

Geschäftsbericht 2015

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Fraport – von Frankfurt in die Welt. Wir sind Europas bester Flughafenbetreiber und setzen weltweit Standards.

Seit Ende des vergangenen Geschäftsjahres hat Fraport ein neues Leitbild. Das neue Leitbild verdeutlicht einen klaren Paradigmenwechsel: Anstelle der Perspektive des „Airport Managers“ geht der Blick zum Kunden. Der neue Claim „Gute Reise! Wir sorgen dafür“, der auch den Titel des diesjährigen Geschäftsberichts schmückt, formuliert dies. Die Unternehmensprozesse und die Infrastruktur sollen der „guten Reise“ der Kunden dienen. Auch die Aufgabe des Unternehmens wurde klar definiert: Für unsere Kunden betreiben wir weltweit erfolgreich Flughäfen und bieten dazugehörige Dienstleistungen an. Wir schaffen die Voraussetzung für internationale Vernetzung, wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand. Dabei wollen wir das Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft und Gesellschaft bedienen, unseren Partnern eine Plattform für ihre Geschäftsmodelle bieten, Wirtschaftskraft und Jobmotor in den jeweiligen Regionen sowie attraktiver Arbeitgeber und verantwortungsvoller Partner sein.

Durch das neue Leitbild wird die bisherige Konzern-Strategie, die Agenda 2015, in eine neue Strategie überführt. Die neue Strategie wird im laufenden Geschäftsjahr 2016 eingeführt und auf die einzelnen Segmente und Konzern-Gesellschaften heruntergebrochen.

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2015	2014	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.598,9	2.394,6	8,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.583,8	2.383,8	8,4
EBITDA	848,8	790,1	7,4
EBIT	520,5	482,8	7,8
EBT	433,8	374,7	15,8
Konzern-Ergebnis	297,0	251,8	18,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	276,5	234,7	17,8
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	3,00	2,54	18,1
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	58,94	48,04	22,7
Dividende je Aktie ¹⁾ (€)	1,35	1,35	0,0
Operativer Cash Flow	652,2	506,2	28,8
Free Cash Flow	393,6	246,8	59,5
Bilanzsumme	8.847,3	9.013,2	-1,8
Eigenkapital	3.511,7	3.286,0	6,9
Konzern-Liquidität	1.043,1	1.179,6	-11,6
Netto-Finanzschulden	2.774,3	3.012,8	-7,9
Umsatzrendite (%)	16,7	15,6	-
Eigenkapitalrendite (%)	8,3	7,6	-
EBITDA-Marge (%)	32,7	33,0	-
EBIT-Marge (%)	20,0	20,2	-
ROCE (%)	8,6	7,9	-
ROFRA (%)	9,4	9,2	-
Gearing Ratio (%)	83,8	97,3	-

Tabelle 1

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

	2015	2014	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	80	80	-
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) (%)	80,3	81,1	-
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,8	98,6	-
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) (%)	98,9	97,8	-
Mitarbeiterzufriedenheit	2,85	2,89	-
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle	1.475	1.473	0,1
1.000-Mann-Quote	27,0	28,8	-

Tabelle 2

Beschäftigte

	2015	2014	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.720	20.395	1,6
Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	23.038	23.116	-0,3

¹⁾ Vorgeschlagene Dividende (2015).

Tabelle 3

Inhalt

1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	2
Der Fraport-Vorstand	6
Bericht des Aufsichtsrats	8
Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	14

2 Konzern-Lagebericht

Hinweis zur Berichterstattung	23
Geschäftsentwicklung im Überblick	24
Grundlagen des Konzerns	25
Geschäftstätigkeit	25
Struktur	25
Strategie	29
Steuerung	33
Rechtliche Angaben	37
Vergütungsbericht	38
Wirtschaftsbericht	46
Gesamtaussage des Vorstands	46
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	46
Wesentliche Ereignisse	48
Geschäftsverlauf	49
Ertragslage Konzern	51
Ertragslage Segmente	54
Vermögens- und Finanzlage	58
Wertorientierte Steuerung	64
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	65
Beschäftigte	66
Forschung und Entwicklung	68
Gesellschaft und Umwelt	68
Aktie und Investor Relations	69
Nachtragsbericht	73
Prognosebericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Risiko- und Chancenbericht	75
Geschäftsausblick	94

3 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	100
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	101
Konzern-Bilanz	102
Konzern-Kapitalflussrechnung	103
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	104
Konzern-Anlagespiegel	106
Segment-Berichterstattung	108
Konzern-Anhang	110
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	110
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	131
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	139
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	170
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	172
Sonstige Angaben	173

4 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	198
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	199
Sieben-Jahresübersicht	200
Grafik- und Tabellenverzeichnis	202
Glossar	204
Finanzkalender 2016	205
Verkehrskalender 2016	205
Impressum	205

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Ihr Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich entwickelt. Den Erfolg langfristig in die Zukunft zu transportieren, ist die Herausforderung, der wir uns immer wieder stellen müssen. Dies bedeutet auch, den eingeschlagenen Weg, unser bisheriges Handeln und das eigene Tun regelmäßig zu hinterfragen und konsequent an geänderte Marktentwicklungen im Luftverkehr auszurichten.

Aus diesem Grund haben wir im vergangenen Jahr unsere strategische Ausrichtung, die „Agenda 2015“, in ein neues Leitbild überführt. Dabei betrachten wir unsere Ziele und unser Handeln aus dem fokussierten Blickwinkel unserer Kunden. Das Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ löst den bisherigen Slogan „The Airport Managers“ ab und schafft das Fundament für unseren weiteren Erfolg. Unsere Prozesse und unsere Infrastruktur sollen der „guten Reise“ unserer Kunden dienen. Dabei wollen wir das Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft und Gesellschaft bedienen, unseren Partnern eine Plattform für ihre Geschäftsmodelle bieten, Wirtschaftskraft und Jobmotor in den jeweiligen Regionen sowie attraktiver Arbeitgeber und verantwortungsvoller Partner sein.

Einen wesentlichen Schritt auf dem Weg zur „guten Reise“ und zur langfristigen Sicherung der Zukunftsfähigkeit Ihres Unternehmens haben wir im vergangenen Geschäftsjahr mit dem Baubeginn von Terminal 3 getan. Der Neubau sichert langfristig die Kapazität und Qualität, um im internationalen Wettbewerb des Luftverkehrsmarkts erfolgreich zu bleiben. Die erste Baustufe des neuen Terminals, die für bis zu 14 Millionen Passagiere ausgelegt ist, planen wir unserer Wachstumsprognose entsprechend im Geschäftsjahr 2022 in Betrieb zu nehmen.

Langfristig Erfolg zu sichern, bedeutet für uns gleichermaßen Verantwortung zu übernehmen. Nicht nur unseren Anteilseignern und Beschäftigten, sondern auch den Flughafenanwohnern gegenüber. Die Themen Aktiver Schallschutz und Lärminderung haben trotz der Entscheidung zum Ausbau unverändert hohe Priorität. Bei beiden Aspekten wird uns eine „international führende“ Bedeutung attestiert. Um dieser Anerkennung auch zukünftig gerecht zu werden, haben wir im vergangenen Geschäftsjahr den Probetrieb des Lärmpausenmodells am Flughafen Frankfurt aufgenommen. Durch die gezielte Nutzung des Start- und Landebahnsystems ermöglichen wir den Anwohnerinnen und Anwohnern, in Abhängigkeit von Wetter- und operativen Bedingungen, in den Tages- und Nachtrandstunden mehr Ruhe. Die gesunkenen Lärmpegel an unterschiedlichen Messstationen im Flughafenumland belegen den Erfolg des Lärmpausenmodells. Wir nehmen unsere gesellschaftliche Rolle bewusst wahr und gestalten zukünftige Entwicklungen mit.



Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

Zurückblickend auf das Jahr 2015 sind wir stolz darauf, dass der Standort Frankfurt zum ersten Mal in seiner Geschichte mit gut 61 Millionen Reisenden und einem Zuwachs um 2,5 Prozent die Marke von 60 Millionen Passagieren überschritten hat. An insgesamt 63 Tagen nutzten mehr als 200.000 Fluggäste den Flughafen und führten insbesondere in den Sommermonaten zu einer sehr hohen Auslastung. Trotz eines leichten Rückgangs der umgeschlagenen Cargo-Tonnage um 2,6 Prozent auf knapp 2,1 Millionen Tonnen, konnte sich der Flughafen Frankfurt als wichtigster Umschlagsplatz für Luftfracht in Europa behaupten. Der Standort untermauerte damit erneut seine systemrelevante Rolle innerhalb der Wertschöpfungsketten in Deutschland, das als Export-Nation auf ein wettbewerbsfähiges Passagier- und Frachtdrehkreuz angewiesen ist.

An den Konzern-Flughäfen war die Verkehrsentwicklung uneinheitlich. Während die Beteiligungen mit höherem Anteil russischer Verkehre stagnierende bis rückläufige Passagierzahlen verzeichneten, entwickelten sich die Flughäfen in Ljubljana, Lima, Hannover und Xi'an sehr positiv.

Unser Know-how im erfolgreichen Betrieb von Flughäfen möchten wir, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, weiter gewinnbringend einsetzen. Aus diesem Grund haben wir im vergangenen Geschäftsjahr gemeinsam mit unserem griechischen Partner, der Copelouzos Group, die Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 überwiegend touristisch geprägten Regional-Flughäfen in Griechenland unterzeichnet. Aktuell erwarten wir, den Betrieb der Flughäfen gegen Ende 2016 aufzunehmen und somit unser internationales Portfolio zu erweitern.

Herausfordernd war das vergangene Geschäftsjahr in Bezug auf die weitere Entwicklung der Flughafen-Entgelte. Den gestellten Antrag auf eine sehr moderate Erhöhung der Entgelte haben wir zurückgezogen, insbesondere, da wir in dem rechtlich vorgegebenen Zeitrahmen Differenzen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde in Bezug auf die angemessene Höhe der Verzinsung des gebundenen Kapitals nicht beilegen konnten. Dieses Thema wird uns auch in 2016 begleiten, denn wir werden den Sachverhalt genau prüfen, bevor wir einen neuen Antrag stellen.

Finanziell war das Geschäftsjahr 2015 für Ihr Unternehmen ein gutes. Wir konnten alle relevanten Finanzkennzahlen im Vorjahresvergleich steigern und die positive Entwicklung der letzten Jahre fortsetzen. Mit einem EBITDA von knapp 849 Millionen Euro und einem EBIT in Höhe von rund 521 Millionen Euro übertrafen beide Leistungsindikatoren erneut deutlich die Vorjahreswerte. Auch das Konzern-Ergebnis konnten wir um 18 Prozent auf 297 Millionen Euro verbessern. Die deutlich gesteigerte Performance der Finanzkennzahlen spiegelt sich ebenfalls in einem höheren Wertbeitrag Ihres Unternehmens wider. Dieser lag mit knapp 47 Millionen Euro um etwa 10 Millionen Euro über Vorjahresniveau. Daran möchten wir Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, teilhaben lassen. Aufsichtsrat und Vorstand schlagen Ihnen daher für die diesjährige Hauptversammlung vor, nach Anhebung der Dividende für das Geschäftsjahr 2014, erneut eine Dividende auf dem Vorjahresniveau von 1,35 Euro je Aktie auszuschütten.

Zur positiven Performance haben auch die neuen, in 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaften Aerodrom Ljubljana und AMU Holdings Inc. beigetragen, die im vergangenen Jahr zum ersten Mal vollständig ihren Beitrag zum Konzern-Ergebnis geleistet haben. Der Flughafen der slowenischen Hauptstadt Ljubljana erzielte bei einem Passagierzuwachs von 10 Prozent ein EBITDA von rund 13 Millionen Euro und ein EBIT von etwa 3 Millionen Euro. Auf ähnlich hohem Niveau zeigten sich die Finanzkennzahlen der AMU Holdings Inc. Ein EBITDA von knapp 12 Millionen Euro sowie ein EBIT von gut 4 Millionen Euro verdeutlichen den Erfolg der Akquisition.

Diese positive Entwicklung Ihres Unternehmens verdanken wir den mehr als 20.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an unseren Standorten weltweit. Die durchweg positive finanzielle Entwicklung wird von ihrem Können und ihrer Leistung getragen. Für ihren Einsatz im Geschäftsjahr 2015 möchte ich mich im Namen meiner Vorstandskollegin, meiner Vorstandskollegen und der Führungskräfte des Fraport-Konzerns sehr herzlich bedanken. Unser Dank gilt auch unseren Geschäftspartnern sowie Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für das uns entgegengebrachte Vertrauen – bleiben Sie uns gewogen.

Für das Geschäftsjahr 2016 rechnen wir in einem anspruchsvollen Umfeld – auch aufgrund geopolitischer Spannungen – mit einem Passagierwachstum von 1 bis 3 Prozent am Standort Frankfurt. An unseren internationalen Flughäfen erwarten wir eine gemischte Entwicklung. Vor allem die Beteiligungen in Lima und Xi'an sollten eine anhaltend hohe Dynamik aufweisen, wohingegen die Flughäfen in Antalya und St. Petersburg deutlich unter der politischen Krise zwischen der Türkei und Russland leiden werden, Antalya voraussichtlich auch aufgrund der jüngsten Anschläge in der Türkei. Hinsichtlich der Entwicklung unserer wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren erwarten wir ein Konzern-EBITDA zwischen rund 850 Millionen Euro und etwa 880 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT von etwa 520 Millionen Euro bis zirka 550 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 bis leicht darüber. Zusätzliche Verschlechterungen der geopolitischen Lage wie auch weitere Streiks im Luftverkehr, insbesondere am Standort Frankfurt, können sich jedoch dämpfend auf die Passagiernachfrage und die Entwicklung der finanziellen Kenngrößen auswirken.

Sie sehen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die zukünftige Geschäftsentwicklung birgt naturgemäß Risiken, die wir bestmöglich begrenzen, aber auch Chancen, denen wir uns gezielt annehmen. Neue Trends verlangen nach neuem unternehmerischem Handeln. Ein Beispiel, dem wir uns im vergangenen Jahr bereits angenommen haben, ist die Digitalisierung. Durch neue Serviceangebote und mehr Personalisierung werden unsere Passagiere noch individueller bei ihrer Flugreise begleitet. Wir reagieren damit bewusst auf sich ändernde Kundenbedürfnisse in Bezug auf Information, Orientierung, Service und Shopping – vor allem im Zusammenhang mit der Nutzung von mobilen Endgeräten. Zu den wichtigsten Neuerungen zählen dabei die Einführung einer Online-Shopping-Plattform und der Start eines Prämienprogramms für Passagiere unseres Flughafens Frankfurt. Über das Online-Angebot können die gesamte Produktpalette der teilnehmenden Shops eingesehen und deren Produkte reserviert werden – und das noch vor dem eigentlichen Reiseantritt bequem von zu Hause. Im ersten Schritt ermöglichen wir unseren Gästen die Bestellungen im jeweiligen Shop abzuholen und zu bezahlen. Schon bald möchten wir ein Online-Bezahlsystem und die Lieferung der Einkäufe entweder an das Abflug-Gate oder sogar nach Hause einführen, um das Shopping-Erlebnis für unsere Gäste so angenehm wie möglich zu gestalten. Schauen Sie doch mal vorbei unter shop.frankfurt-airport.com.

Nun wünsche ich Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts 2015 und freue mich, Sie zahlreich auf der diesjährigen Hauptversammlung am 20. Mai 2016 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main zu begrüßen.

Ihr



Stefan Schulte



Der Fraport-Vorstand

(von links nach rechts)

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

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

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

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



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2015 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 zwei Sondersitzungen zusammen. Alle Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Gremiums teil.

Hinsichtlich der Teilnahme an Sitzungen von Aufsichtsratsausschüssen hat Herr Oberbürgermeister Feldmann nur an zwei von fünf Sitzungen des Beteiligungs- und Investitionsausschusses sowie an einer von drei Sitzungen des Präsidialausschusses teilgenommen. Alle übrigen Aufsichtsratsmitglieder nahmen an mehr als der Hälfte der Sitzungen von Ausschüssen, denen sie angehören, 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 Erörterungen im Aufsichtsrat. Im Hinblick auf die Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas und St. Petersburg spielten zudem die Auswirkungen der politischen Krise im Verhältnis zu Russland eine prominente Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich auch in 2015 regelmäßig über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt informiert. Hierbei stand insbesondere die seit April stattfindende Erprobung von „Lärmpausen“ im Fokus, welche für die Anwohner phasenweise eine Verlängerung der nächtlichen Ruhepause auf bis zu sieben Stunden ermöglichen.
- > Daneben wurde auch vertieft über weitere zukunftsweisende Projekte zur Ergebnissteigerung am Standort Frankfurt informiert. Hierbei lag der Schwerpunkt auf Projekten zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retail-Aktivitäten, die im Dezember in die Einführung einer Online-Shopping-Plattform und den Start eines Prämienprogramms für Passagiere und Besucher des Flughafens Frankfurt mündeten. In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat am 18. September 2015 der Gründung eines Joint Ventures im Retail-Bereich zu.
- > Ein weiteres Thema der Berichterstattung waren auch die Anstrengungen, die Servicequalität in allen Bereichen weiter zu steigern. In diesem Zusammenhang wurde zudem ein neues Leitbild des Unternehmens unter dem Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ entwickelt.

