loans and Receivables	104,3	0,0	73,1	31,2
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	517,3	377,4	139,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	59,5	0,0	59,5	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	131,2	0,0	4,3	126,9
Sonstige Ausleihungen	27,2	0,0	27,2	0,0
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.143,5</b>	<b>681,4</b>	<b>304,0</b>	<b>158,1</b>
<b>Passiva</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	214,2	0,0	214,2	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	362,0	0,0	362,0	0,0
Finanzschulden	4.332,0	0,0	4.332,0	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	63,8	0,0	63,8	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	33,6	0,0	33,6	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	119,9	0,0	119,9	0,0
<b>Summe Passiva</b>	<b>5.125,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5.125,5</b>	<b>0,0</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 111

### Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2014	2013
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		
Loans and Receivables	1,0	-7,2
Available for Sale	11,7	12,4
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		
At Amortised Cost	-6,0	-3,8
Held for Trading	-8,1	11,7

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 112

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

Zins- und Dividenderträge der Kategorie „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividenderträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Verluste aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für welche im Laufe des Geschäftsjahres 2014 kein Grundgeschäft bestand.

### Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken 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 aus 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.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 44 Zinsswaps (im Vorjahr: 48). Ferner werden wie im Vorjahr zu fünf Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen wurde im Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Zinsswaps	1.200,0	1.260,0	-153,4	-153,5	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	975,0	1.035,0	-111,7	-119,9	0,0	0,0
davon Trading	225,0	225,0	-41,7	-33,6	0,0	0,0

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 113

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

### Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	111,7	119,9
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	41,7	33,6

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 114

37 Zinsswaps (im Vorjahr: 41) sind bestehenden, variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet.

Insgesamt werden 37 Zinsswaps (im Vorjahr: 41) 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. Wie im Vorjahr werden sieben Zinsswaps 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 (Hedge Accounting 2014)

in Mio € Laufzeitbeginn	31.12.2014		
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2006	2016	70,0	-4,1
2007	2017	60,0	-6,5
2008	2018	115,0	-17,0
2009	2015	45,0	-0,9
2009	2016	100,0	-6,0
2009	2017	25,0	-2,7
2009	2019	220,0	-40,5
2010	2015	85,0	-1,8
2010	2017	100,0	-10,9
2010	2020	85,0	-20,0
2011	2015	70,0	-1,3
<b>Gesamt</b>		<b>975,0</b>	<b>-111,7</b>

Tabelle 115

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2013:

### Zinsswaps (Hedge Accounting 2013)

in Mio € Laufzeitbeginn	31.12.2013		
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2005	2014	60,0	-0,1
2006	2016	70,0	-6,1
2007	2017	60,0	-7,7
2008	2018	115,0	-16,3
2009	2015	45,0	-2,7
2009	2016	100,0	-8,8
2009	2017	25,0	-3,1
2009	2019	220,0	-36,6
2010	2015	85,0	-5,2
2010	2017	100,0	-12,9
2010	2020	85,0	-16,6
2011	2015	70,0	-3,8
<b>Gesamt</b>		<b>1.035,0</b>	<b>-119,9</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 116

Während des Geschäftsjahres 2014 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 32,3 Mio € (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 4,4 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 40,3 Mio € Verluste (im Vorjahr: 42,1 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps wie im Vorjahr in Höhe von 0,1 Mio € ertragswirksam erfasst.

## Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

### 43 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigefügt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Konzern-Gesellschaften, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit sowie das Airport Security Management am Standort Frankfurt zugeordnet. Ferner sind diesem Segment die FraSec Fraport Security Services GmbH und die FRA-Vorfeldkontrolle GmbH zugeordnet.

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. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, welche in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

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

Das Segment External Activities & Services umfasst die internen Servicebereiche Immobilien Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement sowie die Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften. Zudem werden die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und Konzern-Gesellschaften, 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 Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, 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.

Die im Geschäftsjahr neu erworbenen Gesellschaften AMU Holding Inc. und Aerodrom Ljubljana, d.d. wurden dem Segment External Activities & Services zugeordnet.

Der Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens enthält keine Wertminderungen gemäß IAS 36 (im Vorjahr: 0,5 Mio €). Die Wertminderungen des Vorjahres belasteten das Segment Aviation.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 26,6 Mio € (im Vorjahr: 24,1 Mio € angepasst) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 895,2 Mio € (im Vorjahr: 865,9 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 11 (siehe Tz. 4) wurden die Vorjahreswerte angepasst. Die Effekte der Anpassungen von Umsatzerlösen, EBITDA, EBIT und Vermögen sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

### Anpassungen Segment-Berichterstattung

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2013 berichtet	845,2	469,0	656,2	591,0		2.561,4
	2013 angepasst	845,6	464,2	649,0	416,9		2.375,7
	Anpassung	0,4	-4,8	-7,2	-174,1		-185,7
Sonstige Erträge	2013 berichtet	28,0	13,0	13,0	16,0		70,0
	2013 angepasst	28,1	12,8	11,7	12,8		65,4
	Anpassung	0,1	-0,2	-1,3	-3,2		-4,6
Erträge mit Dritten	2013 berichtet	873,2	482,0	669,2	607,0		2.631,4
	2013 angepasst	873,7	477,0	660,7	429,7		2.441,1
	Anpassung	0,5	-5,0	-8,5	-177,3		-190,3
Intersegmentäre Erträge	2013 berichtet	76,2	235,6	34,6	347,3	-693,7	
	2013 angepasst	75,4	230,6	34,6	352,4	-693,0	
	Anpassung	-0,8	-5,0	0,0	5,1	0,7	
Erträge gesamt	2013 berichtet	949,4	717,6	703,8	954,3	-693,7	2.631,4
	2013 angepasst	949,1	707,6	695,3	782,1	-693,0	2.441,1
	Anpassung	-0,3	-10,0	-8,5	-172,2	0,7	-190,3
Segment-Ergebnis (EBIT)	2013 berichtet	88,1	267,9	-2,3	174,4		528,1
	2013 angepasst	90,6	267,0	-4,4	85,4		438,6
	Anpassung	2,5	-0,9	-2,1	-89,0		-89,5
EBITDA	2013 berichtet	205,4	350,7	38,2	285,9		880,2
	2013 angepasst	207,9	349,7	34,2	141,1		732,9
	Anpassung	2,5	-1,0	-4,0	-144,8		-147,3
Buchwerte des Segment-Vermögens	2013 berichtet	4.083,5	2.678,5	744,0	1.951,3	66,1	9.523,4
	2013 angepasst	4.083,5	2.651,3	737,6	1.295,2	49,2	8.816,8
	Anpassung	0,0	-27,2	-6,4	-656,1	-16,9	-689,7

Tabelle 117

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### 44 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 506,2 Mio € (im Vorjahr: 454,2 Mio €) resultierte mit 722,5 Mio € (im Vorjahr: 664,9 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 130,3 Mio € (im Vorjahr: 132,1 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 86,0 Mio € (im Vorjahr: 78,6 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 523,8 Mio € um 105,4 Mio € über dem Vorjahreswert. Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt. Der Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen betrifft die Erwerbe von AMU Holdings Inc. und Aerodrom Ljubljana, d.d. (siehe Tz 4).

#### Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 184,5 Mio € (im Vorjahr: 228,2 Mio €) resultierte unter anderem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden.

#### Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	167,8	131,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	210,0	332,4
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>401,1</b>	<b>486,9</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 118

## Sonstige Angaben

### 45 Eventualverbindlichkeiten

#### Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Bürgschaften	12,2	11,4
Garantien	178,2	181,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	125,7	119,3
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	31,3	33,3
<b>Gesamt</b>	<b>221,7</b>	<b>225,7</b>

Tabelle 119

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Neben Vertragserfüllungsgarantien enthalten die Garantien im Wesentlichen von der Fraport AG übernommene Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Finanzierungsvereinbarungen der Antalya-Betriebsgesellschaft in Höhe von 12 Mio € (im Vorjahr: 29,5 Mio €), eine Verpflichtung aus einem langfristigen Mietverhältnis am Flughafen Antalya in Höhe von 18,7 Mio € (im Vorjahr: 20,6 Mio €) sowie Bietungsgarantien in Höhe von 20 Mio € (im Vorjahr: keine) im Zusammenhang mit Ausschreibungen für Flughafen-Betreiberkonzessionen.

Die Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 125,7 Mio € (im Vorjahr: 119,3 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die folgenden Beteiligungsgesellschaften:

Für die Antalya-Betriebsgesellschaft hat die Fraport AG eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, von 35,6 Mio € übernommen.

Eine weitere Vertragserfüllungsgarantie wurde zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, in Höhe von 39,1 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.

Bei der in 2006 gegründeten Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 15,0 Mio € (im Vorjahr 15,0 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 9,2 Mio € (11,2 Mio US-\$).

Im Rahmen der bestehenden Managementverträge mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 9,1 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung steht zum Stichtag noch aus.

Von den zum Stichtag ausgewiesenen Vertragserfüllungsgarantien entfallen 5,5 Mio € auf die Air-Transport IT Services Inc., USA.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten eine Haftung der Fraport AG 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 11,6 Mio €, Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 12,0 Mio € (im Vorjahr: 11,0 Mio €) sowie bei Twin Star aus Strafzahlungen für rückständige Investitionsverpflichtungen in Höhe von 7,7 Mio € (im Vorjahr: 10,1 Mio €).

Die Eventualverbindlichkeiten entfallen in Höhe von 52,4 Mio € (im Vorjahr: 104,4 Mio €) auf Gemeinschaftsunternehmen.

## 46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

### Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	175,0	199,6
Vorjahreswerte angepasst		<a href="#">Tabelle 120</a>
Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.		

### Operating Leases

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	7,9	9,1
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	9,7	8,2
länger als 5 Jahre	30,9	28,9
<b>Gesamt</b>	<b>48,5</b>	<b>46,2</b>
Vorjahreswerte angepasst		<a href="#">Tabelle 121</a>

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo 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 2014 eine durchschnittliche Restlaufzeit von 2 Jahren auf. 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

Zum Stichtag bestehen darüber hinaus folgende wesentliche sonstige Verpflichtungen: Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (78,4 Mio €, im Vorjahr: 84,8 Mio €) sowie Verpflichtungen aus einer Kreditzusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg, unverändert in Höhe von 45,4 Mio €. Die sonstigen Verpflichtungen entfallen in Höhe von 45,4 Mio € (im Vorjahr: 45,4 Mio €) auf assoziierte Unternehmen.

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. 51).

## 47 Stock Options

### Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, beschlossen der Aufsichtsrat und der Vorstand im Geschäftsjahr 2005, 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 fünf 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 drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren (Ausübungszeitraum) ausgeübt werden. Die Aktienoptionen verfallen, sofern sie bis zum Ende des jeweiligen Ausübungszeitraums nicht ausgeübt werden oder bei frühzeitigem Ausscheiden aus dem Konzern. Endet das Dienst- oder Anstellungsverhältnis mit einem Berechtigten aufgrund eines Todesfalls, so erhalten die Hinterbliebenen des Anspruchsberechtigten das Recht, ein Jahr nach dem Datum der Beendigung des Dienst- oder Anstellungsverhältnisses die Aktienoptionen auszuüben.

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.

Der aktuelle Plan enthält 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.

Für die fünfte Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 10. April 2012. Die Voraussetzungen zur Ausübung wurden erfüllt. Es wurden bisher 228.000 Optionen ausgeübt, davon 3.750 im Geschäftsjahr 2014.

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, wurden in den Jahren 2010 bis 2014 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 32.

## Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte

	Gesamt-Anzahl	Gewichteter Durchschnittsausübungspreis in €	Davon an Vorstand	Davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Davon an Führungskräfte der Fraport AG
<b>Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2013</b>	<b>220.200</b>	<b>30,87</b>	<b>54.000</b>	<b>29.350</b>	<b>136.850</b>
Ausgeübt in 2013	-22.600	23,59	-1.800	-5.000	-15.800
Verfallen in 2013	-188.350	40,81	52.200	-23.100	-113.050
<b>Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2014</b>	<b>9.250</b>	<b>24,35</b>	<b>0</b>	<b>1.250</b>	<b>8.000</b>
Ausgeübt in 2014	-3.750	28,07	0	-1.250	-2.500
Verfallen in 2014	-5.500	25,87	0	0	-5.500
<b>Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2014</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tabelle 122

Von der fünften Tranche sind keine Optionen mehr ausübbar (im Vorjahr: 9.250). Der gewichtete Durchschnittskurs des Geschäftsjahres 2014 belief sich auf 53,61 € (im Vorjahr: 48,38 €). 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 <sup>2)</sup> in €
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 <sup>1)</sup>	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 <sup>1)</sup>	19,27
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 <sup>1)</sup>	18,42
Tranche 2008	3. Juni 2008	3. Juni 2011	3. Juni 2013	54,30	45,25 <sup>1)</sup>	13,40
Tranche 2009	10. April 2009	10. April 2012	28. März 2014	30,20	25,17 <sup>1)</sup>	8,55

<sup>1)</sup> Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

Tabelle 123

<sup>2)</sup> Zum Ausgabezeitpunkt.

## 48 Long-Term Incentive Programm

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

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

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

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

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden 45.444 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2014 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 12,0 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2014 erfasste Aufwand beträgt 1,7 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €), davon entfallen 0,9 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) auf Vorstände und 0,8 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2014 Vorstand	Fair Value 31.12.2014 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2013 Vorstände/leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €			
Geschäftsjahr 2011	50,91	50,62	56,51
Geschäftsjahr 2012	39,43	37,24	45,07
Geschäftsjahr 2013	41,26	38,83	50,12
Geschäftsjahr 2014	43,45	42,11	48,89

Tabella 124

Zum 1. Januar der Jahre 2011 bis 2014 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrades für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraumes.

#### Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2014 wurden am 1. Januar 2014 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre und endet somit am 31. Dezember 2017.