**Karlheinz Weimar**

Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns genehmigte der Aufsichtsrat zunächst am 16. März 2015 die Umstrukturierung des bestehenden Darlehensvertrags zwischen der Fraport AG und der Projektgesellschaft in St. Petersburg. Darüber hinaus begleitete er intensiv den weiteren Fortgang der bereits 2014 durch das Fraport-Konsortium gewonnenen Ausschreibung für die Flughafen-Konzessionen der griechischen Regionalflughäfen und stimmte schließlich im Rahmen einer Sondersitzung am 5. Oktober 2015 der Unterzeichnung der finalen Konzessionsverträge zu, welche sodann am 14. Dezember 2015 erfolgte. Hinsichtlich der im Dezember 2014 erfolgten Angebotsabgabe für einen Anteilswerb am Flughafen Quito musste der Aufsichtsrat zur Kenntnis nehmen, dass der Zuschlag letztlich an einen Mitbewerber erfolgte.
- > 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. In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat zunächst vertieft mit den Gründen für die Entscheidung, mit der sich das ICSID-Schiedsgericht in Washington Mitte Dezember 2014 erneut für unzuständig erklärt hatte, und nahm erfreut zur Kenntnis, dass der oberste Gerichtshof der Philippinen am 8. September 2015 einen Entschädigungsanspruch der örtlichen Fraport-Projektgesellschaft PIATCO grundsätzlich bestätigte.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2014, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 29. Mai 2015 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2014. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 vorzuschlagen.

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

- > Am 16. März 2015 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Abschluss eines Erbbaurechtsvertrags im Cargo-Bereich, wobei die Umsetzung bis heute aussteht.
- > Im Rahmen einer Sondersitzung am 14. April 2015 stimmte der Aufsichtsrat – in Fortführung seiner bisherigen Beschlussfassung und in Würdigung der Qualitätssicherungsgutachten der Hessischen Landesregierung – der Fortsetzung des Ausbaus Süd am Frankfurter Flughafen und der Realisierung von Terminal 3 zu. Der Spatenstich hierzu erfolgte gemeinsam mit 400 Fraport-Beschäftigten aus allen Bereichen am 5. Oktober 2015.
- > Am 18. September 2015 stimmte der Aufsichtsrat einer Beauftragung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Korthäuer & Partner GmbH mit der Prüfung der wirtschaftlichen Entwicklungsplanung des Geschäftsfelds Rampe/Passage zu und ermächtigte den Vorstand außerdem zum Ankauf des Frankfurt Airport Centers im Terminal 2 (FAC 2).
- > Am 14. Dezember 2015 genehmigte er ferner die Wirtschaftsplanung 2016.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte September 2015 hat sich der Aufsichtsrat unter dem Motto „Standort FRA“ schwerpunktmäßig mit den Herausforderungen in den einzelnen Bereichen am Flughafen Frankfurt befasst.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen geeigneten Fällen sind im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratsitzung 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 dem Bereich Konzern entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal 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 2015 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsberichte wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2016 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzernplan 2016 (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 2015 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 2015 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 2015 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 in den Projekten „St. Petersburg“ und „griechische Regional-Flughäfen“ sowie hinsichtlich eines Joint Ventures im Retail-Bereich und dem Ankauf des FAC 2. Mit Blick auf die aktuelle Entwicklung in Russland führten Mitglieder des Aufsichtsrats und des Ausschusses zudem vor Ort in St. Petersburg vertiefte Gespräche. Darüber hinaus standen regelmäßig auch die bereits weltweit wie am Standort Frankfurt bestehenden Beteiligungen im Fokus der Aufmerksamkeit. Der Ausschuss stimmte zudem am 12. März 2015 dem Verkauf der amerikanischen Tochterfirma Air-Transport IT Services, Inc. an die Amadeus Gruppe zu. Schlussendlich begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2016 Stellung.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen drei Sitzungen im Geschäftsjahr 2015 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten auch aktuelle Tarifthemen, die strategische Nachfolgeplanung für die Führungsebenen 1 und 2 und die Entwicklung von Entsendungen und Rückkehrern. Darüber hinaus waren die Weiterbildungsangebote des Fraport-College, die Entwicklungsmaßnahmen für das Top Management sowie Maßnahmen und Initiativen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs Gegenstand der Erörterung. Zudem wurden die Auswirkungen des Gesetzes zur Förderung von Frauen in Führungspositionen auf den Fraport-Konzern erläutert und sowohl die Entwicklung des Krankenstandes 2015 nebst der Aktivitäten im Gesundheitsmanagement als auch die Ergebnisse der ersten Online-Barometerbefragung der Mitarbeiter dargestellt.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum dreimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2015 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen. In diesem Zusammenhang bereitete er auch eine Vergütungsanpassung von Herrn Müller vor und befasste sich sowohl mit dem Vertikalvergleich der Vorstandsvergütung auf Konzern-Ebene als auch mit den Ergebnissen eines Gutachtens der Beratungsfirma Kienbaum zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung.

Vor dem Hintergrund, dass es keine Veränderung in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats gab, trat der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** im Geschäftsjahr 2015 nicht zusammen.

Auch die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2015 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) befasst. Die Regierungskommission hat am 5. Mai 2015 den DCGK fortentwickelt und dabei im Wesentlichen drei Kodexänderungen beschlossen, die vor allem die weiter zunehmende Bedeutung der Rolle des Aufsichtsrats unterstreichen. Zudem wurden auch die am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen neuen gesetzlichen Bestimmungen zur Förderung von Frauen in Führungspositionen im DCGK nachgezeichnet.

Von den drei Kodexänderungen wurden zwei in den Fraport-Kodex übernommen. Dies betrifft zum einen die Empfehlungen, dass sich der Aufsichtsrat zukünftig für seine Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl neuer Aufsichtsratsmitglieder bei dem jeweiligen Kandidaten vergewissern soll, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann, und zum anderen die Empfehlung, dass im Bericht des Aufsichtsrats künftig vermerkt werden soll, wenn ein Mitglied des Aufsichtsrats in einem Geschäftsjahr nur an der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse denen er angehört, oder weniger teilgenommen hat. Hinsichtlich der dritten neuen Empfehlung zur Festlegung einer unternehmensspezifischen Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat wurde auf eine Aufnahme in den Fraport-Kodex verzichtet, da der Aufsichtsrat am 18. September 2015 beschlossen hat, von einer diesbezüglichen Umsetzung Abstand zu nehmen. In der Folge war eine entsprechende Abweichung im Rahmen der Entsprechenserklärung 2015 zu erklären und zu begründen.

Der Aufsichtsrat hat im Jahre 2015 die jährliche Effizienzüberprüfung in Form der Selbstevaluation anhand eines Themenkatalogs durchgeführt. Im Ergebnis bat der Aufsichtsrat um einige organisatorische Anpassungen im Zusammenhang mit der Vor- und Nachbereitung von Sitzungen.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 14. Dezember 2015 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ab Seite 14. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung des Anscheins potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Gerber nicht an der Beschlussfassung zum Abschluss des Erbbaurechtsvertrags im Cargo-Bereich und einer Beratung im Zusammenhang mit der zukünftigen Entgeltregulierung teilgenommen. Darüber fand die Beratung und Beschlussfassung zur Mandatierung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Korthäuer & Partner in Abwesenheit des Partners dieser Gesellschaft, Herrn Prangenberg, statt.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2015 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfungsauftrag hatte der Aufsichtsrat am 14. Dezember 2015 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 29. Mai 2015 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 14. März 2016 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 Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat blieb in 2015 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens für die erfolgreiche Arbeit in 2015.

Frankfurt am Main, 14. März 2016



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. Ziele der Corporate Governance sind bei Fraport die nachhaltige Wertschaffung und die Schaffung und Stärkung von Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher 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 prüft den eigenen Unternehmens-Kodex, den Fraport-Corporate-Governance-Kodex, regelmäßig im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards und passt diesen bedarfsorientiert an.

Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 4 HGB wurden die folgenden Angaben nach § 289a HGB nicht in die Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer einbezogen.

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Als börsennotiertes Unternehmen mit Sitz in Deutschland richtet sich die Corporate Governance bei Fraport vor allem nach dem deutschen Aktienrecht, dem Kapitalmarktrecht sowie den Anregungen und Empfehlungen des DCGK. Eine Verpflichtung zur Umsetzung der Anregungen und Empfehlungen des DCGK besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind jedoch gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung abzugeben und hinsichtlich etwaiger Abweichungen von den Empfehlungen des DCGK zu informieren und diese zu begründen.

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 14. Dezember 2015 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 12. Dezember 2014. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (nachfolgend **DCGK**) sowohl in der Fassung vom 24. Juni 2014 als auch in der Fassung vom 5. Mai 2015 entsprochen und wird den geltenden Empfehlungen auch künftig entsprechen, jeweils mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 1 DCGK bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat.

Begründung:

Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 1 DCGK enthält unter anderem die Empfehlung, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat festzulegen. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erachtet eine solche Grenze für die Dauer der Zugehörigkeit als nicht sachgerecht. Vielmehr ist bei der Zusammensetzung eines funktionsfähigen und effektiven Aufsichtsratsremiums auf eine Mischung aus erfahrenen und neu in das Gremium gewählten Aufsichtsratsmitgliedern zu achten. Eine starre Höchstdauer läuft dem zuwider, da der Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen komplett oder nahezu komplett neu zu besetzen wäre. Gerade die von einer solchen Regelung betroffenen langjährigen Aufsichtsratsmitglieder verfügen aber über vertiefte Kenntnisse der Gesellschaft, die sie zu deren Nutzen bei der Überwachung und Beratung des Vorstands einbringen können. Angesichts ihrer zeitlich begrenzten Tätigkeit verlieren langjährige Aufsichtsratsmitglieder auch weder ihre Unabhängigkeit noch ihre Offenheit gegenüber neuen Ideen. Es wäre daher nicht im Interesse der Fraport AG, wenn Personen mit besonderer Kontroll- und Beratungskompetenz aufgrund einer festen Zugehörigkeitsdauer aus dem Aufsichtsrat ausscheiden müssten. Zudem kann eine fixe Höchstdauer der Zugehörigkeit der vom DCGK geforderten Vielfalt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zuwiderlaufen, die ihren Ausdruck auch in der unterschiedlichen Zugehörigkeitsdauer zum Gremium und der damit verbundenen Erfahrung der Mitglieder findet.“

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

Anregungen des DCGK

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

Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.3 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 2015 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.

Geschlechterquote und Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand und in Führungspositionen

Geschlechterquote

Am 1. Mai 2015 ist das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ in Kraft getreten. Danach ist bei ab dem 1. Januar 2016 erforderlichen werdenden Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen (§ 96 Absatz 2 AktG, Ziffer 5.4.1 Absatz 2 DCGK). Der Aufsichtsrat hat insoweit im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie einem weiblichen und neun männlichen Arbeitnehmervertretern.

Zielgrößen für den Vorstand

Das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ verlangt darüber hinaus die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Vorstand (§ 111 Absatz 5 AktG, Ziffer 5.1.2 Absatz 1 DCGK).

Der Aufsichtsrat hat ebenfalls im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 eine Zielgröße von 25% für den Frauenanteil im Vorstand festgelegt. Diese Zielgröße soll bis zum 30. Juni 2017 erreicht sein. Da der Vorstand derzeit aus einem weiblichen und drei männlichen Mitgliedern besteht, ist diese Zielgröße bereits heute erreicht.

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ verlangt ferner die Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands (§ 76 Absatz 4 AktG, Ziffer 4.1.5 DCGK).

Der Vorstand hat im Rahmen seiner Sitzung vom 16. September 2015 eine Zielgröße von 17,9% Frauenanteil für die erste Berichtsebene und eine Zielgröße von 27,5% Frauenanteil für die zweite Berichtsebene per 31. Dezember 2016 festgelegt. Ende 2015 lag der Frauenanteil in der ersten Berichtsebene bei 19,2% und in der zweiten Berichtsebene bei 27,6%, womit die Zielgrößen auch hier bereits heute erreicht sind.

Angaben zu weiteren wesentlichen Unternehmensführungspraktiken

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus finden bei Fraport folgende relevante Unternehmensführungspraktiken Anwendung:

Eigener Corporate Governance Kodex

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

Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex ist eng an den DCGK angelehnt und wird regelmäßig im Licht neuer gesetzlicher Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards überprüft und gegebenenfalls angepasst (zuletzt am 14. Dezember 2015). Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex kann auf der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Konzern abgerufen werden.

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 2003 eingeführte Wertemanagement mit seinem präventiven Charakter das Compliance Management System. Wesentlicher Bestandteil des Compliance Management Systems sind die 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 zudem 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 E-Learnings zu Compliance-Themen durchgeführt. In den vergangenen Jahren hat Fraport wesentliche Elemente des Compliance Management Systems in den nationalen und internationalen Tochterunternehmen eingeführt. In 2014 hat Fraport diese Entwicklung durch eine verbindliche Konzern-Richtlinie weiter vorangetrieben.

Zusätzlich ergänzt bei Fraport eine Insiderrichtlinie die gesetzlichen Vorgaben zum Verbot von Insidergeschäften. Beschäftigte, die im Rahmen ihrer Tätigkeit Zugang zu Insiderinformationen haben, werden auf eine sogenannte Insiderliste aufgenommen. Dabei unterscheidet das Unternehmen zwischen regelmäßigen und projektbezogenen beziehungsweise vorgangsabhängigen Insidern. Zur Vermeidung von Insiderhandel regelt die Richtlinie insbesondere den verhaltenskonformen Umgang mit Insiderinformationen. Entsprechend der neuen Anforderungen aus der Marktmissbrauchsverordnung werden die Liste sowie die Insiderrichtlinie im Geschäftsjahr 2016 überarbeitet und in Kraft gesetzt.

Durch einen Verhaltenskodex verschaffte Fraport darüber hinaus im Geschäftsjahr 2013 seiner eingegangenen Selbstverpflichtung zur Einhaltung international anerkannter Regelwerke, wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen, eine unternehmensweite Verankerung. Kern dieser Selbstverpflichtung bildet die Fraport-Policy, die unter www.fraport.de veröffentlicht ist.

Als internationaler Flughafen-Betreiber ist sich Fraport auch seiner Verantwortung der Umwelt gegenüber bewusst. Die Sicherheit im Luftverkehr, der Umweltschutz und soziale unternehmerische Verantwortung sind von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen. Informationen zum Umgang mit diesen Themen sowie weitere Unternehmensführungspraktiken, beispielsweise Initiativen zur Förderung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sowie der Vielfalt unter den Beschäftigten (Diversity), sind auf der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de verfügbar.

Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und Kontrollstruktur ist für Fraport die zentrale Grundlage zur Schaffung von Werten und Vertrauen. Entsprechend gesetzlicher Vorschriften unterliegt Fraport dabei dem „dualen Führungssystem“, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen Leitungs- und Kontrollorgan erreicht wird (Two-Tier-Board). 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 den 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 und dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vorgelegt hat. 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. Der Vorstand bedarf darüber hinaus 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 des Geschäftsberichts 2015 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 (2015: siebenmal) 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 des Geschäftsberichts 2015 angegeben.

Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichungen dieser Erklärung 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.-Ing. Katja Windt	Edgar Stejskal

Tabelle 4

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung gemäß Ziffer 5.4.1 DCGK konkrete Ziele benannt. Hinsichtlich des Frauenanteils im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat das festgelegte Ziel für seine Zusammensetzung im Geschäftsjahr 2015 wie folgt aktualisiert:

„Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30% aus Frauen und zu 30% aus Männern zusammen, wobei diese Quote von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervertreter getrennt zu erfüllen ist.“

Wie bereits ausgeführt, besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie einem weiblichen und neun männlichen Arbeitnehmervertretern.

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.

Darüber hinaus werden sie sich entsprechend der neuen Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 4 DCGK zukünftig bei dem jeweiligen Kandidaten vergewissern, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann.

Des Weiteren hat der Aufsichtsrat aufgrund der seinerzeitigen Neuregelung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 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.-Ing. Katja Windt mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehören, ist dieses Ziel bereits heute erreicht.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen und Regelungen seiner Geschäftsordnung hat der Aufsichtsrat Ausschüsse gebildet. Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Aufgaben, die Regelanzahl an Sitzungen, die tatsächliche Anzahl an Sitzungen im vergangenen Geschäftsjahr, die planmäßige Anzahl an Mitgliedern sowie die tatsächlichen Mitglieder zum Zeitpunkt der Veröffentlichungen dieser Erklärung.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2015	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Aufsichtsratsbeschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie prüfungsbezogener Beschlüsse > 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 > 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 	4	6	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"> > Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen beziehungsweise zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer Investitionsmaßnahme (außerhalb des genehmigten Wirtschaftsplans) oder einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt > Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung 	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz) Claudia Amier Peter Feldmann Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personal-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung 	4	3	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (Stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Cicek Mehmet Özdemir Michael Odenwald Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidial-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern 	Nach Bedarf	3	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"> > Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt 	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Devrim Arslan Lothar Klemm
Nominierungs-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	0	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 Unternehmens-Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung 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 entweder selbst ausüben oder einen Dritten zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen eine Stimme.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgen in einem gesonderten Vergütungsbericht. Dieser ist in Übereinstimmung mit § 315 Absatz 2 Nr. 4 HGB, Ziffer 4.2.5 und Ziffer 5.4.6 Absatz 2 DCGK Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

Erwerb oder Veräußerung von Aktien der Gesellschaft (Directors' Dealings)

Gemäß § 15a WpHG sind Führungspersonen (Directors) 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 unverzüglich von Fraport veröffentlicht. Auch im Bereich der Directors' Dealings begleitet Fraport die neuen Anforderungen, die im Laufe des Geschäftsjahres 2016 durch die Marktmissbrauchsverordnung in Kraft treten werden und aktualisiert die internen Vorgaben entsprechend.

Anteilsbesitz der Organe

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

Risiko- und Chancenmanagement

Corporate Governance bedeutet für Fraport auch einen verantwortungsvollen Umgang mit Unternehmensrisiken und -chancen. Aus diesem Grund hat Fraport ein umfassendes konzernweites Risiko- und Chancenmanagement-System eingeführt. Die Struktur des Risiko- und Chancenmanagement-Systems sowie ein Bericht über wesentliche Risiken und unternehmerische Chancen werden durch den Vorstand im Lagebericht zum Geschäftsjahr eingehend dargestellt. Unterjährige Veränderungen wesentlicher Risiken oder die Erschließung wesentlicher Chancen werden je nach Bedeutung für das Unternehmen entweder per Ad-hoc-Mitteilung oder im Rahmen der unterjährigen Finanzberichterstattung beziehungsweise der Quartalsmitteilungen veröffentlicht.

Das Risikofrüherkennungs-System ist zudem Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer. Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems wird gemäß § 107 Absatz 3 AktG durch den Aufsichtsrat überwacht. Bei Fraport übernimmt dies der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Fraport erstellt seinen Konzern-Abschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nach § 315 HGB wird ein Konzern-Lagebericht erstellt. Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Fraport AG werden nach den Vorschriften des HGB erstellt. Nähere Angaben zu den Grundsätzen der Bilanzierung liefern die Anhänge der jeweiligen Abschlüsse. Der Jahres- und der Konzern-Abschluss werden innerhalb von 90 Tagen nach Ende des Geschäftsjahres veröffentlicht.

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der Lage- und Konzern-Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2015 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“), die Fraport damit im dritten aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Die nach Ziffer 7.2.1. des DCGK erforderliche Unabhängigkeitserklärung zur Vorbereitung der Wahl wurde von PwC abgegeben. Die Durchführung der Abschlussprüfung erfolgt nach den deutschen Prüfungsgrundsätzen. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

Der Abschlussprüfer hat unterjährig auch an den Beratungen des Finanz- und Prüfungsausschusses zu den Konzern-Zwischenabschlüssen und den Beratungen des Aufsichtsrats über den Jahres- und Konzern-Abschluss teilgenommen.

Offenlegung der Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Erklärung zur Unternehmensführung und der Corporate Governance Bericht hat der Vorstand am 29. Februar 2016 unter www.fraport.de im Bereich Konzern offengelegt.

Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015

Hinweis zur Berichterstattung	23
Geschäftsentwicklung im Überblick	24
Grundlagen des Konzerns	25
Geschäftstätigkeit	25
Struktur	25
Strategie	29
Steuerung	33
Rechtliche Angaben	37
Vergütungsbericht	38
Wirtschaftsbericht	46
Gesamtaussage des Vorstands	46
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	46
Wesentliche Ereignisse	48
Geschäftsverlauf	49
Ertragslage Konzern	51
Ertragslage Segmente	54
Vermögens- und Finanzlage	58
Wertorientierte Steuerung	64
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	65
Beschäftigte	66
Forschung und Entwicklung	68
Umwelt und Gesellschaft	68
Aktie und Investor Relations	69
Nachtragsbericht	73
Prognosebericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Risiko- und Chancenbericht	75
Geschäftsausblick	94

Hinweis zur Berichterstattung

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2015) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315a Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Im Vergleich zum Vorjahr haben sich für Fraport keine wesentlichen Änderungen an den Rechnungslegungs- und Berichtsstandards ergeben, sodass keine Anpassung der Vorjahreswerte oder deutliche Anpassungen der Berichtsstruktur erforderlich waren.

Hinsichtlich der Entwicklung der Ertragslage ergaben sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem Änderungen aus der erstmaligen ganzjährigen Einbeziehung der im August 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaft AMU Holdings Inc. sowie der im Oktober 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaft Ljubljana, die beide dem Segment External Activities & Services zugeordnet sind. Die Effekte aus der ganzjährigen Konsolidierung der Konzern-Gesellschaften hat der Vorstand bereits im Prognosebericht zum Konzern-Abschluss 2014 berücksichtigt. Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport zudem seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Die Konzern-Gesellschaft, die ebenso dem Segment External Activities & Services zugeordnet war, erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr bis zu ihrer Endkonsolidierung Umsatzerlöse von 4,9 Mio € (2014: 12,5 Mio €) sowie ein Netto-Ergebnis von 0,1 Mio € (2014: 0,6 Mio €). Aus dem Verkauf ist zudem ein Abgangsgewinn von 8,0 Mio € entstanden. Darüber hinaus hat Fraport am 21. September 2015 seine Anteile an der FSG Flughafen-Service GmbH (FSG) verkauft. Die Gesellschaft, die ebenfalls dem Segment External Activities & Services zugeordnet war, erzielte bis zu ihrer Endkonsolidierung Umsatzerlöse von 1,9 Mio € (2014: 4,0 Mio €) sowie ein Netto-Ergebnis von 0,1 Mio € (2014: 0,1 Mio €). Die Endkonsolidierung der FSG hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Fraport hat zudem am 2. November 2015 51% der Kapitalanteile der Konzern-Gesellschaft Fraport Cargo Services (FCS) an Worldwide Flight Services (WFS) verkauft. Die Konzern-Gesellschaft, die dem Segment Ground Handling zugehört, wird seither unter dem neuen Namen Frankfurt Cargo Services At-Equity in den Konzern einbezogen. Bis zum Zeitpunkt des Anteilsverkaufs erwirtschaftete die Gesellschaft Umsatzerlöse in Höhe von 54,0 Mio € sowie ein Netto-Ergebnis von –3,2 Mio €. Seit dem Verkauf der Anteile betrug der Ergebnisbeitrag der Gesellschaft für Fraport 0,2 Mio €. Die Effekte aus dem Verkauf der Anteile sind im vorliegenden Anhang in Tz. 2 beschrieben.

Weitere signifikante Änderungen im Konsolidierungskreis sowie wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Der Konsolidierungskreis sowie die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB sind dem Konzern-Anhang des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Glossar zum Geschäftsbericht.

Der Vorstand hat den vorliegenden Konzern-Abschluss und -Lagebericht am 29. Februar 2016 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 14. März 2016.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

- > In 2014 erworbene Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana integriert
- > Konzessionsverträge für den Betrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen Ende 2015 unterzeichnet (Abschluss der Transaktion und Betriebsübernahme für Ende 2016 geplant)
- > Neues Leitbild seit Ende 2015

Wirtschaftsbericht

- > Positive Passagierannahmen in Frankfurt, Ljubljana, Lima, Hannover und Xi'an teilweise übertroffen
- > Entgegen der Prognose: Passagierrückgänge in Antalya, Varna und Burgas sowie in St. Petersburg aufgrund geringerer Anzahl Reisender aus Russland
- > Baubeginn des Terminal 3 in Frankfurt
- > Ertragslage 2015 entwickelte sich leicht über der Prognose
- > Deutliche Verbesserung des Ergebnisses je Aktie um 18,1 % auf 3,00 €
- > Free Cash Flow von 393,6 Mio € übertraf den als Dividende ausgeschütteten Betrag von 124,6 Mio € deutlich und verringerte die Netto-Finanzschulden auf 2.774,3 Mio € (Gearing Ratio Ende 2015 bei 83,8 %)
- > Eigenkapitalquote erhöhte sich von 34,4 % auf 37,4 %
- > Verbesserung des Wertbeitrags im Konzern um 9,8 Mio € auf 46,9 Mio €
- > Prognosen der nicht finanziellen Leistungsindikatoren weitgehend eingehalten
- > Im Jahresdurchschnitt 20.720 Beschäftigte (2014: 20.395)
- > Anhaltender Fokus auf Innovationen und Ideen sowie auf Umwelt und Gesellschaft
- > Kurs der Fraport-Aktie legte im Stichtagsvergleich von 48,04 € auf 58,94 € zu
- > 1,35 € Dividende je Aktie für das Geschäftsjahr 2014 ausgeschüttet (im Vorjahr: 1,25 € je Aktie)

Prognosebericht

- > Positive Passagiererwartungen für Frankfurt, Ljubljana, Lima, Hannover und Xi'an
- > Passagierentwicklung in Antalya und St. Petersburg negativ, in Varna und Burgas leicht positiv erwartet
- > Leichtes Umsatz-Wachstum für 2016 prognostiziert
- > Konzern-EBITDA zwischen 850 Mio € und 880 Mio € erwartet
- > Abhängig von der Entwicklung in Antalya, Konzern-Ergebnis 2016 auf Vorjahresniveau bis leicht darüber prognostiziert, bei Abschluss der Griechenland-Transaktion Ende 2016 kann dieses auch temporär rückläufig sein
- > Free Cash Flow 2016 annähernd auf Niveau von 2015 prognostiziert, abhängig von Antalya kann dieser auch niedriger ausfallen
- > Bei Abschluss der Griechenland-Akquisition deutlicher Anstieg der Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio erwartet, ohne Griechenland werden jeweils Rückgänge erwartet
- > Keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar
- > Stabiler Dividendenvorschlag von 1,35 € je Aktie für das Geschäftsjahr 2015

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit

Folgender Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell des Fraport-Konzerns und die bedeutendsten Unternehmensstandorte.

Ein international führender Flughafen-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Konzernen. Fraport erbringt dabei sämtliche Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Fraport erbringt auch Planungs- sowie Beratungsleistungen und ist operativ wie administrativ tätig. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt den Konzern auf eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Die Geschäftstätigkeit des Konzerns kann grundsätzlich in seine Unternehmensstandorte sowie in die dort erbrachten Leistungen unterschieden werden. Hauptstandort ist dabei der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die 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 10.500 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20.700 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Am Standort Frankfurt bietet Fraport das gesamte Spektrum von Flughafen und flughafennahen Leistungen an.

Neben dem Standort Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses durch Konzern-Gesellschaften an 13 weiteren Flughäfen aktiv. Zu den ergebnismäßig bedeutendsten Gesellschaften zählten dabei die Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2031 mit Verlängerungsoptionen), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der dortigen Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), AMU Holdings Inc. (Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Boston, Cleveland und Pittsburgh), Ljubljana (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) sowie Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an). Während die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star, AMU Holdings Inc. sowie Ljubljana in der Konzern-Rechnungslegung als Mehrheitsbeteiligungen vollkonsolidiert werden, werden die Konzern-Gesellschaften Antalya (Gemeinschaftsunternehmen) und Xi'an (assoziiertes Unternehmen) At-Equity einbezogen.

Struktur

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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

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

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Die Konzern-Gesellschaft war dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Darüber hinaus hat Fraport am 21. September 2015 seine 33,33 % Kapitalanteile an der FSG Flughafen Service GmbH verkauft. Die Gesellschaft war ebenfalls dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Fraport hat zudem am 2. November des vergangenen Geschäftsjahres 51 % der Kapitalanteile an der Konzern-Gesellschaft FCS verkauft. Die Konzern-Gesellschaft, die dem Segment Ground Handling zugehört, wird seither At-Equity in den Konzern einbezogen. Weitere signifikante Veränderungen im Konsolidierungskreis sowie wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Zum 31. Dezember 2015 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 49 Gesellschaften im engen Sinn und 67 Gesellschaften im weiten Sinn (im Vorjahr 47 beziehungsweise 65 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 57 dargestellt.

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

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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

Als Leitungsorgan trägt der **Vorstand** die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand verantwortet das Ergebnis der Gesellschaft und setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des 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.

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

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen der Leitungs- und Kontrollorgane ist in der „Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Die jährlich aktualisierte Erklärung zur Unternehmensführung ist nicht Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer und dem Geschäftsberichts-Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ zu entnehmen.

Organisation

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Geschäftstätigkeit in vier Segmente unterteilt: „Aviation“, „Retail & Real Estate“, „Ground Handling“ sowie „External Activities & Services“. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und 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 durch seine Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services an weiteren Flughäfen – unter anderem außerhalb des Fraport-Konzerns – aktiv. Im vergangenen Geschäftsjahr war dies am Flughafen Stuttgart gegeben. Kern des Segments war im vergangenen Geschäftsjahr unverändert der Standort Frankfurt.

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

Das Segment **Ground Handling** beinhaltet insbesondere den am Standort Frankfurt tätigen Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die Konzern-Gesellschaften FCS und APS Airport Personal Service. In 2015 erzielte das Segment vor allem seine Erträge durch die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten und die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur am Standort Frankfurt.

Das Segment **External Activities & Services** besteht maßgeblich aus dem Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“. Der Zentralbereich verantwortet die Beteiligungen der Fraport AG an den Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, wie Lima, Varna und Burgas, Antalya oder Ljubljana und Xi'an. Neben dem Geschäft außerhalb des Standorts Frankfurt, das aufgrund der Unternehmenshistorie als „externes Geschäft“ („external activities“) bezeichnet wird, umfasst das Segment die Servicebereiche „Integriertes Facility Management“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“, „Projekt Ausbau Süd“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“, die ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind.

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

Segment-Struktur

Fraport-Konzern				
Segmente ¹⁾	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services
Direkt zugeordnete Unternehmensbereiche der Fraport AG	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit Airport Security Management	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen Integriertes Facility Management Informations- und Kommunikationsdienstleistungen Projekt Ausbau Süd Zentrales Infrastrukturmanagement

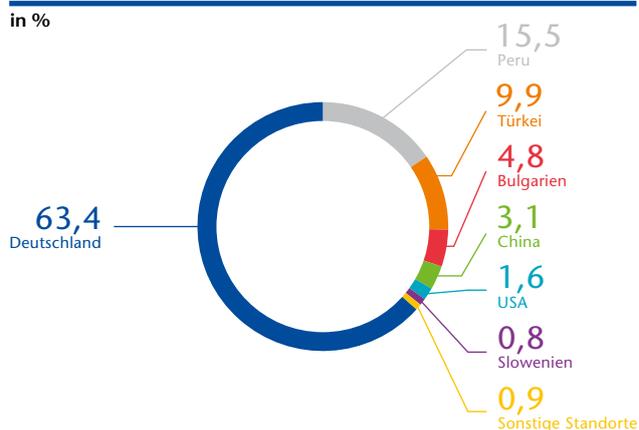
¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Grafik 1

Wesentliche Standorte und Wettbewerbspositionen

Mit einem Anteil von 63,4% am Konzern-Ergebnis war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – auch im vergangenen Geschäftsjahr der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns (2014: 62,8%). Verglichen mit dem Vorjahr stiegen die Anteile der Standorte Peru von 12,8% auf 15,5% sowie China von 1,5% auf 3,1%. Aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Erfassung der in 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaften Ljubljana sowie AMU Holdings Inc., wiesen zudem die Standorte USA und Slowenien größere Anteile am Konzern-Ergebnis aus. Geringere Anteile verzeichneten die Standorte Türkei – vor allem aufgrund eines Rückgangs der Passagierzahlen aus Russland – sowie Saudi Arabien – aufgrund des planmäßigen Auslaufens des Managementvertrags.

Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten



Grafik 2

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

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

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

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen unverändert die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die Programme, die im Wesentlichen die mittlerweile fertiggestellten Baumaßnahmen Landebahn Nordwest, Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafen-Kapazitäten und -Qualitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Positiv wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus aus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 29). Die laufende Weiterentwicklung der sogenannten CargoCity Nord und CargoCity Süd unterstützt zusätzlich die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment.

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

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

Die Standorte Lima, Peru, und Xi'an, China, profitieren unverändert von den verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten der jeweiligen Länder und von einer wachsenden touristischen Nachfrage. Das Wachstum des Standorts Lima ist darüber hinaus von der guten geografischen Lage des Flughafens begünstigt, die insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Hauptkunde des Standorts ist die zur LATAM Gruppe gehörende Fluggesellschaft LAN Perú, die mehr als die Hälfte der Passagiere des Flughafens befördert. Am Standort Xi'an entwickeln sich gleich mehrere Fluggesellschaften mit Wachstumsraten im zweistelligen Bereich sehr dynamisch. Mit dabei ist auch die China Eastern Airlines, die mit knapp 30% Marktanteil die größte Passagier-Fluggesellschaft stellt. Weiteres Potenzial bietet dem Flughafen der Transfermarkt, der bislang nur gering ausgeprägt ist. Aufgrund des prognostizierten Passagierwachstums werden die Kapazitäten des Standorts Lima in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen. Zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind daher mittelfristig Investitionen in die Flughafen-Infrastruktur notwendig (Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn). Der Standort Xi'an verfügt durch die Inbetriebnahme eines neuen Terminals und einer neuen Start- und Landebahn im Geschäftsjahr 2012 kurz- bis mittelfristig über ausreichende Kapazitäten. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts sind jedoch auch hier langfristig zusätzliche Kapazitäten unumgänglich.

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

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 46 zu entnehmen.