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

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

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2011 bis 2014 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

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

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

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

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

## 49 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 zu überwachen sowie 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. Neu abgeschlossene 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 Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungs-Systems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzernfinanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. 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 und den sich daraus ableitenden Limiten entgegen gesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB+“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB+“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

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 €	31.12.2014	31.12.2013
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0
Fremdkapitalinstrumente	778,5	881,2
Vorjahreswerte angepasst		<a href="#">Tabelle 125</a>

Die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

#### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2014)

in Mio €	31.12.2014
AAA	15,5
AA+	21,8
AA	30,5
AA-	82,5
A+	105,9
A	249,8
A-	134,5
BBB+	50,6
BBB	54,6
BBB-	32,8
<b>Gesamt</b>	<b>778,5</b>

Tabelle 126

In 2013 wiesen die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende Emittentenratings auf:

#### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2013)

in Mio €	31.12.2013
AAA	15,6
AA+	22,1
AA	29,8
AA-	69,9
A+	191,9
A	140,8
A-	190,9
BBB+	61,7
BBB	92,6
BBB-	65,9
<b>Gesamt</b>	<b>881,2</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 127

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 langfristige Emittentenratings:

#### Emittentenrating liquide Mittel (2014)

in Mio €	31.12.2014
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	35,3
A+	0,0
A	222,7
A-	88,4
BBB+	0,5
BBB	20,5
BBB-	1,4
BB+	23,9
BB	0,0
BB-	0,1
Nicht geratet	8,3
<b>Gesamt</b>	<b>401,1</b>

Tabelle 128

In 2013 stellten sich die Emittentenratings der Banken (ermittelt auf Basis von kurzfristigen Emittentenratings), bei denen liquide Mittel unterhalten werden, wie folgt dar:

### Emittentenrating liquide Mittel (2013)

in Mio €	31.12.2013
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	55,2
A+	4,2
A	140,3
A-	135,9
BBB+	100,5
BBB	18,7
BBB-	4,9
BB+	23,7
Nicht geratet	3,5
<b>Gesamt</b>	<b>486,9</b>

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 129

### 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 Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-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 2014 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

#### Liquiditätsprofil zum 31.12.2014

in Mio €	Summe	2015	2016	2017–2021	2022–2026	2027 ff.
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>						
Finanzschulden	4.832,2	390,7	561,7	3.013,8	505,5	360,5
Finanzierungsleasing	60,4	11,8	11,8	27,6	4,0	5,2
Konzessionsverbindlichkeit	637,7	25,4	20,0	104,5	112,4	375,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	181,6	134,5	18,8	13,2	10,8	4,3
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>						
Zinsswaps	157,0	45,5	37,9	70,8	2,8	0,0
davon Trading	39,6	8,5	7,6	20,7	2,8	0,0
davon Hedge Accounting	117,4	37,0	30,3	50,1	0,0	0,0

Tabelle 130

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2013 stellte sich wie folgt dar:

#### Liquiditätsprofil zum 31.12.2013

in Mio €	Summe	2014	2015	2016–2020	2021–2025	2026 ff.
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>						
Finanzschulden	5.041,4	368,4	591,9	3.161,6	541,5	378,0
Finanzierungsleasing	72,2	11,8	11,9	38,7	3,9	5,9
Konzessionsverbindlichkeit	699,9	22,0	18,1	94,2	101,1	464,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	210,3	159,6	18,6	16,5	9,9	5,7
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>						
Zinsswaps	161,8	48,6	41,3	70,8	1,1	0,0
davon Trading	33,9	8,4	7,6	16,8	1,1	0,0
davon Hedge Accounting	127,9	40,2	33,7	54,0	0,0	0,0

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 131

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 verzinste originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 109,9 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 1.020,0 Mio €, ausgereicht von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich bei derartigen Änderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In 2014 wurden alle vereinbarten Kreditbedingungen eingehalten. 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 US-Dollar (US-\$) und Saudischer Araberriyal (SAR) sowie 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.

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:

### Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2014		31.12.2013	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
US-\$/PEN	0,24	0,25	0,55	0,59
€/SAR	0,11	0,11	0,07	0,07

Vorjahreswerte angepasst Tabelle 132

Währungseffekte im Zusammenhang mit den als Available for Sale klassifizierten Anteilen an der Dehli International Airport Private Ltd. werden im Eigenkapital erfasst. Eine 10%ige Auf- oder Abwertung des € gegenüber der indischen Rupie (INR) zum 31. Dezember 2014 würde das Eigenkapital um 0,7 Mio € verringern beziehungsweise erhöhen.

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.

Fraport besitzt eine isolierte Fremdwährungsverbindlichkeit in Höhe von 72,9 Mio CHF mit einer Laufzeit bis 2016. Bei einer 10%igen Auf- oder Abwertung des € gegenüber dem CHF zum 31. Dezember 2014, ergäbe sich eine um 5,5 Mio € niedrigere beziehungsweise um 6,7 Mio € höhere Finanzverbindlichkeit. Dies hätte im Finanzergebnis einen Gewinn in Höhe von 5,5 Mio € beziehungsweise einen Verlust in Höhe von 6,7 Mio € zur Folge.

## 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 zwölf 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 zwölf 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-Dollar (US-\$): 4,75 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 10,25 Prozentpunkte; Schweizer Franken (CHF): 2,50 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 7,10 Prozentpunkte; Saudischer Araberriyal (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 zwölf 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 zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2014 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von -0,5 Mio € (im Vorjahr: -3,3 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 0,5 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 16,0 Mio € (im Vorjahr: 20,2 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -16,5 Mio € (im Vorjahr: -23,5 Mio €).

## Zinssensitivität

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2014	-0,5	16,0	-16,5
31.12.2013	-3,3	20,2	-23,5

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 133

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 19,6 Mio € (im Vorjahr: 35,9 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 19,6 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 Fraport 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 von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

### Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	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 134

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

## Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Korridor	31.12.2014	31.12.2013
Net Debt/EBITDA	max. 4–6 x	4,5	4,3
EBITDA/Interest Expense	min. 3–4 x	3,8	3,9

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 135

## 50 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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.

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG 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.

Alle Transaktionen mit den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschaftsunternehmen At Equity	Assoziierte Unternehmen At Equity	Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2014	1,6	0,2	5,7	4,4	14,7
Umsatzerlöse	2013	1,6	0,2	10,2	5,9	7,1
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2014	10,6	13,2	16,2	11,1	121,2
	2013	14,6	9,3	17,5	13,2	102,8
Zinsen	2014	-0,9	-	0,1	12,2	-
	2013	-0,9	-	0,5	11,5	-
Forderungen	2014	-	-	9,0	42,0	-
	2013	0,4	-	10,4	30,3	0,1
Darlehensforderungen	2014	-	-	4,2	122,0	-
	2013	-	-	4,2	120,3	-
Verbindlichkeiten	2014	-	-	7,2	0,8	13,3
	2013	24,9	-	8,0	9,1	40,1

Vorjahreswerte angepasst

Tabelle 136

### Beziehungen zu nahestehenden Personen

Die Fraport AG berichtet gemäß IAS 24 auch über Geschäftsvorfälle mit ihr nahestehenden Personen und deren Familienangehörigen. Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 wurden Vorstand, Aufsichtsrat und deren Familienangehörige definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

### Vergütung des Managements

Mio €	2014	2013
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	5,0	5,1
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,1	1,1
Sonstige langfristige Leistungen	0,4	0,4
Aktienbasierte Vergütungen	1,3	1,3
<b>Gesamt</b>	<b>7,8</b>	<b>7,9</b>

Vorjahreswerte aufgrund der erstmaligen Anwendung der Mustertabellen des DCGK angepasst

[Tabelle 137](#)

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsratsstätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus den Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2014 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 55) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2014 gewährten Zuwendungsbetrag für das Long-Term Incentive Programm (LTIP, siehe auch Tz. 55).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 1,2 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €).

## 51 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-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 für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International Civil Aviation Organization (ICAO)-Abkommens nicht erfüllen, 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 und Außenwohnbereichentschädigung.