Strategie

Die folgenden Abschnitte beschreiben die lang- und kurzfristigen Marktdeterminanten sowie die hieraus vom Vorstand abgeleitete strategische Ausrichtung des Konzerns. Die Strategie setzt den Rahmen für die Unternehmensentscheidungen.

Kurzfristige Luftverkehrsentwicklung weiterhin volatil

Trotz der langfristigen Wachstumsprognosen bleibt die kurzfristige Entwicklung der Luftverkehrsmärkte weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Diese resultieren vor allem aus politischen Krisen, wie in der Ukraine und in Nahost, der möglichen Ausbreitung von Epidemien, wie Ebola, sowie möglicher terroristischer Anschläge, wie in Tunesien, Paris oder Istanbul, aber auch aus wirtschaftlich unsicheren Lagen verschiedener Volkswirtschaften und Fluggesellschaften. Letztere werden unvermindert durch intensiven Wettbewerb, die Einführung nationaler Steuern, wie der deutschen Luftverkehrsteuer, und Arbeitskämpfe negativ beeinflusst. Im Ergebnis schlagen sich diese negativen Effekte in einem konservativen und kurzfristig volatilen Angebotsverhalten der Fluggesellschaften nieder. Positive wie negative Effekte ergeben sich zudem aus der Auf- und Abwertung von Währungen sowie aus Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten.

Aufgrund seiner Wettbewerbssituation betreffen die vorgenannten 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 stark von den Unsicherheiten beeinflusst.

Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	bis 2034	Verkaufte Passagierkilometer	4,6 %
Boeing	bis 2034	Verkaufte Passagierkilometer	4,9 %
Embraer	bis 2034	Verkaufte Passagierkilometer	4,9 %
DKMA	bis 2034	Anzahl Passagiere	4,0 %

Tabelle 6

Konzern-Strategie auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2015 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 einem weltweit angenommenen Wirtschaftswachstum und einer unverändert global wachsenden Mittelschicht abgeleitet. Unterstützende Effekte resultieren unvermindert aus der anhaltenden Internationalisierung von Arbeit und Bildung. Zunehmender Verkehr wird auch aus der Migration und dem Tourismus prognostiziert. Wachstumsfördernd wirkt zudem der intensive Wettbewerb unter den Fluggesellschaften, der zu verhältnismäßig günstigen Ticket-Preisen führt. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern in Asien/Pazifik, Lateinamerika, Afrika und Nahost erwartet.

Agenda 2015

Aufgrund der langfristigen Wachstumsprognosen bei gleichzeitig schwierigen Wettbewerbsbedingungen ergeben sich strategische Herausforderungen für Fraport. Diese hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2009 in die fünf Elemente „Investitionen realisieren“, „Wirtschaftlichkeit verbessern“, „Kundenzufriedenheit steigern“, „Nachhaltigkeit sichern“ sowie „Wachstumschancen nutzen“ der sogenannten „Agenda 2015“ kategorisiert. Die Elemente besaßen im vergangenen Geschäftsjahr unverändert Gültigkeit und werden im Folgenden inklusive ihres Fortschritts beschrieben.

Agenda 2015



Grafik 3

Investitionen realisieren

Zum Erhalt der internationalen Wettbewerbspositionen und zur langfristigen Teilnahme am Wachstum des Luftverkehrs besitzt die nachfrage-, sicherheits- und kostengerechte Bereitstellung von Flughafen-Infrastrukturen unverändert wesentliche Priorität für Fraport. 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 wichtige 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.

Aufgrund des langfristig prognostizierten Verkehrsaufkommens sowie von Untersuchungen zur Grenzkapazität der bestehenden Anlagen, wird die Inbetriebnahme neuer landseitiger Kapazitäten in Frankfurt ab dem Jahr 2021 erforderlich, um das Qualitätsniveau aufrecht zu halten und das Verkehrsaufkommen bedienen zu können. Aus diesem Grund hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr mit dem Bau von Terminal 3 im Süden des Flughafen-Geländes begonnen. Das neue Terminal, das inklusive land- und luftseitiger Erschließung zwischen 2,5 Mrd € und 3 Mrd € kosten wird, soll entsprechend etwa im Jahr 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 weiteren Konzern-Standorten 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 75 zu entnehmen. Informationen über die Höhe der Investitionen beziehungsweise der Zugänge zum Anlagevermögen im vergangenen Geschäftsjahr sind im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 58 enthalten. Die prognostizierte Entwicklung für das Geschäftsjahr 2016 befindet sich im „Geschäftsausblick“ ab Seite 94. Der Geschäftsausblick enthält ebenso die mittelfristig erwartete Entwicklung des Fraport-Konzerns.

Wirtschaftlichkeit verbessern

Aus den Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr und den getätigten sowie den zukünftig geplanten Investitionsmaßnahmen resultieren finanzielle Belastungen für Fraport, 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:

- > Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen zur Schaffung langfristiger Möglichkeiten, Verkehrswachstum an den Konzern-Standorten zu bedienen
- > Stufenweise Anhebung der Flughafen-Entgelte im Segment Aviation sowie an internationalen Standorten zur Refinanzierung der Investitionen
- > Fokussierung auf Retail-Erlöse durch die Schaffung neuer Flächen (unter anderem im Flugsteig A-Plus in Frankfurt) und die Entwicklung digitaler Retail-Angebote
- > Sicherung des Abfertigungsvertrags bei den Bodenverkehrsdiensten am Standort Frankfurt mit der Deutschen Lufthansa bis 2018 und Verlängerung von Verträgen mit verschiedenen anderen Luftverkehrsgesellschaften
- > Optimierung des Konzern-Portfolios durch Unternehmenserwerbe und Anteilsverkäufe
- > Interne Prozess- und Strukturoptimierung unter anderem durch die Neustrukturierung des Zentralen Infrastrukturmanagements und die Zusammenfassung vergleichbarer Funktionen im Integrierten Facility Management
- > Umsetzung des Zukunftsvertrags für Beschäftigte der Fraport AG mit tarifvertraglichen und betrieblichen Änderungen zur Begrenzung der Steigerung des Personalaufwands.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Elements „Wirtschaftlichkeit verbessern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 33 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 51 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 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 75 dargestellt werden.

Kundenzufriedenheit steigern

Die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit versteht Fraport als konzernweite Herausforderung. Fraport profitiert davon, wenn Passagiere, Fluggesellschaften und weitere Geschäftspartner die Konzern-Flughäfen als Flughäfen ihrer Wahl ansehen. Dies gilt für abfliegende und ankommende Passagiere genauso wie für Umsteigepassagiere oder Kunden, die die Konzern-Standorte für ihre Geschäftszwecke nutzen. Zufriedene Kunden sind die Grundvoraussetzung, um die Potenziale des Flughafen-Geschäfts voll ausschöpfen zu können.

Unter anderem 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 das 2010 gestartete Service-Programm „Great to have you here!“ intensiv weiter. Zielsetzung ist es, die allgemeine Zufriedenheit der Passagierkunden am Flughafen Frankfurt (Globalzufriedenheit) langfristig über 80% zu halten und die Bindung der Fluggäste an den Standort zu stärken. Im Zuge des Programms hat sich Fraport zudem das Ziel gesetzt, seinen Gästen mittelfristig einen „5-Sterne-Service“ zu bieten. Um dies zu erreichen, arbeitet Fraport an der Umsetzung von Projekten in den fünf Bereichen „Ankommen und Orientieren“, „Kunst, Kultur und Atmosphäre“, „Ausstattung und Komfort“, „Entspannen und Ruhen“ und „Arbeiten und Erleben“. Auch die Beschäftigten werden in dieses Programm eingebunden. Maßnahmen hierzu werden im Teilprogramm „Freundliche Aufmerksamkeit“ entwickelt und umgesetzt. In den vergangenen Jahren wurden und werden folgende Projekte exemplarisch vorangetrieben:

- > Weitere Verbesserung der Terminal-Beschilderung
- > Arbeitsmöglichkeiten für Passagiere in den Gate-Bereichen
- > Einrichtung zusätzlicher Ruhezonen
- > 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 – 2015). Die Qualität der Abfertigungsprozesse und die Kundenzufriedenheit sind auch am Flughafen Antalya von zentraler Bedeutung. In den vergangenen Geschäftsjahren 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. Darüber hinaus haben sich die Terminal-Inbetriebnahmen positiv auf die Zufriedenheitswerte ausgewirkt. Auch am Standort Ljubljana steht die Zufriedenheit der Passagiere mit dem Flughafen im Fokus.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Elements „Kundenzufriedenheit steigern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 33 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 enthalten.

Nachhaltigkeit sichern

Nachhaltigkeit beziehungsweise verantwortungsvolles Handeln ist für Fraport ein zentrales Zukunftsthema und hat für die Unternehmensentwicklung eine hohe Bedeutung. Dabei umfasst dieses Verständnis neben dem wirtschaftlichen Aspekt auch die Bereiche Umwelt und Gesellschaft. Die strategisch wichtigen Themen einer verantwortungsvollen Unternehmensführung wurden erstmals im Geschäftsjahr 2010 durch eine Wesentlichkeitsanalyse identifiziert und in einem Programm mit konkreten Zielen und Maßnahmen hinterlegt. Das Programm ist analog zu den Handlungsfeldern der Wesentlichkeitsmatrix strukturiert und wird jährlich überprüft und fortgeschrieben.

Die im vergangenen Geschäftsjahr durchgeführte Befragung des Fraport-Managements und der Vertreter von Stakeholder-Gruppen ergab eine Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix. Zu den wesentlichen Handlungsfeldern für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zählen seither die Themen: „Produktqualität und Kundenzufriedenheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovation“, „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“, „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“, „Wertschöpfung und Engagement in der Region“, „Schallschutz“, „Klimaschutz“ sowie „Natur- und Ressourcenschutz“. Grundlegende Voraussetzungen für den Geschäftsbetrieb – dazu gehören auch die bisherigen Handlungsfelder Compliance/Governance sowie Sicherheit im Luftverkehr – wurden bei Fraport als Regelprozesse definiert und stellen in der Matrix keine wesentlichen Handlungsfelder mehr dar. Die Aktualisierung der Wesentlichkeitsmatrix erforderte auch eine Überarbeitung des Programms. In diesem Kontext wurden die Ziele je Handlungsfeld auch auf maximal zwei bis drei messbare Ziele gestrafft.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Elements „Nachhaltigkeit sichern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 33 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 enthalten.

Eine darüber hinausführende Beschreibung ergriffener Maßnahmen im Bereich Gesellschaft und Umwelt ist im gleichnamigen Kapitel des Lageberichts enthalten. Ausführliche Informationen sind auf der Konzern-Homepage www.fraport.de veröffentlicht. Die Berichterstattung zur aktualisierten Wesentlichkeitsmatrix sowie der Statusbericht des Programms werden voraussichtlich zeitgleich mit den Finanzzahlen des ersten Quartals 2016 erfolgen. Die Online-Berichterstattung sowie die Berichterstattung zur Wesentlichkeitsmatrix und zum Statusbericht sind keine Bestandteile 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 am Standort Frankfurt ein Incentivierungsprogramm für Fluggesellschaften, das darauf zielt, das 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 in Frankfurt 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 in den vergangenen Geschäftsjahren 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 m² 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 von durchschnittlich 3,43€ in 2014 auf 3,62€ gestiegen ist (siehe auch Kapitel „Ertragslage“ ab Seite 51), 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 potenziellen Bestandsflächen 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. Dazu zählen auch die Einführung einer Online-Shopping-Plattform und der Start eines Prämienprogramms für Passagiere und Besucher des Flughafens Frankfurt Ende des vergangenen Geschäftsjahres. Damit werden die Präsenz im Retail-Geschäft weiter ausgebaut und Grundlagen für zusätzliche Erlöse geschaffen.

Außerhalb von Frankfurt entwickelten sich die Retail-Umsätze am Standort Lima währungs- und mengenbedingt erneut deutlich positiv. Aufgrund einer rückläufigen Passagierzahl aus Russland, die bislang konsumstarke Passagiere waren, verzeichneten die Flughäfen in Varna und Burgas sowie in Antalya geringere Retail-Erlöse. Durch eine kontinuierliche Modernisierung der Bestandsflächen sowie eine Umsetzung des in Frankfurt gewonnenen Know-hows strebt der Vorstand eine weitere Ausschöpfung der Retail-Potenziale an den Konzern-Flughäfen 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. In 2014 gelang dies durch 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 unterzeichnete Fraport mit einem Konsortialpartner am 14. Dezember 2015 die Konzessionsverträge zum 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses erwartet der Vorstand den Abschluss der Transaktion und die Übernahme des Konzessionsbetriebs voraussichtlich Ende 2016.

Wachstumsmotor 3: Airport City

Internationaler Trend ist unverändert die Entwicklung von Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und rund um den Frankfurter Flughafen 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 der hochwertige Bürostandort Gateway Gardens, das Logistikgebiet 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 2016 sowie einen mittelfristigen Ausblick verfasst. Die Prognose und der Mittelfristausblick sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 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 75 dargestellt sind.

Neues Leitbild und Weiterentwicklung der Agenda 2015

Unter Einbeziehung von Beschäftigten aus administrativen und operativen Bereichen der Fraport AG sowie von Konzern-Gesellschaften hat der Vorstand im vergangenen Geschäftsjahr ein neues Leitbild für den Fraport-Konzern entwickelt und dies Ende 2015 veröffentlicht. Unter dem Motto „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ beinhaltet das neue Leitbild die Unternehmensziele: „Wachstum und Entwicklung der Standorte“, „Serviceorientierter Dienstleister“, „Wettbewerbsfähigkeit durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation“ und „Fairness und Anerkennung“. Abstrahiert werden diese Ziele durch das übergeordnete Ziel „Wachstum durch Fortschritt“ repräsentiert. Das neue Leitbild, das seither auch Leitlinie des unternehmerischen Handelns ist, beinhaltet zudem die unter dem Überbegriff „Vertrauen“ definierten Unternehmenswerte: „Kompetenz“, „Zuverlässigkeit“, „Offenheit“, „Mut“ und „Einsatz“ sowie die Unternehmensvision „Fraport – von Frankfurt in die Welt. Wir sind Europas bester Flughafen-Betreiber und setzen weltweit Standards.“

Durch das neue Leitbild wird die Agenda 2015 in eine neue Strategie überführt, die ab 2016 im Unternehmen eingeführt und auf die einzelnen Segmente und Konzern-Gesellschaften heruntergebrochen wird.

Steuerung

Im Kapitel Steuerung werden die wesentlichen Kenngrößen erläutert, durch die der Vorstand vorrangig die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen im Rahmen der Konzern-Strategie messbar macht und bewertet. Dabei unterscheidet der Vorstand in finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2015 keine grundlegenden Änderungen an der Konzern-Steuerung ergeben. Der Vorstand steuert den Konzern unverändert nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die sich aus der Konzern-Strategie ableiten. Wie im Konzern-Lagebericht 2014 bereits beschrieben (siehe Geschäftsbericht 2014, Kapitel „Steuerung“ ab Seite 37 und „Geschäftsausblick“ ab Seite 91), hat der Vorstand im Bereich der wertorientierten Steuerung die Parameter zu deren Berechnung angepasst. Aus der Anpassung haben sich im vergangenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Änderungen am Ergebnis der wertorientierten Steuerung ergeben. Zudem wird der Vorstand ab dem 1. Januar 2016 im Bereich Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement anstatt der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle die sogenannte 1.000-Mann-Quote berichten. Nähere Informationen zu diesem Thema beinhaltet der entsprechende Abschnitt im folgenden Kapitel.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für 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 (wertorientierte Steuerung). 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 Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 51 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 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 langfristige 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 zeigt damit den Erfolg der operativen Geschäftstätigkeit und ist ein übergeordneter Leistungsindikator sowohl in der absoluten Entwicklung wie auch in Relation zu der Entwicklung der Umsatzerlöse und indirekt der Verkehrsentwicklung.

Das 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 und steht in direktem Zusammenhang mit der Entwicklung des Ergebnisses je Aktie, das Bestandteil der Vorstandsvergütung ist (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 38).

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 Liquidität beziehungsweise die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. 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 die Gearing Ratio gewöhnlich 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 jedoch temporär auch einen höheren Wert erreichen.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft 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 folglich 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.

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**“. Dieser wird seit dem vergangenen Geschäftsjahr als Differenz des EBIT zuzüglich der Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und der Kapitalkosten (= Fraport-Assets × Kapitalkostensatz) ermittelt. Dabei berücksichtigt die neue Definition auch die finanzielle Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften und die Investitionen in diese, durch Einbezug der entsprechenden Buchwerte.

Der Wertbeitrag wird konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Während das EBIT sowie die Vorsteuerergebnisse der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Kennzahlen der Ertragslage sind, ergeben sich die Fraport-Assets aus der Konzern-Bilanz und bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital inklusive der Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften. Die Fraport-Assets setzen sich seit dem vergangenen Geschäftsjahr aus folgenden Komponenten zusammen:

Geschäfts- oder Firmenwerte + Sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 + Investments in Flughafen-Betreiberprojekte zu AHK/2 + Sachanlagen zu AHK/2 + Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften + Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Kapitals) setzt der Fraport-Vorstand planmäßig abzuschreibende Aktiva innerhalb der Fraport-Assets mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie die Anteile an At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften werden zu Buchwerten angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen.

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. Für das Geschäftsjahr 2015 wurde dieser von 9,5 % (vor Steuern) auf 8,6 % gesenkt, was einem Nachsteuersatz von rund 5,9 % entsprach (im Vorjahr: 6,6 %).

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 zuzüglich der Vorsteuerergebnisse der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften 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 65 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sowie eine mittelfristige Zielsetzung sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, ist auf der Konzern-Homepage www.fraport.de 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 Passagiere im Fokus. Aufgrund der Kontrolle über die jeweiligen Konzern-Gesellschaften werden im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung die Zufriedenheitswerte derjenigen Flughäfen angegeben, an denen Fraport mindestens 50 % der Eigenkapital-Anteile hält.

Die Globalzufriedenheit beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Standort Frankfurt. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt 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 werden die Globalzufriedenheit sowie die Zufriedenheit der Passagiere mit den Konzern-Flughäfen 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) erst nach 15 Minuten als verspätet gilt. Eine hohe Pünktlichkeit ist ein Beleg für die Zuverlässigkeit des jeweiligen Flughafens und verbessert die Planbarkeit für die Fluggesellschaften und jegliche Flughafen-Serviceleistungen. Verzerrungen bei der Bewertung der Pünktlichkeitsquote können sich insbesondere durch schlechte Wetterverhältnisse in Frankfurt oder durch bereits vorhandene Verspätungen bei ankommenden Flügen ergeben. Bei einer vergleichbaren Wetterkonstellation strebt Fraport eine weiterhin hohe Pünktlichkeitsquote von rund 80 % an.

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

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Bewegungskraft wichtig. 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 jährlich 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 der Vorstand eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Nachdem im vergangenen Geschäftsjahr der bisherige Zielwert von besser als 3,0 erreicht wurde, soll nun diese Entwicklung stabilisiert werden (Indexwert analog Schulnotensystem).

Zentrales Element zur Erhöhung der Attraktivität ist zudem der Gesundheits- und Arbeitsschutz. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, braucht Fraport leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiter. Dabei misst Fraport die Arbeits- und Gesundheitssituation der Beschäftigten unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken. Da die Zahl der Arbeitsunfälle stets auch in Relation zu der Entwicklung der Personalzahlen zu sehen ist, setzt der Vorstand die Statistik der Arbeitsunfälle in der Finanzberichterstattung seit dem 1. Januar 2016 in Verbindung mit der Beschäftigtenzahl. Dabei berichtet er fortan die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten (die sogenannte „1.000-Mann-Quote“). Verglichen mit der Gesamtzahl der Arbeitsunfälle werden dabei nur die meldepflichtigen Unfälle berücksichtigt, unter anderem die bislang berichteten Wege- und Sportunfälle entfallen in dieser Ansicht. Für eine bessere Vergleichbarkeit der zukünftigen Entwicklung enthält der vorliegende Bericht für das vergangene Geschäftsjahr sowohl die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle als auch den Wert der 1.000-Mann-Quote. Ziel ist eine 1.000-Mann-Quote, die auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 von etwa 30 oder darunter liegt.

Finanzmanagement

Die wesentlichen Aspekte des Finanzmanagements sind in der Konzern-Finanzrichtlinie beschrieben. Die Richtlinie gilt für sämtliche Konzern-Gesellschaften, die von der Fraport AG kontrolliert und im vorliegenden Konzern-Abschluss vollkonsolidiert werden. Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die **Rentabilität** und die **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. Die Sicherstellung der strategischen Ziele verläuft teilweise unterschiedlich innerhalb der Konzern-Gesellschaften und wird im Folgenden dargestellt.

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

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden. Das heißt, dass ihre Liquidität zur Fraport AG transferiert und dadurch Teil des Fraport AG Asset Managements wird. Eine eigenständige Asset-Management-Strategie ist damit für diese Konzern-Gesellschaften nicht notwendig. Die Liquidität der beherrschten ausländischen Konzern-Gesellschaften unterliegt teilweise – aufgrund von Vereinbarungen in Projektfinanzierungsverträgen – einer Verfügungsbeschränkung. Deren Liquidität ist daher nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG und wird unter Berücksichtigung der Konzern-Finanzrichtlinie dezentral verwaltet. Die Liquidität der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, die nicht in den Cash Pool der Fraport AG einbezogen sind, wird ebenfalls dezentral verwaltet.

Hinsichtlich des Fremdkapitals verfolgt das Finanzmanagement der Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Konzern-Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinnsicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind wie zuvor geschildert überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Bei den beherrschten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Mittelbeschaffung, abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen, entweder durch Projektfinanzierungen, bilateralen Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital. Die At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland, die nicht in den Cash Pool der Fraport AG einbezogen sind, finanzieren sich überwiegend durch externes Fremdkapital nebst Eigenkapital. Dies erfolgt stets unter Einbindung der Finanzabteilung der Fraport AG.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2015 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 58 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 75 dargestellt.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

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

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2015 51,35 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,34 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,01 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß der letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2015): Deutsche Lufthansa AG 8,45 %, BlackRock, Inc. 3,003 % und Legg Mason, Inc. 3,001 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

lich 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. 32). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2015 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.440 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

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

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

Der Vorstand ist zudem durch Beschluss der Hauptversammlung 2010 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2010 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 und vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung verwendet werden. In 2015 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

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

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

Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

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

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 5. Mai 2015 die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2015 Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind im Anhang unter Tz. 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 2015 bis 2017 mit Auszahlung 2018 ein Betrag von 120 Tsd € für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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

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

Für das Erfolgsziel Aktienperformance wird im relevanten Drei-Jahres-Zeitraum die Kursentwicklung der Fraport-Aktie mit der gemittelten Entwicklung des MDAX und eines Aktienkorbs verglichen, der die Aktien der Betreibergesellschaften der Flughäfen Paris, Zürich und Wien umfasst. Auch beim Erfolgsziel Aktienperformance ergibt sich der 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 2015 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und an die übrigen Vorstandsmitglieder 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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

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

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

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

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

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

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 47 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2015

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

Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

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

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

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

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

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

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

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

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

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

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

⁴⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

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

Tabelle 7

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

Tabelle 8

Pensionsverpflichtungen

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

Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2014	Veränderung 2015	Verpflichtung 31.12.2015
Dr. Stefan Schulte	5.899	366	6.265
Michael Müller	310	108	418
Dr. Matthias Zieschang	2.685	299	2.984
Anke Giesen	310	111	421
Insgesamt	9.204	884	10.088

Tabelle 9

Sonstige Vereinbarungen

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

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

Das ehemalige Vorstandsmitglied Herr Mai erhielt im Geschäftsjahr 2015 für die LTIP-Tranche 2011 eine Auszahlung in Höhe von 162,8 Tsd € und für die LSA-Tranche 2012 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 7,5 Tsd €.

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

Sonstige Leistungen

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2015

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

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

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

Bezüge des Aufsichtsrats 2015

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

Tabelle 10

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2015

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

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

Finanziell wies der Konzern in 2015 eine insgesamt positive Entwicklung aus. Zusätzlich zum Passagierwachstum am Standort Frankfurt resultierten höhere Erlöse aus der Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte am Standort sowie aus dem dortigen Retail-Geschäft. Außerhalb von Frankfurt resultierten – über die positive Verkehrsentwicklung am Standort Lima hinaus – höhere Umsatzerlöse vor allem aus der erstmaligen ganzjährigen Einbeziehung der Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana. Weitere positive Effekte ergaben sich aus der Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung €. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen legte der Konzern-Umsatz im vergangenen Geschäftsjahr um 200,0 Mio € auf 2.583,8 Mio € zu (+8,4 %). Das Konzern-EBITDA verbesserte sich ebenfalls spürbar um 7,4 % auf 848,8 Mio € und das Konzern-Ergebnis wuchs um 18,0 % auf 297,0 Mio €. Der Free Cash Flow lag in Höhe von 393,6 Mio € weiter im deutlich positiven Bereich und überstieg den Vorjahreswert um 146,8 Mio € (+59,5 %).

Auch aufgrund der anhaltend soliden Liquiditätsausstattung bezeichnet der Vorstand die Konzern-Entwicklung in 2015 als insgesamt positiv.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel ¹⁾

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

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

Tabelle 11

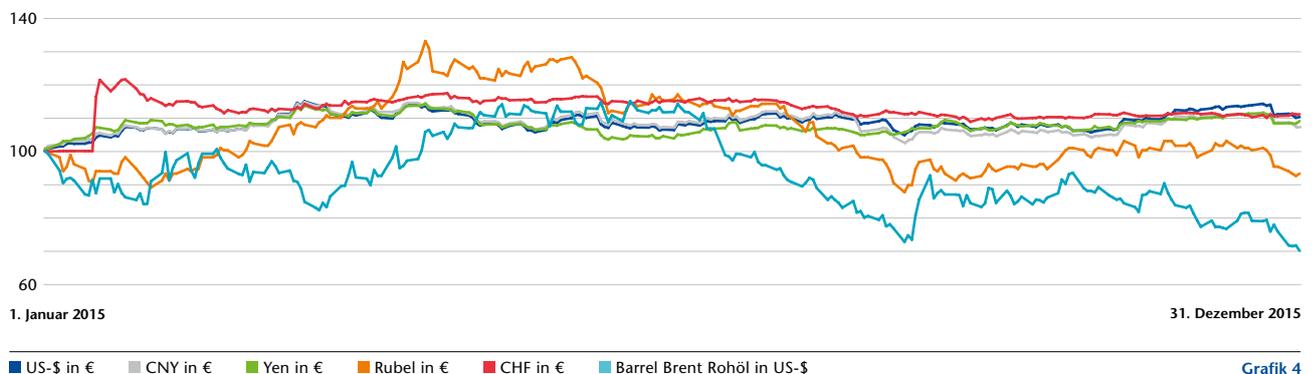
Der zu Beginn des Geschäftsjahres prognostizierte Aufschwung der Weltkonjunktur hat sich im Berichtszeitraum nicht vollständig erfüllt. Die bereits 2014 zu beobachtenden, unterschiedlichen Entwicklungen einzelner Regionen haben sich im vergangenen Jahr fortgesetzt. Während die konjunkturelle Entwicklung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

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

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

Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2015

Werte auf 100 indiziert



Grafik 4

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

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

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

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

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

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

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

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

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

Tabelle 12

Wesentliche Ereignisse

Baubeginn des Terminal 3 in Frankfurt

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

Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport seine Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, zu einem Verkaufspreis von 13,0 Mio US-\$ veräußert. Die Gesellschaft war dem Segment External Activities & Services zugeordnet und erwirtschaftete in den Monaten bis zur Endkonsolidierung Umsatzerlöse in Höhe von 4,9 Mio € (Gesamtjahr 2014: 12,5 Mio €) sowie ein Netto-Ergebnis von 0,1 Mio € (Gesamtjahr 2014: 0,6 Mio €). Aus dem Verkauf der Air-Transport IT Services resultierte ein Abgangsgewinn von 8,0 Mio €.

Antrag für Entgelt-Entwicklung am Standort Frankfurt zurückgezogen

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

Strategische Partnerschaft für Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt

Gemeinsam mit WFS hat Fraport am 7. Juli 2015 eine strategische Partnerschaft im Bereich der Frachtabfertigung am Standort Frankfurt beschlossen. Der Verkauf von 51% der Kapitalanteile der Konzern-Gesellschaft FCS an WFS erfolgte am 2. November 2015. Die Konzern-Gesellschaft FCS, die bis zum Anteilsverkauf Umsatzerlöse in Höhe von 54,0 Mio € sowie ein Netto-Ergebnis von -3,2 Mio erwirtschaftete, wird seither als Gemeinschaftsunternehmen At-Equity in den Konzern einbezogen. Aufgrund der geringen Marge der Gesellschaft hat sich der Verkauf nur unwesentlich auf die operativen Gewinngrößen des Geschäftsjahres 2015 ausgewirkt. Im Geschäftsjahr 2016 werden die vorgenannten Umsatzerlöse ausbleiben. Das Netto-Ergebnis der Gesellschaft wird seither anteilig im Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen ausgewiesen.

Konzessionsverträge für griechische Regional-Flughäfen unterzeichnet

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

Die jeweils auf 40 Jahre angesetzten Konzessionsverträge umfassen die Festland-Flughäfen von Thessaloniki, Aktio und Kavala sowie die Insel-Flughäfen von Chania auf Kreta, Kefalonia, Kerkyra auf Korfu, Kos, Mykonos, Lesbos, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos und Zakynthos. Zusammen verzeichneten die Flughäfen in 2015 eine Passagierzahl von rund 23,4 Mio und damit einen Anstieg um 6,4% gegenüber dem Vorjahr. Zuzüglich zu der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € wird das Konsortium jährlich eine Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € leisten. Diese wird inflationsabhängig angepasst. Das Konsortium ist zudem innerhalb der ersten vier Jahre verpflichtet, Investitionen in die Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastrukturen durchzuführen. Nach Abschluss der Investitionen beinhalten die Konzessionsverträge eine Anhebung der Flughafen-Entgelte sowie die Erhebung einer variablen Konzessionsabgabe, die zusätzlich zu der Mindestkonzessionszahlung zu entrichten sein wird. Die erwarteten Auswirkungen aus dem Abschluss der Transaktion auf die kurz- bis mittelfristige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns beinhaltet der Prognosebericht des vorliegenden Berichts ab Seite 74.

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

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

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

Mit einer Zuwachsrate von 2,5% fand der **Interkontinentalverkehr** zu seiner früheren Wachstumsdynamik zurück. Wesentlicher Treiber war der Asienverkehr, in dem alle aufkommensstarken Fernost-Märkte deutlich, zum Teil zweistellig, zulegen. In Nahost wurde das Wachstum mengenmäßig von den Emiraten mit ihren Hub-Flughäfen getragen. Demgegenüber schwächte sich der Afrikaverkehr zunehmend ab. Nach Anschlägen in dieser Region ging zunächst der Verkehr mit Tunesien zurück und in der Folge reduzierte sich auch die Nachfrage nach ägyptischen Zielen.

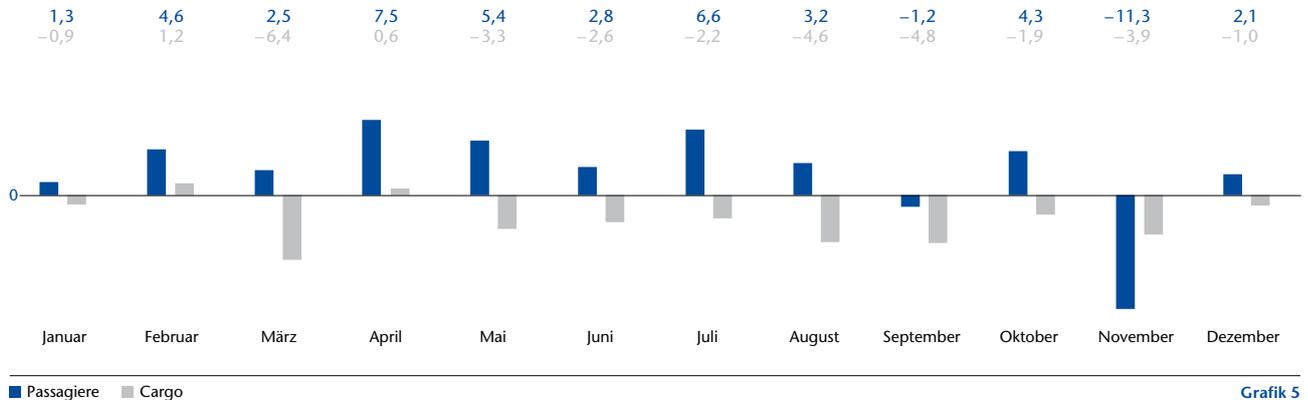
Der **Europaverkehr** (ohne Deutschland) erreichte im Berichtszeitraum einen Zuwachs von 2,3%. Der **Inlandverkehr** legte mit 3,0% am dynamischsten zu. Der innerdeutsche Verkehr profitierte dabei von Basiseffekten aus dem Vorjahr.

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

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

Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2015

prozentuale Veränderung gegenüber 2014



Grafik 5

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

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

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

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

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

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

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

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

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

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen ¹⁾	Fraport-Anteil in %	Passagiere ²⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %
Frankfurt	100	61.032.022	2,5	2.076.734	-2,6	468.153	-0,2
Ljubljana	100	1.438.304	10,0	10.140	3,1	32.893	4,7
Lima	70,01	17.112.536	9,2	300.686	-0,6	166.388	7,3
Burgas	60,00	2.360.320	-6,7	13.272	>100	18.271	-4,3
Varna	60,00	1.398.694	0,8	116	57,2	11.959	-0,9
Antalya	51,00/50,00 ³⁾	27.522.514	-1,6	n.a.	n.a.	171.285	-2,8
St. Petersburg	35,50	13.499.755	-5,4	n.a.	n.a.	138.327	-6,2
Hannover	30,00	5.452.669	3,0	17.492	15,2	75.695	-0,4
Xi'an	24,50	32.970.150	13,0	211.591	13,8	266.807	9,2
Delhi	10,00	45.981.773	15,7	773.896	11,8	347.434	7,3

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

²⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

Tabelle 13

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Konzern-Lagebericht 2014 Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich des Geschäftsverlaufs im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

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

Die weiteren Prognosen des Geschäftsverlaufs waren zutreffend.