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 Emissions-Entgelt, 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 erzielten bereits am 19. Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015. Der Vertrag sieht bis 2015 eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung ist eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vorgesehen.

Die Entgeltordnung ab 1. Januar 2014 wurde vom HMWEVL genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Darüber hinaus werden seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 36,87% (im Vorjahr: 35,67%) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

Darüber hinaus hat Fraport für die Jahre 2014 und 2015 ein Incentive-Programm beantragt, das vom HMWEVL am 4. Dezember 2013 genehmigt wurde. Es sieht rückwirkende Preisnachlässe pro abfliegendem Passagier vor, wenn die Luftverkehrsgesellschaften eine Mindestpassagiermenge als auch ein Mindestwachstum erreicht haben und der Passagier mit lärmarmen Fluggerät transportiert wurde.

> 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 Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2014 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 16,11 % (im Vorjahr: 16,52 %) und auf Infrastruktur-Entgelte 14,03% (im Vorjahr: 13,51 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese, keinen Genehmigungsauflagen unterliegenden, Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 32,99 % (im Vorjahr: 34,30 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

### **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 das 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 243,7 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 zehn 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 Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima (Peru).

Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn 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 zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Die geplante Übergabe vom Land für den Bau der zweiten Landebahn durch den Peruanischen Staat soll bis Ende 2015 an die LAP erfolgen. Die LAP ist dann verpflichtet in fünf darauffolgenden Jahren die Landebahn zu errichten.

Des Weiteren ist der Konzessionsnehmer zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei 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.

## 52 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Rahmen einer diversifizierten Finanzierungsstruktur hat Fraport in 2006 ein CHF-Darlehen mit einem Volumen von 72,9 Mio CHF und Fälligkeit im Mai 2016 aufgenommen. Gegen Währungsschwankungen bestehen keine Absicherungen, da Fraport grundsätzlich nur liquiditätswirksame Transaktionsrisiken sichert, nicht aber Translationsrisiken. Mit Einstellung der €-Stützungskäufe durch die Schweizer Nationalbank unterliegt das CHF-Darlehen seit dem 15. Januar 2015 erhöhten Währungsschwankungen. Ausgehend von einem paritätischen Kursverhältnis zwischen dem € und dem CHF ist vor diesem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Fälligkeit in 2016 in € zu erstattende Gegenwert mit rund 12 Mio € höher anzusetzen. Dieser Betrag könnte sich bereits zum Stichtag des nächsten Quartals, ausgehend von einer bis dahin unveränderten Situation, negativ auf das Finanzergebnis des Fraport-Konzerns auswirken.

Auf der Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. vom 19. Januar 2015 wurde mit 99,954 % der Stimmen der Squeeze-out der verbliebenen Minderheitsaktionäre beschlossen. Im Anschluss an die Registrierung des Beschlusses wird Fraport die restlichen Anteile der Gesellschaft übertragen bekommen und 100 % an der Aerodrom Ljubljana, d.d. halten. Der Squeeze-out wird keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns haben.

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

## 53 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2014 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß § 21 Absatz 1 WpHG am 6. Februar 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 31. Januar 2014 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,27 % (das entspricht 4.868.046 Stimmrechten) betragen hat. 5,27 % der Stimmrechte (das entspricht 4.868.046 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 zuzurechnen.

Die Lazard Asset Management LLC, New York, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Mai 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 9. Mai 2014 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,88 % (das entspricht 2.658.892 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2014 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 2014 51,37 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,35 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,02 %.

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 2014): Deutsche Lufthansa AG 8,45 % und RARE Infrastructure Limited 5,27 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 34,91 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 8. April 2014 und am 12. Dezember 2014 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](http://www.fraport.de) unter der Rubrik Konzern im Bereich Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 55 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2014

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

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.829,5 Tsd € (im Vorjahr: 5.988,2 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.054,4 Tsd € (im Vorjahr: 1.101,0 Tsd €).

Im Rahmen des Long-Term Strategy Award (LSA) wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr, erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013, ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125% dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Die Gesamtverpflichtung im Rahmen des LSA beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 250 Tsd € (im Vorjahr: 525 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 für die Tranche 2012 26,8 Tsd € (im Vorjahr: 73,2 Tsd €), für die Tranche 2013 64,6 Tsd € (im Vorjahr: 98,1 Tsd €), für die Tranche 2014 89,3 Tsd € (im Vorjahr: 110,1 Tsd €). Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2014 jeweils für die Tranche 2012 1,0 Tsd € (im Vorjahr: 43,6 Tsd €), für die Tranche 2013 34,8 Tsd € (im Vorjahr: 67,6 Tsd €), für die Tranche 2014 59,2 Tsd € (im Vorjahr: 79,4 Tsd €).

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2014 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.396,2 Tsd € (im Vorjahr: 2.447,7 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.283,4 Tsd € (LTIP-Tranche 2014) sowie 410 Tsd € (LSA-Tranche 2014) zugeteilt (im Vorjahr: für die LTIP-Tranche 2013: 1.275,1 Tsd €, LSA Tranche 2013: 440,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2014 insgesamt mit 877 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 890 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.885 Tsd € (im Vorjahr: 1.890 Tsd €) als Versorgungsbezüge und Zahlungen aus dem Wettbewerbsverbot. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 11.887 Tsd € (im Vorjahr: 8.069 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 25.843 Tsd € (im Vorjahr: 21.372 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 56 und Tz. 57 aufgeführt.

### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2014

Im Geschäftsjahr 2014 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 90,5 Tsd €).

### Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

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

## 56 Vorstand

### Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender <b>Dr. Stefan Schulte</b>	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Deutsche Post AG
Vorstand Operations <b>Anke Giesen</b>	
Vorstand Arbeitsdirektor <b>Michael Müller</b>	<b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > FraSec Fraport Security Services GmbH  <b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH
Vorstand Operations <b>Peter Schmitz</b> (bis 31. August 2014)	
Vorstand Controlling & Finanzen <b>Dr. Matthias Zieschang</b>	<b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH  <b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.  <b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi  <b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH  <b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> > Frankfurter Sparkasse

Tabelle 138

## 57 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender <b>Karlheinz Weimar</b> Hessischer Minister der Finanzen a. D., Leiter der Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (bis 30. Juni 2014)  (Bezüge 2014: 62.200 €; 2013: 64.600 €)	<b>Mitglied im Beirat:</b> > Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH (bis 2014)  <b>Mitglied im Hochschulrat:</b> > Universität Frankfurt am Main  <b>Mitglied im Kuratorium:</b> > Institute for Law and Finance (ab 1.1.2014)
Stellvertretender Vorsitzender <b>Gerold Schaub</b> Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen  (Bezüge 2014: 54.150 €; 2013: 56.550 €)	<b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > LSG Lufthansa Service Holding AG > APS Airport Personal Service GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH
<b>Claudia Amier</b> Betriebsratsvorsitzende  (Bezüge 2014: 57.350 €; 2013: 36.720,83 €)	
<b>Devrim Arslan</b> Betriebsratsvorsitzender der APS Airport Personal Service GmbH  (Bezüge 2014: 40.500 €; 2013: 25.358,33 €)	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > APS Airport Personal Service GmbH

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

**Uwe Becker**  
Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main  
(Bezüge 2014: 41.300€; 2013: 25.922,23€)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

**Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:**

- > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender)
- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft
- > Mainova AG (Vorsitzender)
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- > Süwag Energie AG

**Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:**

- > Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- > Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- > Kita Frankfurt
- > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst
- > Volkshochschule Frankfurt am Main
- > Dom Römer GmbH
- > Erdgas Westthüringen Beteiligungsgesellschaft mbH
- > Gas-Union GmbH (Vorsitzender)
- > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- > Nassauische Sparkasse
- > Klinikum Frankfurt Höchst GmbH
- > Sparkassenzweckverband Nassau
- > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
- > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
- > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung
- > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (ab 18.11.2014)
- > RMA Rhein-Main Abfall GmbH (ab 6.10.2014)

**Hakan Cicek**  
Freigestelltes Betriebsratsmitglied  
(Bezüge 2014: 35.500€; 2013: 22.441,67€)

**Kathrin Dahnke**  
Mitglied des Vorstands Wilhelm Wehrhahn KG  
(ab 1. April 2014)  
(Bezüge 2014: 34.700€; 2013: 21.641,67€)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

- > Younicos AG (bis 22.4.2014)

**Mitglied im Aufsichtsrat  
(zu 100% Tochtergesellschaften der Wilhelm Wehrhahn KG):**

- > ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 15.7.2014)
- > Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 15.7.2014 bis 12.11.2014)
- > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH (ab 1.8.2014)
- > abcbank GmbH (ab 1.8.2014)

**Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:**

- > Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 13.11.2014)

**Mitglied im Verwaltungsrat  
(zu 100% Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):**

- > abcfinance GmbH (ab 1.8.2014)

**Mitglied im Vorstand  
(zu 100% Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):**

- > Wehrhahn Industrieholding AG (ab 25.7.2014)

**Peter Feldmann**  
Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main  
(Bezüge 2014: 38.900€; 2013: 33.663,90€)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:**

- > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region
- > Gas Union GmbH
- > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH
- > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
- > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
- > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba)

**Mitglied im Vorstand:**

- > Sparkassenzweckverband Nassau

**Mitglied im Beirat:**

- > Thüga AG

## Mandate des Aufsichtsrats

### Mitglieder des Aufsichtsrats

**Karl Ulrich Garnadt**

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG  
(bis 30. April 2014)

Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG  
(ab 1. Mai 2014)

(bis 30. Mai 2014)

(Bezüge 2014: 8.350 €)

**Peter Gerber**

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG  
(ab 30. Mai 2014)

(Bezüge 2014: 16.325 €)

**Dr. Margarete Haase**

Mitglied des Vorstands DEUTZ AG

(Bezüge 2014: 67.800 €; 2013: 57.625 €)

**Jörg-Uwe Hahn**

Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa a. D.  
(bis 30. Mai 2014)

(Bezüge 2014: 23.029,17 €; 2013: 57.350 €)

**Frank-Peter Kaufmann**

Mitglied des Hessischen Landtags  
(ab 30. Mai 2014)

(Bezüge 2014: 26.158,33 €)

**Lothar Klemm**

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2014: 52.993,75 €; 2013: 49.300 €)

**Dr. Roland Krieg**

Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)

**Michael Odenwald**

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(Bezüge 2014: 33.900 €; 2013: 33.100 €)

### Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> Austrian Airlines AG

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> Lufthansa Cityline GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> Albatros Versicherungsdienste GmbH

**Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:**

> DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.  
> Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz)  
> Deutz Engines (China) Ltd. Co. (Vorsitz)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> ElingKlinger AG  
> ZF Friedrichshafen AG

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> ALEA Hoch- und Industriebau AG (ab 1.1.2014)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> HA Hessen Agentur GmbH (bis 31.1.2014)  
> hr-Senderservice GmbH  
> WV Energie AG

**Mitglied im Beirat:**

> ÖD-Beirat DBV-Winterthur  
> Technic Global Solutions GmbH (ab 1.8.2014)  
> Sondervermögen „Versorgungsrücklage des Landes Hessen“  
(ab 1.8.2014)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> Dietz AG

**Vorsitzender des Vorstands:**

> Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> AirIT Services AG  
> operational services GmbH & Co. KG

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> FraSec Fraport Security Services GmbH

**Mitglied der Gesellschafterversammlung:**

> AirITSystems GmbH  
> operational services GmbH & Co. KG

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

> DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

> Deutsche Bahn AG  
> DB Mobility Logistics AG

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p><b>Mehmet Özdemir</b> Betriebsratsmitglied</p>	
<p>(Bezüge 2014: 35.500 €; 2013: 22.441,67 €)</p>	
<p><b>Arno Prangenberg</b> Wirtschaftsprüfer, Steuerberater</p>	
<p>(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)</p>	
<p><b>Hans-Jürgen Schmidt</b> 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p>	
<p>(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)</p>	
<p><b>Werner Schmidt</b> Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p>	<p><b>Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p>
<p>(Bezüge 2014: 42.900 €; 2013: 39.566,67 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:</b> &gt; komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p>
	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p><b>Edgar Stejskal</b> Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p>(Bezüge 2014: 48.500 €; 2013: 51.700 €)</p>	
<p><b>Prof. Dr. Katja Windt</b> President Jacobs University Bremen gGmbH</p>	<p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p>
<p>(Bezüge 2014: 42.900 €; 2013: 45.300 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p>
	<p><b>Mitglied im Beirat:</b> &gt; BLG LOGISTICS GROUP AG &amp; Co. KG</p>
	<p><b>Mitglied im wissenschaftlichen Beirat:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p>
	<p><b>Mitglied im Beirat Bremen:</b> &gt; Deutsche Bank AG (ab 1.4.2014)</p>

Tabelle 139

## 58 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

## Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Aerodrom Ljubljana, d.d. Zgornji Brnik/Slovenien	2014	97,99	215.028	-601 <sup>7)</sup>
	2014	100	1.492	-24
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2013	100	1.436	-40
	2014	100	2.392	368
AirIT Services AG, Lautzenhausen	2013	100	2.233	355
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	2014	100	18.165	697 <sup>7)</sup>
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	2014	100	3.594	-107 <sup>7)</sup>
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	2014	100	17.224	-111 <sup>7)</sup>
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	8.811	335 <sup>7)</sup>
AIRMALL USA Holdings Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	-769	67 <sup>7)</sup>
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	-372	-341 <sup>7)</sup>
	2014	100	153.870	9.877
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	144.015	8.301
	2014	100	26	0
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	26	0
	2014	100	7.302	600
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/USA	2013	100	5.873	438
AIRWAYMALL Inc., Wilmington/USA	2014	100	0	0 <sup>7) 1)</sup>
AMU Holdings Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	3.309	9 <sup>7)</sup>
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	2014	100	49.017	6.696 <sup>10)</sup>
	2013	100	40.478	3.339 <sup>10)</sup>
	2014	100	817	267
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	1.401	851
	2014	100	551	-33 <sup>1)</sup>
Daport S.A., Dakar/Senegal	2013	100	591	-103 <sup>1)</sup>
	2014	100	2.109	2.011
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	2.060	1.961
	2014	100	1.283	140
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2013	51	1.262	119
	2014	100	99.164	1.455
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2013	100	87.503	1.696
	2014	100	75	-1 <sup>13)</sup>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2013	100	28	0
	2014	100	10.904	-6.349
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	17.265	-3.542
	2014	100	42.465	434
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	40.531	300
	2014	100	3.218	-33
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	1.251	-1
	2014	100	47	-8 <sup>1)</sup>
Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	2013	100	54	-11 <sup>1)</sup>
	2014	100	11.538	3.266 <sup>2) 3)</sup>
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	100	11.535	4.030 <sup>2) 3)</sup>
	2014	100	103.767	1.910
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2013	100	100.757	1.875

## Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>103.907</b>	<b>337</b>
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2013	100	103.569	3.080
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>0</b>
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	25	1
	<b>2014</b>	<b>99,99</b>	<b>-3.581</b>	<b>0<sup>1)</sup></b>
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2013	99,99	-3.180	0 <sup>1)</sup>
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>505</b>	<b>111</b>
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2013	100	368	212
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>724</b>	<b>374</b>
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2013	51	657	307
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>0</b>
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	25	1
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>4.210</b>	<b>1.273<sup>2) 3)</sup></b>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	100	4.389	2.116 <sup>2) 3)</sup>
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>30</b>	<b>2</b>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	29	2
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>5.421</b>	<b>2.288<sup>2) 3)</sup></b>
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	100	5.094	2.020 <sup>2) 3)</sup>
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>8.096</b>	<b>2.032</b>
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2013	100	9.059	4.775
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>12.878</b>	<b>6.160</b>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	6.718	133
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>0</b>
FRA - Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	89	47
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>232</b>	<b>69</b>
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2013	100	350	97
	<b>2014</b>	<b>60</b>	<b>80.172</b>	<b>15.837</b>
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2013	60	68.278	13.668
	<b>2014</b>	<b>33,33</b>	<b>153</b>	<b>78</b>
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	2013	33,33	148	73
	<b>2014</b>	<b>40</b>	<b>3.356</b>	<b>2.175<sup>3)</sup></b>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	2013	40	3.597	2.469 <sup>3)</sup>
	<b>2014</b>	<b>70,01</b>	<b>79.055</b>	<b>32.053</b>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2013	70,01	46.131	26.378
	<b>2014</b>	<b>51</b>	<b>7.058</b>	<b>2.028</b>
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2013	51	7.249	2.195
	<b>2014</b>	<b>100</b>	<b>40</b>	<b>1</b>
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2013	100	39	1

Tabelle 140

## Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2014	50	2.895	744
AirITSystems GmbH, Hannover	2013	50	2.995	794
	2014	51/50	40.582	48.611 <sup>(1)</sup>
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	51/50	78.998	55.627 <sup>(1)</sup>
	2014	51/50	-8.667	85.150 <sup>(1)</sup>
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	51/50	-51.699	66.338 <sup>(1)</sup>
	2014	50	257	10 <sup>(1)</sup>
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	50	231	-40 <sup>(1)</sup>
	2014	16,66	215	8
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	2013	16,66	262	51
	2014	33,33	3.417	-701
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2013	33,33	4.119	801
	2014	50	7.078	1.472
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2013	50	6.090	1.169
	2014	50	75	-5
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2013	50	80	599
	2014	52	18.630	-110
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2013	52	19.937	4.311
	2014	50	8.791	1.373
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2013	50	6.438	962
	2014	50	349	6
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2013	50	310	15
	2014	50	2.269	318
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2013	50	1.951	491

Tabelle 141

## Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Aerodrom Portoroz, d.o.o. Secovlje/Slovenien	2014	30,46	3.183	0 <sup>(1)</sup>
Adria Airways Tehnika, d.d. Zgorjci Brnik/Slovenien	2014	47,67	5.017	18 <sup>(1)</sup>
	2014	40	4.345	1.310
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2013	40	4.535	1.402
	2014	49	982	722
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2013	49	1.573	700
	2014	30	131.319	1.089
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2013	30	133.306	-2.084
	2014	24,5	477.055	12.570
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2013	24,5	425.437	10.273
	2014	35,5	-251.663	-291.659
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	2013	35,5	-2.912	-47.893
	2014	18,75	-6.979	3.711 <sup>(2)</sup>
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	2013	18,75	-9.725	2.592 <sup>(2)</sup>

Tabelle 142

## Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	<b>2014</b>	<b>10</b>	<b>180.117</b>	<b>50.820</b> <sup>6)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2013	10	153.498	10.369 <sup>6)</sup>
	<b>2014</b>	<b>13,51</b>	<b>2</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2013	13,51	2	0 <sup>1)</sup>
	<b>2014</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 5) 7)</sup>
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-575	-786 <sup>1) 4) 5)</sup>
	<b>2014</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 5) 7)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 <sup>1) 4) 5)</sup>
	<b>2014</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 5) 7)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	871	270 <sup>1) 4) 5)</sup>
	<b>2014</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 5) 7)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	1.642	-762 <sup>1) 4) 5)</sup>
	<b>2014</b>	<b>50</b>	<b>18.277</b>	<b>5.336</b> <sup>8)</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	50	12.941	3.577 <sup>8)</sup>
	<b>2014</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>4) 9)</sup>
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	2013	0	1.596	987
	<b>2014</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>4)</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2013	10	1.535	349 <sup>4)</sup>
	<b>2014</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>4)</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	2013	4	1.537	699 <sup>4)</sup>
	<b>2014</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 4) 5)</sup>
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	2005	40	-1.590	833
	<b>2014</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 4) 5)</sup>
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	2005	40	-2.937	1.390
	<b>2014</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 4) 5)</sup>
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	2005	40	4.533	9
	<b>2014</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1) 4) 5)</sup>
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	2005	30	98.747	4.761
	<b>2014</b>	<b>2,2</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>3) 4)</sup>
THE SQUIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	2,4	-626.781	-61.651 <sup>3)</sup>

Tabelle 143

<sup>1)</sup> Gesellschaft in 2014 erworben.<sup>1)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.<sup>2)</sup> IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.<sup>3)</sup> Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).<sup>4)</sup> Aktueller Abschluss liegt nicht vor.<sup>5)</sup> Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.<sup>6)</sup> Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März<sup>7)</sup> Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.<sup>8)</sup> Zwischen der Gesellschaft und dem anderen Gesellschafter besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, Fraport hat keinen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.<sup>9)</sup> Gesellschaft ohne Bareinlage.<sup>10)</sup> 0,01 % der Anteile werden von natürlichen Personen gehalten.<sup>11)</sup> 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.<sup>12)</sup> Pantares Tradeport Asia Ltd. hält insgesamt 37,5 % der Kapitalanteile an der Tradeport Hong Kong Ltd.<sup>13)</sup> Vormals FRA - Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg.