Ertragslage Konzern

Zusammengefasste Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.598,9	2.394,6	204,3	8,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.583,8	2.383,8	200,0	8,4
EBITDA	848,8	790,1	58,7	7,4
Abschreibungen	328,3	307,3	21,0	6,8
EBIT	520,5	482,8	37,7	7,8
Finanzergebnis	-86,7	-108,1	21,4	-
EBT	433,8	374,7	59,1	15,8
Konzern-Ergebnis	297,0	251,8	45,2	18,0
Ergebnis je Aktie in € (unverwässert)	3,00	2,54	0,46	18,1

Tabelle 14

Der Fraport-Konzern erzielte im vergangenen Geschäftsjahr **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.598,9 Mio € und damit 204,3 Mio € mehr als im Geschäftsjahr 2014 (+8,5%). Alle Segmente des Konzerns trugen zu der positiven Entwicklung bei. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb des Standorts Frankfurt, die im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 steht und im Geschäftsjahr 2015 die

Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star betraf, lag der Umsatz im Geschäftsjahr 2015 bei 2.583,8 Mio €. Im Verhältnis zu dem ebenfalls bereinigten Vorjahreswert von 2.383,8 Mio € war dies ein Zuwachs um 200,0 Mio € beziehungsweise um 8,4%. Wie in Vorjahren erzielte Fraport auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil seiner Konzern-Umsätze (mehr als ein Drittel) mit seinem Hauptkunden am Standort Frankfurt, der Deutschen Lufthansa.

Ursächlich für das Umsatzwachstum waren am Standort Frankfurt insbesondere die positive Passagierentwicklung sowie höhere Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte. Zusätzliche Erlöse resultierten auch aus dem Retail- und Parkierungsgeschäft. In Höhe von 3,62€ überstieg der Netto-Retail-Erlös pro Passagier am Standort Frankfurt den Vorjahreswert um 0,19€ oder 5,5%. Einerseits wirkte sich die gestiegene Anzahl interkontinental reisender Passagiere, die allgemein ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten in Retail-Geschäften aufweisen, positiv auf die Retail-Umsätze aus, andererseits schaffte die Euroschwäche zusätzliche Kaufanreize. Außerhalb von Frankfurt resultierten – über die positive Verkehrsentwicklung am Standort Lima hinaus – höhere Umsatzerlöse vor allem aus den neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. (erstmalig konsolidiert im August 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 39,1 Mio €) und Ljubljana (erstmalig konsolidiert im Oktober 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 27,6 Mio €). Weitere positive Effekte ergaben sich aus der Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsatzerlöse der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung €. Negativ entwickelte sich die Konzern-Gesellschaft Twin Star, die aufgrund einer rückläufigen Verkehrsentwicklung niedrigere Umsätze auswies. Rückläufige Umsätze resultierten zudem aus dem Wegfall der Erlöse der verkauften Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services sowie aus dem im Vorjahr planmäßig ausgelaufenen Management-Vertrag in Saudi Arabien.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** des Berichtsjahres lagen in Höhe von 49,8 Mio € um 7,3 Mio € über dem Vorjahreswert (+17,2%). Grund für den Anstieg war vornehmlich der Abgangsgewinn aus dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, der zu zusätzlichen Erträgen von 8,0 Mio € führte. Ohne den Abgangsgewinn hätten die sonstigen betrieblichen Erträge in etwa auf dem Niveau des Vorjahres gelegen. Leicht höhere **aktivierte Eigenleistungen** in den Segmenten Ground Handling, External Activities & Services sowie Aviation führten zu einem Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen von 28,3 Mio € auf 29,9 Mio €.

Die positive Umsatzentwicklung und zusätzliche sonstige betriebliche Erträge sowie aktivierte Eigenleistungen führten zu einem deutlichen Anstieg der **Gesamtleistung** im vergangenen Geschäftsjahr. In Höhe von 2.679,1 Mio € verzeichnete diese ein Wachstum von 213,1 Mio € gegenüber dem Wert des Geschäftsjahres 2014 (+8,6%). Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 lag diese in Höhe von 2.664,0 Mio € um 208,8 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert (+8,5%).

Aufwandseitig erhöhten sich die Material-, Personal- sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im zurückliegenden Geschäftsjahr. In Höhe von 610,4 Mio € lag der **Materialaufwand** um 77,1 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+14,5%). Ursächlich für den Anstieg waren unter anderem währungs- und verkehrsmengenbedingt höhere Aufwendungen in der Konzern-Gesellschaft Lima, die zu zusätzlichen Aufwendungen von 36,6 Mio € führten. Die in 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana erhöhten den Materialaufwand um weitere 24,5 Mio € beziehungsweise 4,7 Mio €. Am Standort Frankfurt führten insbesondere nicht aktivierbare Aufwendungen aus Investitionen zu zusätzlichen Materialaufwendungen. Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen lag der konzernweite Materialaufwand bei 595,3 Mio € und damit um 72,8 Mio € über dem bereinigten Vorjahreswert von 522,5 Mio € (+13,9%).

Der **Personalaufwand** stieg im vergangenen Geschäftsjahr um 56,3 Mio € auf 1.026,7 Mio € (+5,8%). Während die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+8,2 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+1,6 Mio €) zu zusätzlichen Personalaufwendungen von 9,8 Mio € führten, resultierte ein Großteil der gestiegenen Aufwendungen aus Tarifabschlüssen im öffentlichen Dienst und Sicherheitsgeschäft, die sich insbesondere auf die Beschäftigten am Standort Frankfurt auswirkten. Auch die Bildung einer Rückstellung für die Übergangsversorgung der Beschäftigten der Feuerwehr am Standort Frankfurt wirkte sich aufwands erhöhend aus. Im Wesentlichen währungskursbedingt stieg der Personalaufwand in der Konzern-Gesellschaft Lima um 2,1 Mio €.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen unter anderem aufgrund höherer Wertberichtigungen sowie durch die neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+4,6 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+4,5 Mio €) von 172,2 Mio € auf 193,2 Mio € (+12,2%). Währungskurs- und mengenbedingt erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen auch in der Konzern-Gesellschaft Lima (+1,1 Mio €).

Trotz des höheren operativen Aufwands führte die deutliche Verbesserung der Gesamtleistung im vergangenen Geschäftsjahr zu einem Anstieg des **Konzern-EBITDA**. In Höhe von 848,8 Mio € überschritt das Konzern-EBITDA den Vorjahreswert um 58,7 Mio € (+7,4%). Bezogen auf den Konzern-Umsatz bedeutete dieser Wert eine **EBITDA-Marge** von 32,7% und damit eine annähernd konstante Marge im Vergleich zum Wert des Geschäftsjahres 2014 von 33,0%. Unter Bereinigung der Erlöse und Aufwendungen aus der Erfassung ergebnisneutraler kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt erreichte die EBITDA-Marge einen Wert von 32,9% (im Vorjahr: 33,1%).

Abschreibungen in Höhe von 328,3 Mio € (+6,8% im Vergleich zum Vorjahr) führten zu einem **Konzern-EBIT** von 520,5 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr erhöhten sich die Abschreibungen vor allem aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Erfassung der Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+7,5 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+5,4 Mio €) sowie durch Abschreibungen, die im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der FCS standen und durch die Umrechnung der Abschreibungen der Konzern-Gesellschaft Lima. Aufgrund der positiven Entwicklung des Konzern-EBITDA erreichte das Konzern-EBIT – trotz der höheren Abschreibungen – einen Zuwachs um 37,7 Mio € gegenüber dem Vorjahr (+7,8%).

Das **Finanzergebnis** verbesserte sich im vergangenen Geschäftsjahr spürbar von –108,1 Mio € auf –86,7 Mio € (+21,4 Mio €). Gründe für die positive Entwicklung waren ein besseres Zins- sowie sonstiges Finanzergebnis. Während sich das Zinsergebnis vor allem aufgrund rückläufiger Zinsen für langfristige Darlehen verbesserte, entwickelte sich das sonstige Finanzergebnis – trotz unrealisierter Fremdwährungskursverluste aus der Marktbewertung eines CHF-Darlehens – im Wesentlichen durch die Marktbewertung von Derivaten positiv. Die negative Verkehrsentwicklung am Standort Antalya führte zu einem Rückgang des Ergebnisses aus At-Equity bewerteten Unternehmen. Gegenläufig wirkte hier ein höherer Beitrag der Konzern-Gesellschaft Xi'an. Die Aktivierung von Bauzeitinsen wirkte sich im vergangenen Geschäftsjahr mit 15,8 Mio € reduzierend auf den Zinsaufwand aus (im Vorjahr: 15,2 Mio €).

Das bessere Konzern-EBIT und Finanzergebnis führten zu einer deutlichen Erhöhung des **Konzern-EBT**. In Höhe von 433,8 Mio € übertraf das EBT den Vorjahreswert um 59,1 Mio € (+15,8%). Bei einer **Steuerquote** von 31,5% (im Vorjahr: 32,8%) erhöhte sich auch das **Konzern-Ergebnis** ebenfalls spürbar um 45,2 Mio € gegenüber dem Wert aus 2014 auf 297,0 Mio € (+18,0%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** lag bei 3,00€ und damit um 0,46€ über dem Wert des Vorjahres (+18,1%).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Konzern-Lagebericht 2014 Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich der Konzern-Ertragslage im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

In Höhe von 848,8 Mio € überstieg das Konzern-EBITDA die prognostizierte Spanne von rund 820 Mio € bis etwa 840 Mio € leicht. Als Grund für das höher als erwartete Konzern-EBITDA ist insbesondere der Abgangsgewinn aus dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services in Höhe von 8,0 Mio € zu nennen. Leicht höher als prognostizierte Abschreibungen, die unter anderem auf den Anteilsverkauf an der FCS sowie auf die Umrechnung der Abschreibung der Konzern-Gesellschaften Lima und AMU Holdings Inc. zurückzuführen waren, führten jedoch dazu, dass das Konzern-EBIT – trotz des besseren Konzern-EBITDA – innerhalb der prognostizierten Bandbreite ausfiel. Ein positiveres Finanzergebnis führte zudem zu einem leicht über den Erwartungen liegenden Konzern-EBT von 433,8 Mio € (Prognose zwischen etwa 405 Mio € und 425 Mio €). Auch das Konzern-Ergebnis fiel aufgrund dessen besser aus.

Die unterjährig angepassten und im Neunmonatsbericht 2015 präsentierten Prognosen wurden durch die Werte des Konzern-Abschlusses 2015 bestätigt. Auch die im Konzern-Lagebericht 2014 angegebene und unterjährig nicht angepasste Prognose hinsichtlich des Konzern-Umsatzes hat sich im vergangenen Geschäftsjahr bestätigt.

Ertragslage Segmente

Aviation

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	927,3	884,2	43,1	4,9
Personalaufwand	320,9	296,1	24,8	8,4
EBITDA	237,5	236,9	0,6	0,3
EBITDA-Marge	25,6%	26,8%	-1,2 PP	-
EBIT	116,3	115,5	0,8	0,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.043	6.082	-39	-0,6

Tabelle 15

Der Umsatz im Segment Aviation stieg im Geschäftsjahr 2015 von 884,2 Mio € auf 927,3 Mio € (+4,9%). Gründe für die positive Entwicklung waren vor allem das Passagierwachstum am Standort Frankfurt sowie die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2015 um durchschnittlich 2,9%. Auch die Sicherheitsleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich um 8,1 Mio € (+7,4%). Trotz des Umsatzanstiegs und höherer Erträge aus Rückstellungsaufhebungen lag das Segment-EBITDA nahezu unverändert zum Vorjahr bei 237,5 Mio € (+0,3%). Ursächlich für die konstante EBITDA-Entwicklung waren deutlich gestiegene Aufwendungen. Zusätzlich zu höheren Personalaufwendungen aus Tarifaufschlägen im Sicherheitsgeschäft und im öffentlichen Dienst wirkte sich die Bildung einer Rückstellung für die Übergangsversorgung der Beschäftigten der Feuerwehr aufwandserhöhend aus. Innerhalb der Sachaufwendungen waren es unter anderem höhere nicht aktivierbare Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen sowie höhere Rückstellungsbildungen, die zu einem Anstieg führten. Weitere Aufwendungen resultierten aus temporären Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit am Standort Frankfurt.

Abschreibungen, die in Höhe des Vorjahresniveaus lagen, führten zu einem Segment-EBIT von 116,3 Mio €. Verglichen mit dem Gesamtjahr 2014 bedeutete dies einen leichten Anstieg um 0,8 Mio € oder 0,7%.

Retail & Real Estate

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	488,2	455,7	32,5	7,1
Personalaufwand	48,6	46,2	2,4	5,2
EBITDA	378,8	356,5	22,3	6,3
EBITDA-Marge	77,6%	78,2%	-0,6 PP	-
EBIT	295,1	275,0	20,1	7,3
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	624	613	11	1,8

Tabelle 16

Die Umsatzerlöse des Segments Retail & Real Estate verbesserten sich im Berichtsjahr spürbar von 455,7 Mio € im Vorjahr auf 488,2 Mio € (+7,1%). Der höhere Umsatz von 32,5 Mio € war insbesondere auf zusätzliche Erlöse im Retail-Geschäft zurückzuführen (+16,1 Mio € gegenüber dem Vorjahr). Dort wirkte sich insbesondere das Passagierwachstum in Frankfurt – und dabei vor allem die gestiegene Zahl interkontinental reisender Passagiere, die ein überdurchschnittliches Ausgabeverhalten in Retail-Geschäften aufweisen – umsatzsteigernd aus. Positiv wirkte auch die Abwertung des € gegenüber einer Vielzahl internationaler Währungen. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ erreichte im Geschäftsjahr 2015 einen Wert von 3,62 € und damit ein Wachstum um 5,5% gegenüber dem Vorjahr. Zusätzliche Erlöse wurden im vergangenen Geschäftsjahr auch in den Bereichen Real Estate – aufgrund höherer Mieteinnahmen – und Parkierung – aufgrund von Mengen- und Preiseffekten – erzielt. Grundstücksverkäufe auf dem Mönchhof-Gelände führten im vergangenen Geschäftsjahr zu einmaligen Umsatzerlösen im mittleren einstelligen Mio-€-Bereich.

Trotz gestiegener operativer Aufwendungen, die unter anderem aus Materialaufwendungen im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen sowie aus nicht aktivierbaren Investitionen und Tarif- und Mengeneffekten im Personalbereich resultierten, stieg das Segment-EBITDA in 2015 deutlich um 22,3 Mio € auf 378,8 Mio € (+6,3%). Positiv wirkten sich dabei auch höhere übrige Erträge aus, die im Wesentlichen aus Rückstellungsaufhebungen resultierten. Leicht höhere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 295,1 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr war dies ein spürbares Wachstum von 20,1 Mio € oder 7,3%.

Ground Handling

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	673,1	656,2	16,9	2,6
Personalaufwand	429,4	412,0	17,4	4,2
EBITDA	46,4	44,3	2,1	4,7
EBITDA-Marge	6,9%	6,8%	0,1 PP	–
EBIT	6,0	7,5	–1,5	–20,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.262	9.038	224	2,5

Tabelle 17

Die höhere Passagierzahl, gestiegene Höchststartgewichte sowie die Anhebung der Infrastruktur-Entgelte führten im Geschäftsjahr 2015 im Segment Ground Handling zu einem Umsatzwachstum von 2,6% auf 673,1 Mio € (+16,9 Mio €). Aufwandseitig stieg vor allem der Personalaufwand verkehrsmengen- und preisbedingt von 412,0 Mio € auf 429,4 Mio € (+4,2%).

Trotz des höheren Personalaufwands sowie geringerer sonstiger betrieblicher Erträge, die im Vorjahr im Wesentlichen aus Rückstellungsaufösungen resultierten, verbesserte sich das Segment-EBITDA von 44,3 Mio € auf 46,4 Mio € (+4,7%). Ursächlich für die positive Entwicklung war insbesondere der Umsatzanstieg. Höhere Abschreibungen, die unter anderem im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der FCS standen, führten zu einem Segment-EBIT von 6,0 Mio €. Im Vorjahresvergleich war dies ein Rückgang um 1,5 Mio € oder 20,0%.

External Activities & Services

in Mio €	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	510,3	398,5	111,8	28,1
Personalaufwand	227,8	216,1	11,7	5,4
EBITDA	186,1	152,4	33,7	22,1
EBITDA-Marge	36,5%	38,2%	–1,7 PP	–
EBIT	103,1	84,8	18,3	21,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	4.791	4.662	129	2,8

Tabelle 18

Das Segment External Activities & Services wies im Berichtszeitraum einen deutlichen Umsatzanstieg um 111,8 Mio € auf 510,3 Mio € aus (+28,1%). Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Umsatz im Geschäftsjahr 2015 von 387,7 Mio € im Vorjahr auf 495,2 Mio € (+27,7%). Über die positive Verkehrsentwicklung am Standort Lima hinaus resultierten höhere Umsatzerlöse von 66,7 Mio € aus den neuen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. (erstmalig konsolidiert im August 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 39,1 Mio €) und Ljubljana (erstmalig konsolidiert im Oktober 2014, Mehrumsatz im Berichtszeitraum von 27,6 Mio €). Weitere positive Effekte ergaben sich aus der Umrechnung der in US-\$ erfassten Umsätze der Konzern-Gesellschaft Lima in die Konzern-Währung €. Negativ entwickelte sich hingegen die Konzern-Gesellschaft Twin Star, die aufgrund einer rückläufigen Verkehrsentwicklung geringere Umsatzerlöse auswies. Rückläufige Umsätze resultierten zudem aus dem Wegfall der Erlöse der verkauften Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services sowie aus dem im Vorjahr planmäßig ausgelaufenen Management-Vertrag in Saudi Arabien.