Frankfurt am Main, den 2. März 2015

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 2. März 2015

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



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 2014 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 aufgrund 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 2. März 2015

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm  
Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer

## Sieben-Jahresübersicht <sup>1)</sup>

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>2.394,6</b>	<b>2.375,7</b>	<b>2.442,0</b>	<b>2.371,2</b>	<b>2.194,6</b>	<b>2.010,3</b>	<b>2.101,6</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,9	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9	39,1	33,8
Sonstige betriebliche Erträge	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1	45,3	66,1
<b>Gesamtleistung</b>	<b>2.466,0</b>	<b>2.441,1</b>	<b>2.542,3</b>	<b>2.452,8</b>	<b>2.284,0</b>	<b>2.095,6</b>	<b>2.201,9</b>
Materialaufwand	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6	-471,1
Personalaufwand	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3	-880,4	-866,9	-925,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4	-204,5
<b>EBITDA</b>	<b>790,1</b>	<b>732,9</b>	<b>848,7</b>	<b>802,3</b>	<b>710,6</b>	<b>569,7</b>	<b>600,7</b>
Abschreibungen	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8	-241,5
<b>Betriebliches Ergebnis/EBIT</b>	<b>482,8</b>	<b>438,6</b>	<b>496,0</b>	<b>496,6</b>	<b>430,9</b>	<b>300,9</b>	<b>359,2</b>
Zinsergebnis	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7	-71,0
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0	4,3	-15,1
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,2	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	-10,5	10,4	30,5	-16,4	-21,5	-3,9	24,2
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-108,1</b>	<b>-107,1</b>	<b>-131,9</b>	<b>-149,3</b>	<b>-152,2</b>	<b>-106,4</b>	<b>-61,8</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT</b>	<b>374,7</b>	<b>331,5</b>	<b>364,1</b>	<b>347,3</b>	<b>278,7</b>	<b>194,5</b>	<b>297,4</b>
Ertragsteuern	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5	-7,2	-42,5	-100,5
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>251,8</b>	<b>235,7</b>	<b>251,5</b>	<b>250,8</b>	<b>271,5</b>	<b>152,0</b>	<b>196,9</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6	5,6	7,2
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	234,7	221,0	238,2	240,4	262,9	146,4	189,7
<b>Ergebnis je 10€-Aktie (unverwässert) (€)</b>	<b>2,54</b>	<b>2,40</b>	<b>2,59</b>	<b>2,62</b>	<b>2,86</b>	<b>1,60</b>	<b>2,07</b>
<b>Ergebnis je 10€-Aktie (verwässert) (€)</b>	<b>2,54</b>	<b>2,39</b>	<b>2,58</b>	<b>2,60</b>	<b>2,85</b>	<b>1,59</b>	<b>2,05</b>

Kennzahlen	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
EBITDA-Marge (%)	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4	28,3	28,6
EBIT-Marge (%)	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6	15,0	17,1
Umsatzrendite (%)	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7	9,7	14,2
Fraport-Assets (Mio €)	5.253,9	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2	3.419,1
ROFRA (%)	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7	7,9	10,5
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28	30,91
Dividende je Aktie (€)	1,35 <sup>2)</sup>	1,25	1,25	1,25	1,25	1,15	1,15

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6	106,2	105,6
Netto-Finanzschulden (Mio €)	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5	925,6
Capital Employed (Mio €)	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9	4.043,5	3.328,0
Gearing Ratio (%)	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8	66,5	38,5
Verschuldungsgrad (%)	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1	18,2	14,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7	378,5	187,9
Working Capital (Mio €)	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0	919,7

<sup>1)</sup> Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben.

Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

<sup>2)</sup> Vorgeschlagene Dividende.

## Konzern-Bilanz

in Mio €	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
Geschäfts- oder Firmenwert	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6	40,0	22,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4	597,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4	34,0	33,3
Sachanlagen	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4	3.968,6
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0	34,7	9,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1	72,9	72,4
Andere Finanzanlagen	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6	474,7	205,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9	20,0	42,4
Ertragsteuerforderungen	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6	23,6	26,6
Latente Steueransprüche	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1	68,3	30,4
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>8.081,3</b>	<b>7.685,8</b>	<b>8.140,8</b>	<b>7.765,6</b>	<b>6.777,0</b>	<b>6.353,0</b>	<b>5.008,4</b>
Vorräte	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9	54,0	47,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3	158,4	154,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2	492,2	205,1
Ertragsteuerforderungen	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5	5,3	7,8
Zahlungsmittel	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3	1.154,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	7,1	-	-	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>931,9</b>	<b>1.131,0</b>	<b>1.499,8</b>	<b>1.458,8</b>	<b>2.393,5</b>	<b>2.512,2</b>	<b>1.570,0</b>
Gezeichnetes Kapital	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4	917,7	916,1
Kapitalrücklage	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0	578,3	573,1
Gewinnrücklagen	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7	1.039,2	1.018,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1	2.535,2	2.508,0
Nicht beherrschende Anteile	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2	22,6	60,2
<b>Eigenkapital</b>	<b>3.286,0</b>	<b>3.098,8</b>	<b>2.948,2</b>	<b>2.859,9</b>	<b>2.739,3</b>	<b>2.557,8</b>	<b>2.568,2</b>
Finanzschulden	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9	1.685,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0	114,7	192,9
Sonstige Verbindlichkeiten	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7	514,8
Latente Steuerverpflichtungen	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5	143,9	123,5
Pensionsverpflichtungen	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1	20,3	19,0
Ertragsteuerrückstellungen	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0	135,0	170,0
Sonstige Rückstellungen	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0	129,9	101,0
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>4.908,1</b>	<b>4.902,5</b>	<b>5.893,1</b>	<b>5.503,5</b>	<b>5.608,4</b>	<b>5.575,4</b>	<b>2.806,5</b>
Finanzschulden	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8	118,9	555,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6	219,8	393,8
Sonstige Verbindlichkeiten	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5	147,7	63,6
Ertragsteuerrückstellungen	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9	6,7	1,9
Sonstige Rückstellungen	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0	238,9	188,9
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	4,3	-	-	-	-	-	-
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>819,1</b>	<b>815,5</b>	<b>799,3</b>	<b>861,0</b>	<b>822,8</b>	<b>732,0</b>	<b>1.203,7</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>9.013,2</b>	<b>8.816,8</b>	<b>9.640,6</b>	<b>9.224,4</b>	<b>9.170,5</b>	<b>8.865,2</b>	<b>6.578,4</b>

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
Langfristige Vermögenswerte	5,1	-5,6	4,8	14,6	6,7	26,8	7,4
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	5,4	5,0	3,0	4,3	7,1	1,1	0,2
<b>Anteil an der Bilanzsumme (%)</b>							
Langfristige Vermögenswerte	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9	71,7	76,1
Eigenkapitalquote	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4	27,4	36,5

Tabelle 144

## Grafik- und Tabellenverzeichnis

### Grafikverzeichnis

#### Konzern-Lagebericht

Seite	Grafik	
28	1	Passagierentwicklung an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%
29	2	Entwicklung ausgewählter Finanzzahlen
29	3	Entwicklung der wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren
31	4	Segment-Struktur
32	5	Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten
34	6	Agenda 2015
52	7	Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2014
59	8	Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2014
59	9	Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2014
60	10	Bilanzstruktur zum 31. Dezember
61	11	Zugänge je Segment
62	12	Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität
64	13	Verteilung der Industrieanlagen
65	14	Ratingstruktur der Anlagen
65	15	Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2014
71	16	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern
72	17	Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2014
73	18	Streubesitz-Verteilung
75	19	Risikomanagement-System
77	20	Berichtsmatrix

### Tabellenverzeichnis

#### Umschlag

Seite	Tabelle	
U2	1	Finanzielle Leistungsindikatoren
U2	2	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
U2	3	Beschäftigte

#### An unsere Aktionäre

Seite	Tabelle	
25	4	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
26	5	Ausschüsse des Aufsichtsrats

#### Konzern-Lagebericht

Seite	Tabelle	
29	6	Soll-Ist-Vergleich kapitalmarktrelevanter Prognosen
33	7	Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs
46	8	Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)
46	9	Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)
48	10	Pensionsverpflichtungen
49	11	Bezüge des Aufsichtsrats 2014
50	12	Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel
51	13	Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen
53	14	Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten
54	15	Zusammengefasste Gewinn- und Verlustrechnung
56	16	Aviation
56	17	Retail & Real Estate
57	18	Ground Handling
57	19	External Activities & Services
58	20	Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt
62	21	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz
63	22	Fremdkapitalstruktur
64	23	Anlagestruktur der Fraport AG
66	24	Entwicklung des Wertbeitrags 2014
67	25	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
68	26	Entwicklung der Beschäftigten im Konzern
68	27	Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten
69	28	Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern
71	29	Fraport-Aktie
72	30	Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie
72	31	Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

#### Konzern-Abschluss

Seite	Tabelle	
96	32	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
97	33	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
98	34	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2014
99	35	Konzern-Kapitalflussrechnung
100	36	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
102	37	Konzern-Anlagespiegel
104	38	Segment-Berichterstattung
105	39	Informationen über geografische Gebiete

**Konzern-Anhang**

Seite	Tabelle	
107	40	Konsolidierungskreis
108	41	Kaufpreisaufteilung des Erwerbs der Anteile der AMU Holdings Inc.
		Kaufpreisaufteilung des Erwerbs der Anteile der Ljubljana Aerodrom, d.d.
109	42	
110	43	Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen
112	44	Wechselkurse
115	45	Planmäßige Abschreibungen
124	46	Anpassungen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
125	47	Anpassungen der Konzern-Gesamtergebnisrechnung
126	48	Anpassungen der Konzern-Bilanz
127	49	Anpassungen der Konzern-Kapitalflussrechnung
131	50	Umsatzerlöse
132	51	Mindestleasingzahlungen
132	52	Bestandsveränderung
132	53	Anderere aktivierte Eigenleistungen
133	54	Sonstige betriebliche Erträge
133	55	Materialaufwand
134	56	Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter
134	57	Abschreibungen
135	58	Sonstige betriebliche Aufwendungen
135	59	Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer
136	60	Zinserträge und Zinsaufwendungen
		Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden
136	61	
136	62	Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen
137	63	Sonstiges Finanzergebnis
137	64	Ertragsteuern
138	65	Zuordnung der latenten Steuern
139	66	Überleitungsrechnung des Steueraufwands
139	67	Ergebnis je Aktie
140	68	Geschäfts- oder Firmenwerte
140	69	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte
140	70	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
141	71	Sachanlagen
141	72	Finanzierungsleasingverträge (2014)
141	73	Finanzierungsleasingverträge (2013)
142	74	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
144	75	Bilanzdaten Antalya
144	76	Ergebnisdaten Antalya
144	77	Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen
145	78	Zusammengefasste Bilanz
146	79	Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen
146	80	Anderere Finanzanlagen
		Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
147	81	
148	82	Ertragsteuerforderungen
148	83	Latente Steueransprüche
148	84	Vorräte
149	85	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
149	86	Analyse des Ausfallrisikos
150	87	Wertberichtigungskonto
150	88	Zahlungsmittel
150	89	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte
151	90	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital
		Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG
151	91	

**Konzern-Anhang**

Seite	Tabelle	
153	92	Nicht beherrschende Anteile
153	93	Lang- und kurzfristige Finanzschulden
154	94	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
154	95	Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
155	96	Fälligkeit der Leasingzahlungen
155	97	Latente Steuerverpflichtungen
158	98	Pensionsverpflichtungen (2014)
159	99	Pensionsverpflichtungen (2013)
159	100	Saldierung
159	101	Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen
160	102	Sensitivitätsanalyse (31.12.2014)
160	103	Sensitivitätsanalyse (31.12.2013)
162	104	Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen
162	105	Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen
162	106	Sonstige Rückstellungen
		Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten
163	107	
164	108	Finanzinstrumente zum 31.12.2014
165	109	Finanzinstrumente zum 31.12.2013
166	110	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2014)
167	111	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2013)
167	112	Nettoergebnisse je Bewertungskategorie
168	113	Derivative Finanzinstrumente
168	114	Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente
169	115	Zinsswaps (Hedge Accounting 2014)
169	116	Zinsswaps (Hedge Accounting 2013)
171	117	Anpassungen Segment-Berichterstattung
172	118	Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz
173	119	Haftungsverhältnisse
174	120	Bestellobligo für Investitionen
174	121	Operating Leases
176	122	Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte
176	123	Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen
		Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter
177	124	
178	125	Gliederung der Wertpapiere
179	126	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2014)
179	127	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2013)
179	128	Emittentenrating liquide Mittel (2014)
180	129	Emittentenrating liquide Mittel (2013)
181	130	Liquiditätsprofil zum 31.12.2014
181	131	Liquiditätsprofil zum 31.12.2013
182	132	Währungskurssensitivität
184	133	Zinssensitivität
184	134	Bestandteile der Steuerungskennzahlen
184	135	Verschuldungskennzahlen
185	136	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen
186	137	Vergütung des Managements
192	138	Mandate des Vorstands
192	139	Mandate des Aufsichtsrats
196	140	Tochtergesellschaften
198	141	Gemeinschaftsunternehmen
198	142	Assoziierte Unternehmen
199	143	Anderere Beteiligungen

**Weitere Informationen**

Seite	Tabelle	
202	144	Sieben-Jahresübersicht

## Glossar

### Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital <sup>1)</sup>

### 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 <sup>1)</sup>/Bilanzsumme

### Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital <sup>1)</sup>

### 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 = 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

### Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit + Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und zum Erwerb von Konzessionen)

### Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital <sup>1)</sup>

### Gesamtbeschäftigte

Beschäftigte der Fraport AG, Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

### 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 × 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

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

## Finanzkalender 2015

### Donnerstag, 7. Mai 2015

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 31. März 2015  
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten  
und Investoren

### Freitag, 29. Mai 2015

Hauptversammlung 2015  
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

### Montag, 1. Juni 2015

Dividendenauszahlung

### Donnerstag, 6. August 2015

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 30. Juni 2015  
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten  
und Investoren

### Donnerstag, 5. November 2015

Konzern-Zwischenbericht 1. Januar bis 30. September 2015  
Online-Veröffentlichung, Pressekonferenz und Telefonkonferenz  
mit Analysten und Investoren

## Verkehrskalender 2015

(Online-Veröffentlichung)

### Dienstag, 14. April 2015

März 2015/3M 2015

### Freitag, 10. Juli 2015

Juni 2015/6M 2015

### Montag, 12. Oktober 2015

September 2015/9M 2015

### Mittwoch, 13. Mai 2015

April 2015

### Mittwoch, 12. August 2015

Juli 2015

### Mittwoch, 11. November 2015

Oktober 2015

### Donnerstag, 11. Juni 2015

Mai 2015

### Donnerstag, 10. September 2015

August 2015

### Donnerstag, 10. Dezember 2015

November 2015

## Impressum

### Herausgeber

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
Telefon: +49 (0)1806 3724636 <sup>1)</sup>  
Internet: www.fraport.de

<sup>1)</sup> 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;  
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen  
Mobilfunknetz.

### Kontakt Investor Relations

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

### Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

### Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

### Veröffentlichungstermin

19. März 2015

### Redaktionsschluss

2. März 2015

### Sprachgebrauch

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

### Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten  
Beträgen und Prozentangaben können auf-  
grund kaufmännischer Rundung geringe  
Abweichungen auftreten.