Bei einer unterproportionalen Aufwandsentwicklung verbesserte sich das Segment-EBITDA auch aufgrund des Gewinns aus dem Abgang der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services in Höhe von 8,0 Mio € deutlich von 152,4 Mio € auf 186,1 Mio € (+22,1%). Gestiegene Abschreibungen, die vor allem aus den neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+7,5 Mio €) und AMU Holdings Inc. (+5,4 Mio €) resultierten, führten zu einem Segment-EBIT von 103,1 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Steigerung um 18,3 Mio € beziehungsweise 21,6%.

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt

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 € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %
AMU Holdings Inc. ²⁾	100	59,7	20,6	>100	11,8	3,8	>100	3,6	0,9	>100	3,7	1,1	>100
Ljubljana ²⁾	100	34,8	7,2	>100	12,6	1,7	>100	2,6	-0,8	-	3,3	-0,6	-
Lima	70,01	277,9	214,3	29,7	100,1	76,7	30,5	82,5	61,8	33,5	46,3	32,1	44,2
Twin Star	60	53,9	60,7	-11,2	32,4	35,7	-9,2	20,9	24,4	-14,3	13,2	15,8	-16,5

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %	2015	2014	Δ %
Antalya ³⁾	51/50	301,0	326,8	-7,9	258,3	282,6	-8,6	160,6	184,0	-12,7	67,8	85,2	-20,4
Pulkovo/Thalita	35,5	233,1	369,9	-37,0	125,4	108,7	15,4	87,1	67,0	30,0	-8,8	-291,7	-
Hannover	30	146,1	142,0	2,9	28,3	27,1	4,4	8,1	7,2	12,5	3,8	1,1	>100
Xi'an ⁴⁾	24,5	200,7	143,9	39,5	84,7	56,6	49,6	36,1	29,0	24,5	20,5	12,6	62,7

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2015: 263,0 Mio € (2014: 204,7 Mio €);

Twin Star 2015: 53,7 Mio € (2014: 59,5 Mio €); Pulkovo/Thalita 2015: 208,1 Mio € (2014: 241,3 Mio €).

²⁾ Werte seit Fraport-Anteilsverkauf: AMU Holdings Inc. seit August 2014 und Ljubljana seit Oktober 2014.

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

⁴⁾ Vorjahreswerte angepasst.

Tabelle 19

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

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

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

Aufgrund der rückläufigen Passagierzahlen verzeichnete die Konzern-Gesellschaft **Twin Star** im Berichtsjahr einen Umsatz-, EBITDA-, EBIT- sowie einen Ergebnisrückgang. Bei einem Umsatzrückgang um 6,8 Mio € (Rückgang ohne IFRIC 12-Effekt: 5,8 Mio €) verringerte sich das EBITDA der Gesellschaft um 3,3 Mio €. Geringere Aufwendungen standen unter anderem im Zusammenhang mit rückläufigen

umsatzabhängigen Konzessionszahlungen sowie einem verkehrsmengenbedingt niedrigeren Personalbestand. Nahezu konstante Abschreibungen sowie eine Verbesserung innerhalb des Finanzergebnisses führten zu einem um 2,6 Mio € niedrigeren Ergebnis von 13,2 Mio €.

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

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

At-Equity-Methode – in der Nebenrechnung erfassten anteiligen Verlust der Konzern-Gesellschaft zum 31. Dezember 2015 auf 107,2 Mio €.

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

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Konzern-Lagebericht 2014 Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich der Segment-Ertragslage im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Aufgrund höherer Aufwendungen, die unter anderem im Zusammenhang mit der Bildung einer Rückstellung für die Übergangsvorsorge der Beschäftigten der Feuerwehr standen, verlief die Entwicklung des Aviation Segment-EBITDA und -EBIT schlechter als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Wachstum zwischen rund 5 Mio € und 15 Mio €).

Der Segment-Umsatz sowie das Segment-EBITDA und -EBIT des Segments Retail & Real Estate entwickelten sich hingegen besser als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert (Prognosen zu Beginn des Geschäftsjahres: Umsatzanstieg von bis zu etwa 5 %, Segment-EBITDA und -EBIT in etwa auf dem Vorjahresniveau). Gründe waren sowohl höher als angenommene Erlöse und übrige Erträge als auch geringere Aufwendungen.

Unter anderem aufgrund des Anteilsverkaufs an der Konzern-Gesellschaft FCS fiel der Umsatzzuwachs im Segment Ground Handling niedriger als zu Beginn des Geschäftsjahres prognostiziert aus (Prognose zu Beginn des Geschäftsjahres: Umsatzanstieg von bis zu 30 Mio €). Die geringen Auswirkungen der Konzern-Gesellschaft FCS auf das Segment-EBITDA wie auch auf das Segment-EBIT führten dazu, dass die zu Beginn des Geschäftsjahres gegebenen Prognosen für die beiden Ergebnisgrößen im Wesentlichen eingehalten wurden (Prognosen: Werte, die sich in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen).

Die Ertragsentwicklung des Segments External Activities & Services verlief innerhalb der zu Geschäftsjahresbeginn gegebenen Prognosen.

Die unterjährig angepassten und im Neunmonatsbericht 2015 präsentierten Prognosen wurden durch die Werte des Konzern-Abschlusses 2015 weitestgehend bestätigt.

Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA 2015

Trotz Umsatzsteigerungen konnten die Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling ihre Anteile am Konzern-Umsatz nicht steigern. Grund hierfür war das starke Umsatzwachstum im Segment External Activities & Services, das vor allem auf die erstmalig ganzjährige Konsolidierung der in 2014 erworbenen Konzern-Gesellschaften AMU Holdings Inc. und Ljubljana sowie auf die positive Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Lima zurückzuführen war. In Höhe von 35,7% behielt das Segment Aviation jedoch den größten Anteil am Konzern-Umsatz (im Vorjahr: 36,9%).

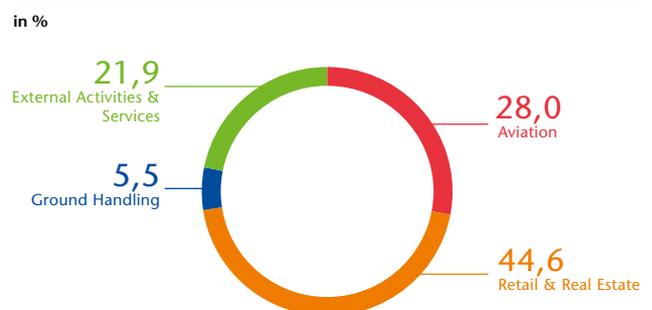
Das Segment Retail & Real Estate steuerte mit einem Anteil von 44,6% erneut den größten Anteil zum Konzern-EBITDA bei (im Vorjahr: 45,1%). Analog zum Konzern-Umsatz erhöhte das Segment External Activities & Services aufgrund der deutlich positiven Entwicklung auch seinen Anteil am Konzern-EBITDA (von 19,3% auf 21,9%), während die weiteren Segmente geringere Anteile am Konzern-EBITDA besaßen (Aviation 2015: 28,0%, im Vorjahr: 30,0%, Retail & Real Estate 2015: 44,6%, im Vorjahr 45,1% und Ground Handling 2015: 5,5%, im Vorjahr: 5,6%).

Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2015



Grafik 6

Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2015



Grafik 7

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 2014 reduzierte sich die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2015 von 9.013,2 Mio € auf 8.847,3 Mio € (-1,8%). Grund für den leichten Rückgang waren geringere langfristige Vermögenswerte und langfristige Schulden.

Die **langfristigen Vermögenswerte** verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2014 von 8.081,3 Mio € um 1,9% auf 7.926,3 Mio €. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen fristigkeitsbedingte Umgliederungen von Wertpapieren des Postens „Andere Finanzanlagen“ in den kurzfristigen Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“. Der Rückgang der „Sachanlagen“ war vor allem auf ein Investitionsvolumen zurückzuführen, das geringer als die planmäßigen Abschreibungen ausfiel. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen trotz der fristigkeitsbedingten Umgliederung in Höhe von 921,0 Mio € um 1,2% unter dem Wert des Bilanzstichtags 2014. Ursächlich für den Rückgang war ein stichtagsbedingt geringerer Bestand an „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“. Der Posten „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ stand in der Vorjahresbilanz im Zusammenhang mit den mittlerweile veräußerten Konzern-Gesellschaften Air-Transport IT Services Inc., der FSG sowie der Adria Airways Tehnika, d.d.

Trotz der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** in 2015 von 3.286,0 Mio € auf 3.511,7 Mio € (+6,9%). Hintergrund des Anstiegs war vor allem das positive Konzern-Ergebnis. Verringert um die Posten „Nicht beherrschende Anteile“ in Höhe von 74,4 Mio € sowie den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 124,7 Mio € erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 31. Dezember 2015 einen Wert von 37,4% und lag damit um 3,0 Prozentpunkte über dem Wert zum 31. Dezember 2014 von 34,4%.

Die **langfristigen Schulden** lagen in Höhe von 4.230,6 Mio € um 677,5 Mio € unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2014 (-13,8%). Vor allem um 600,5 Mio € rückläufige langfristige Finanzschulden, die aufgrund ihrer verbleibenden Restlaufzeit in kurzfristige Finanzschulden umgegliedert wurden, führten zu dem geringeren Wert. Eine positive Entwicklung der Marktwerte von Derivaten führte zu geringeren „Sonstigen Verbindlichkeiten“. Eine Zunahme von 819,1 Mio € auf 1.105,0 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Schulden** (+34,9%). Grund der Zunahme war insbesondere ein Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden. Während die fristigkeitsbedingten Umgliederungen den Posten der kurzfristigen Finanzschulden erhöhten, wirkten Kredit-Tilgungen reduzierend.

Trotz der Aufnahme eines Schuldscheindarlehens in Höhe von 125,0 Mio € lagen die **Brutto-Finanzschulden** zum 31. Dezember 2015 mit 3.817,4 Mio € um 375,0 Mio € unter dem Niveau des 31. Dezember 2014 (-8,9%). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.043,1 Mio € (31. Dezember 2014: 1.179,6 Mio €) ergaben sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2014 um 7,9% niedrigere **Netto-Finanzschulden** von 2.774,3 Mio € (31. Dezember 2014: 3.012,8 Mio €). Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 83,8% (31. Dezember 2014: 97,3%).

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich Unternehmenskäufe/-verkäufe sowie Anteilerhöhungen/-reduzierungen nicht wesentlich auf die Entwicklung der Vermögens- und Kapitalstruktur ausgewirkt. Auch 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 8

Zugänge zum Anlagevermögen

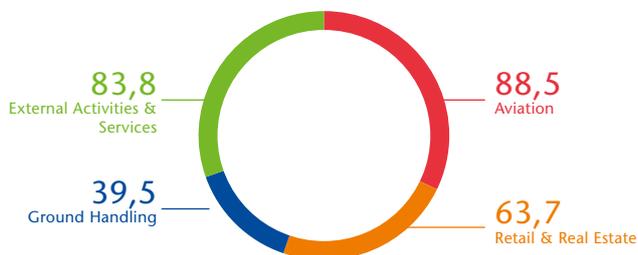
Im Geschäftsjahr 2015 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 409,8 Mio € und damit um 78,2 Mio € unter dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (2014: 488,0 Mio €). Von diesem Betrag betrafen 235,3 Mio € „Sachanlagen“ (2014: 270,3 Mio €), 134,3 Mio € „Finanzanlagen“ (2014: 161,9 Mio €), 8,4 Mio € „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (2014: 16,4 Mio €) und 31,8 Mio € „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ und „Flughafen-Betreiberprojekte“ (2014: 39,4 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeit-zinsen belief sich auf 15,8 Mio € (2014: 15,2 Mio €).

In Höhe von 245,0 Mio € entfiel der Großteil der Zugänge auf die Fraport AG (2014: 276,2 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei Investitionen in den Bestand der Infrastruktur sowie diverse Bautätigkeiten für das Terminal 3. 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 gehaltenen Immobilien entfielen auf folgende Segmente:

Zugänge je Segment

in Mio €



Grafik 9

Kapitalflussrechnung

Im Geschäftsjahr 2015 erzielte der Fraport-Konzern einen **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** von 652,2 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr war dies ein Anstieg um 146,0 Mio € beziehungsweise 28,8%. Zusätzlich zu einem deutlichen Anstieg aus dem betrieblichen Bereich, der vorrangig aus der operativen Ergebnisverbesserung resultierte, verbesserte sich das Verhältnis der gezahlten Zinsen und Ertragsteuern im Vorjahresvergleich.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag insbesondere aufgrund des Wegfalls von Zahlungen zum Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen um 279,5 Mio € unter dem Wert des Vorjahres bei 244,3 Mio € (– 53,3%). Bei nahezu konstanten Mittelabflüssen für Investitionen in Sachanlagen führte vor allem die deutliche Verbesserung des Operativen Cash Flows zu einem spürbaren Anstieg des **Free Cash Flow** von 246,8 Mio € auf 393,6 Mio € (+146,8 Mio €). Der Verkauf konsolidierter Tochterunternehmen betraf die Veräußerungen der Anteile an der Air-Transport IT Services (+10,0 Mio €) und der FSG (–0,3 Mio €). Inclusive der Investitionen und Erlöse aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen

sowie der Rückflüsse von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten ergab sich im vergangenen Geschäftsjahr ein **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 57,7 Mio €. Im Vorjahreszeitraum lag dieser um 235,0 Mio € höher bei 292,7 Mio €.

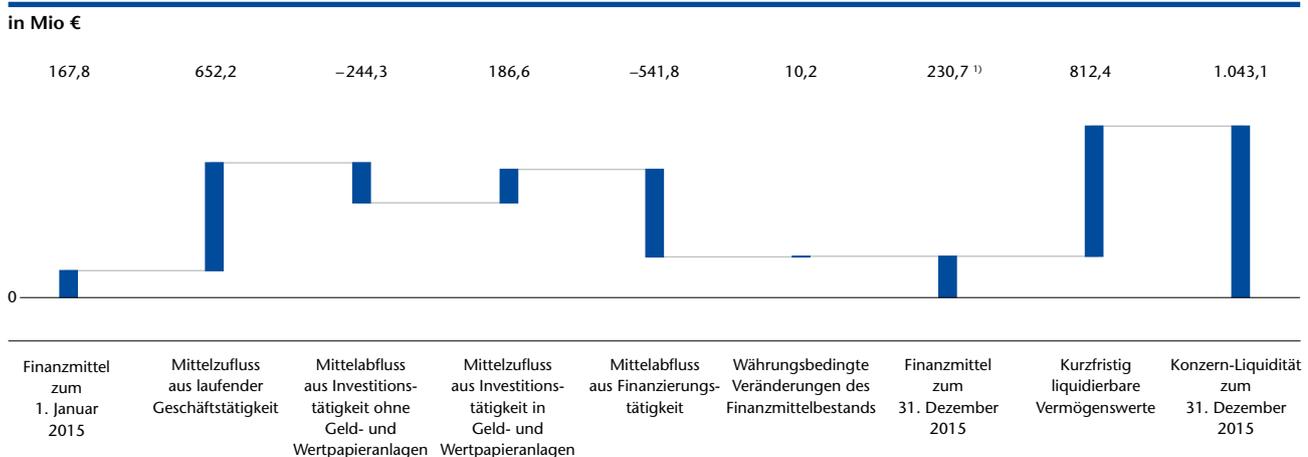
Innerhalb der **Finanzierungstätigkeit** wurden langfristige Finanzschulden von 561,1 Mio € (im Vorjahr: 460,0 Mio €) zurückgeführt, sodass sich der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit im Berichtsjahr auf 541,8 Mio € belief. Der im Vorjahr deutlich niedrigere Wert von 184,5 Mio € (geringerer Mittelabfluss von 357,3 Mio €) stammte insbesondere aus höheren Zuflüssen liquider Mittel im Geschäftsjahr 2014, die aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden resultierten (Delta von 275,0 Mio €). Der Erwerb „Nicht beherrschender Anteile“ resultierte aus der Übernahme der restlichen Anteile an der Konzern-Gesellschaft Ljubljana, die auf den Squeeze-out-Beschluss der Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. vom 19. Januar 2015 folgte. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen zum Bilanzstichtag Bankguthaben in unveränderter Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Der **Finanzmittelbestand** der Kapitalflussrechnung belief sich daher zum 31. Dezember 2015 auf 230,7 Mio €, 62,9 Mio € mehr als im Vorjahr.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bank- und Kassenbestände	39,8	17,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	190,9	150,4
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	230,7	167,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	152,0	210,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
Finanzmittelbestand in der Konzernbilanz	406,0	401,1

Tabelle 20

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



¹⁾ 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 10

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement der Fraport AG verfolgte in 2015 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 (26,6%), Anleihen (25,9%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (21,1%) sowie Schuldscheindarlehen (26,4%). Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 970 Mio €.

In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,6 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,6 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil

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

Die 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	50	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42% p.a.
			2022			2,90% p.a.
			2030			4,00% p.a.
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74% p.a.
			2022			3,06% p.a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0% p.a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436% p.a.
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436% p.a.	
2015	125	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	770	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25% p.a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875% p.a.
Bilaterale Darlehen	1993–2012	999 (überwiegend in € denominated)	2016–2028	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 21

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. Hinsichtlich der finanziellen Kennzahlen waren sämtliche Klauseln zum Bilanzstichtag 2015 eingehalten.

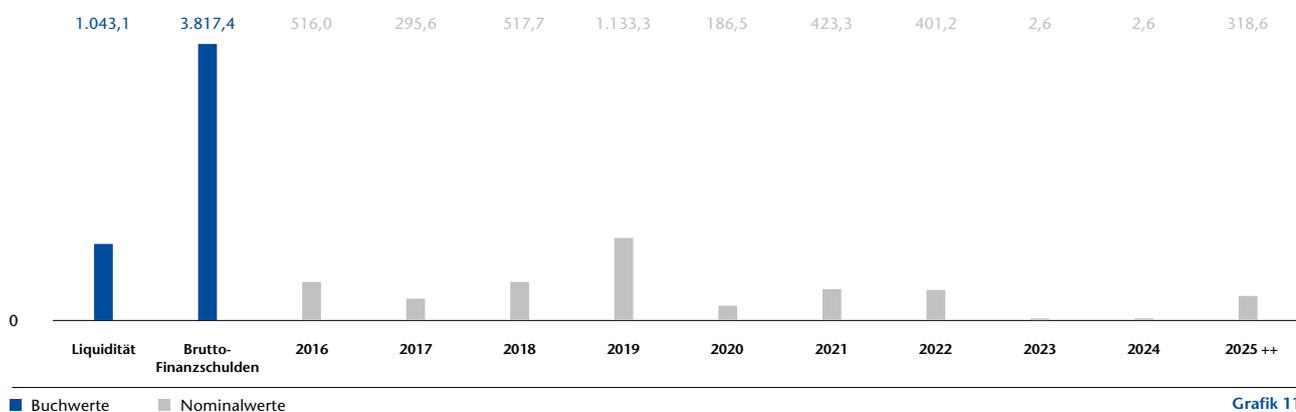
Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung in Lima besteht zudem eine Kreditklausel, nach der die Einhaltung der im Konzessionsvertrag festgelegten Übereignung von für den Flughafen-Ausbau erforderlichem Bauland durch den peruanischen Staat an die Konzern-Gesellschaft Lima bis zum 31. Dezember 2015 vorgesehen ist. Da die Übereignung durch den Staat bis zum 31. Dezember 2015 nicht vollständig erfolgt ist, hat die Konzern-Gesellschaft diese Kreditklausel mit Ablauf des 31. Dezember 2015 nicht eingehalten. Bis zur Klärung dieses Zustands ist die Konzern-Gesellschaft derzeit nur nach vorheriger

Zustimmung der Kreditgeber berechtigt, Dividenden auszuschütten. Ferner bestehen Investitionsrestriktionen. Die Konzern-Gesellschaft in Lima ist aktuell in Verhandlungen mit dem peruanischen Staat, um diese Situation zu beheben.

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2015

in Mio €



Grafik 11

Liquiditätsanalyse

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

Anlagestruktur der Fraport AG

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

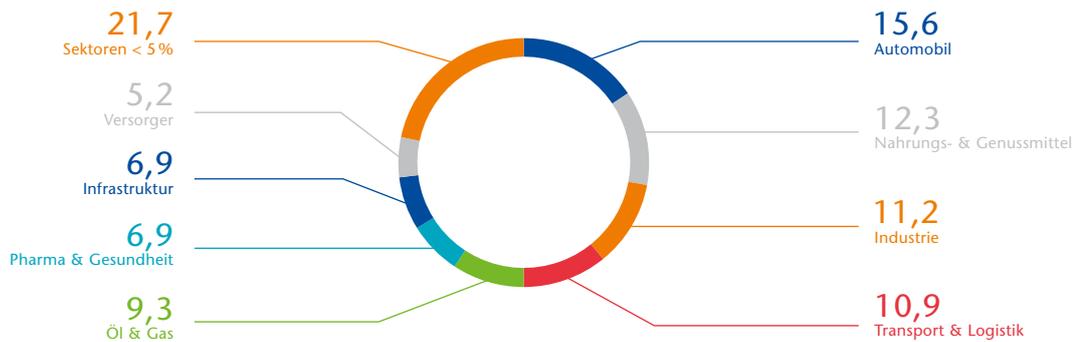
¹⁾ Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

Tabelle 22

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

Verteilung der Industrieanlagen

in %

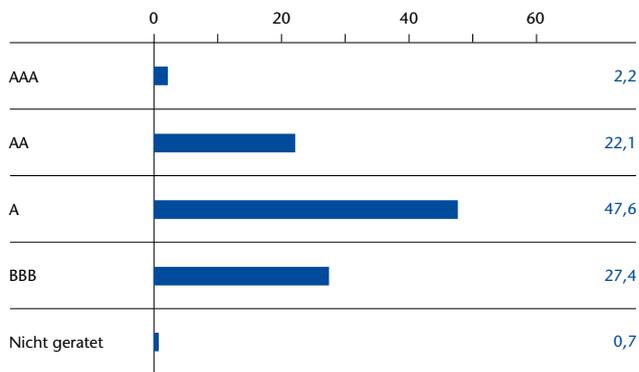


Grafik 12

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

in %



Grafik 13

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

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

Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 329,7 Mio € (im Vorjahr: 174,6 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.

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 Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich der Vermögens- und Finanzlage im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Aufgrund eines später als geplanten Baubeginns von Terminal 3 in Frankfurt lag das Investitionsvolumen in Sachanlagen leicht unter der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (Prognose: leichter Anstieg des Investitionsvolumens gegenüber 2014). Als Resultat entwickelte sich auch der Free Cash Flow positiver als angenommen und die Netto-Finanzschulden waren stärker rückläufig (Prognosen: weiterhin deutlich positiver Free Cash Flow, Netto-Finanzschulden leicht unter dem Wert

zum Bilanzstichtag 2014). Unter anderem aufgrund der guten Entwicklung des Konzern-Ergebnisses erreichten das Konzern-Eigenkapital und die Eigenkapitalquote größere Zuwächse als zu Beginn des Geschäftsjahres angenommen (Prognosen: jeweils leichte Anstiege gegenüber den Stichtagswerten 2014). Als Konsequenz war auch die Gearing Ratio stärker als prognostiziert rückläufig (Prognose: Rückgang um bis zu etwa 5 Prozentpunkte). Die geringe Investitionstätigkeit führte, bei planmäßiger Abschreibung, auch zu einem Rückgang der Bilanzsumme (Prognose: leichter Anstieg gegenüber 2014).

Der Operative Cash Flow sowie die Konzern-Liquidität entwickelten sich wie prognostiziert.

Wertorientierte Steuerung

Entwicklung des Wertbeitrags 2015

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services ¹⁾	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Adjustiertes EBIT ¹⁾	569,1	538,5	116,3	115,5	294,6	274,6	7,0	8,8	151,0	139,6
Fraport-Assets	6.071,0	5.830,5	2.481,0	2.456,1	1.887,5	1.870,0	608,8	605,2	1.093,8	899,2
Kapitalkosten vor Steuern	522,1	501,4	213,4	211,2	162,3	160,8	52,4	52,0	94,1	77,3
Wertbeitrag vor Steuern	46,9	37,1	-97,1	-95,7	132,3	113,8	-45,3	-43,3	56,9	62,3
ROFRA	9,4%	9,2%	4,7%	4,7%	15,6%	14,7%	1,2%	1,4%	13,8%	15,5%

¹⁾ Adjustiertes EBIT = EBIT zuzüglich der Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften
Werte 2014 aus Vergleichsgründen angepasst an neue Berechnungsmethode.

Tabelle 23

Im Geschäftsjahr 2015 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 9,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei 46,9 Mio € (im Vorjahr: 37,1 Mio €). Der Wertbeitrag des Segments Aviation reduzierte sich leicht von -95,7 Mio € auf -97,1 Mio € und blieb weiterhin negativ. Das Segment Retail & Real Estate steigerte seinen Wertbeitrag von 113,8 Mio € auf 132,3 Mio €. Grund hierfür war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten vor Steuern überproportionale EBIT-Entwicklung des Segments. Der Wertbeitrag des Segments Ground Handling verringerte sich aufgrund des rückläufigen EBIT leicht von -43,3 Mio € auf -45,3 Mio €. Wesentlich für den Rückgang des Wertbeitrags des Segments External Activities & Services war die rückläufige Ergebnisentwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya, sodass sich der Wertbeitrag von 62,3 Mio € auf 56,9 Mio € reduzierte.

Der ROFRA des Fraport-Konzerns stieg aufgrund der positiven Entwicklung des Segments Retail & Real Estate von 9,2% auf 9,4%.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich der Konzern- und Segment-Wertbeiträge im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Aufgrund einer geringer als angenommenen Entwicklung der adjustierten Segment-EBIT lagen die Wertbeiträge der Segmente Aviation sowie External Activities & Services unterhalb der Prognosen (Prognose Aviation: leichter Anstieg, Prognose External Activities & Services: spürbarer Anstieg). Die bessere Entwicklung der Ertragslage im Segment Retail & Real Estate führte hingegen zu einem Segment-Wertbeitrag, der die Prognose überstieg (Prognose: in etwa auf Vorjahresniveau). Die Wertbeiträge des Konzerns sowie des Segments Ground Handling bestätigten im Wesentlichen die Prognosen.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Indikatoren	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt)	80 %	80 %	0 PP	–
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt)	80,3 %	81,1 %	–0,8 PP	–
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt)	98,8 %	98,6 %	0,2 PP	–
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt)	98,9 %	97,7 %	1,2 PP	–
Mitarbeiterzufriedenheit ¹⁾	2,85	2,89	0,04	–
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle ²⁾	1.475	1.473	2	0,1
1.000-Mann-Quote ²⁾	27,0	28,8	–1,8	–

¹⁾ Werte ohne die Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star, deren Zufriedenheitswerte jeweils zum Redaktionsschluss nicht vorlagen.

²⁾ Werte zum Stichtag 31. Dezember 2015 beziehungsweise 31. Dezember 2014.

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

Tabelle 24

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

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

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

Pünktlichkeitsquote

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

Gepäck-Konnektivität

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

Anlagenverfügbarkeitsquote

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

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,85 und damit leicht über dem Wert des Vorjahres von 2,89. Vor allem in der Fraport AG verbesserte sich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Die Rücklaufquote lag mit 48 % nahezu unverändert zum Vorjahr (im Vorjahr: 49 %).

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle inklusive Wege- und Sportunfälle lag im vergangenen Geschäftsjahr 2015 bei 1.475 (bereinigt um FCS) und damit um 2 Unfälle über dem Vorjahreswert von 1.473 (+0,1 %). Abzüglich der nicht meldepflichtigen Unfälle lag die Zahl der Unfälle im Berichtsjahr bei 585 meldepflichtigen Unfällen, was bezogen auf die Gesamtbeschäftigten einer 1.000-Mann-Quote von 27,0 entsprach (im Vorjahr 28,8). Am Standort Frankfurt lag diese für die vollkonsolidierten Unternehmen im Berichtsjahr bei 27,8 und damit bezogen auf 1.000 Beschäftigte um 2,3 Unfälle unter dem Vorjahreswert.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2015 (siehe Lagebericht 2014, Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 91) gab es bezüglich der nicht finanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichung:

Entgegen der Prognose konnte die Zahl der Arbeitsunfälle nicht reduziert sondern lediglich in etwa auf dem Wert von 2014 gehalten werden. Die weiteren Prognosen wurden eingehalten.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten im Konzern

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.720	20.395	325	1,6
davon Fraport AG	10.561	10.725	-164	-1,5
davon Konzern-Gesellschaften	10.159	9.670	489	5,1
davon in Deutschland	18.865	18.657	208	1,1
davon im Ausland	1.855	1.738	117	6,7

Tabelle 25

Verglichen mit dem Vorjahr erhöhte sich die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2015 in Höhe von 20.395 auf 20.720 (+1,6%). In Deutschland kam es insbesondere in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens am Standort Frankfurt zu einem erhöhten Personalbedarf (+293 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 (-164 Beschäftigte). Außerhalb von Deutschland erhöhte sich der Personalbestand insbesondere aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Erfassung der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana (+301 Beschäftigte) und AMU Holdings Inc. (+16 Beschäftigte).

Mit 10,1% lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr leicht unter dem Wert des Vorjahres von 10,5%.

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten nach Segmenten	2015	2014	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.043	6.082	-39	-0,6
Retail & Real Estate	624	613	11	1,8
Ground Handling	9.262	9.038	224	2,5
External Activities & Services	4.791	4.662	129	2,8

Tabelle 26

Während das Segment Aviation im vergangenen Geschäftsjahr, vorrangig aufgrund einer rückläufigen Beschäftigtenzahl in der Fraport AG, eine geringere Mitarbeiterzahl auswies, resultierte der leichte Zuwachs im Segment Retail & Real Estate vor allem aufgrund einer höheren Beschäftigung in der Fraport AG. Im Segment Ground Handling stieg

die Mitarbeiterzahl insbesondere aufgrund zusätzlicher Beschäftigter in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service. Im Segment External Activities & Services erhöhte sich die Mitarbeiterzahl währenddessen durch die erstmalige ganzjährige Erfassung der neuen Konzern-Gesellschaften Ljubljana und AMU Holdings Inc.

Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2015	31.12.2014	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.038	23.116	-78	-0,3
davon Fraport AG	11.401	11.694	-293	-2,5
davon Konzern-Gesellschaften	11.637	11.422	215	1,9
davon in Deutschland	21.043	20.956	87	0,4
davon im Ausland	1.995	2.160	-165	-7,6

Tabelle 27

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Gesamtbeschäftigten (Beschäftigte inklusive Gemeinschaftsunternehmen, Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2015 von 23.116 auf 23.038 (-78 Beschäftigte). Der Rückgang bei der Fraport AG in Höhe von 293 Beschäftigten resultierte im Wesentlichen aus der Fluktuation von Mitarbeitern in Verbindung mit einem verstärkten Personaleinsatz bei den Konzern-Gesellschaften (+215 Beschäftigte). Im Ausland kam es unter anderem aufgrund des Verkaufs der Air-Transport IT Services sowie eines verkehrsmengenbedingt geringeren Personaleinsatzes in den Konzern-Gesellschaften Antalya und Twin Star zu einem Rückgang (-165 Beschäftigte).

Entwicklung der Personalstruktur

Fraport weiß die Vielfalt seiner Beschäftigten zu schätzen. Die Vielfalt hilft dem Konzern, die Anliegen seiner Kunden besser zu verstehen, innovative Lösungen zu entwickeln und in einer globalisierten 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 2015 um 0,5 Prozentpunkte auf 24,2% (im Vorjahr: 23,7%). In Höhe von 29,3% (im Vorjahr: 30,0%) überstieg die Quote der Frauen in den ersten fünf Führungsebenen auch in 2015 die zuvor genannte konzernweite Frauenquote.

Weitere Kennzahlen der Diversity entwickelten sich im Geschäftsjahr 2015 wie folgt: Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg leicht von 42,4 Jahren auf 42,8 Jahre. Eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) besaßen 20,2% der Beschäftigten (im Vorjahr: 20,2%). Die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 7,9% (im Vorjahr: 7,7%). Die Zahl der Weiterbildungstage nahm im Geschäftsjahr 2015 von durchschnittlich 3,0 Tagen auf 3,8 Tage zu.

Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Jedoch dienen der Gesellschaft Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Faktoren zur Erhöhung der eigenen Produktqualität und damit zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75).

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

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

Umwelt und Gesellschaft

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

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

Schallschutz

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

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

Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Zur Senkung der eigenen CO₂-Emission hat Fraport in 2015 am Standort Frankfurt den Austausch von Lüftungsanlagen im Terminal 1 weiter vorangetrieben. Zusätzliche energiesparende Maßnahmen umfassten eine nutzungsabhängige Steuerung der Terminal-Beleuchtung, den Einsatz von LED-Lampen in der Frachtumschlagshalle der Konzern-Gesellschaft FCS und die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Auch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem E-Mobilitätsprojekt „E-PORT AN“ wurden in 2015 ausgebaut. Basierend auf vorläufigen Zahlen emittierte die Konzern-Muttergesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr rund 218.000 Tonnen CO₂ und damit 8,3% weniger als im Vorjahr. Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes waren zum Ende des vergangenen Geschäftsjahr 96% der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften durch ein Umweltmanagement-System (EMAS oder ISO 14001) zertifiziert.

Wertschöpfung

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

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Ausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die direkte Wertschöpfung auf mehr als 2,7 Mrd €. Zur indirekten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die am Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen.

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

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2015

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

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

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

Fraport-Aktie

	2015	2014	Q1 2015	Q2 2015	Q3 2015	Q4 2015
Eröffnungskurs in €	48,04	54,39	48,04	55,67	56,34	55,19
Schlusskurs in €	58,94	48,04	55,67	56,34	55,19	58,94
Veränderung absolut in € ¹⁾	10,90	-6,35	7,63	0,67	-1,15	3,75
Veränderung in % ²⁾	22,7	-11,7	15,9	1,2	-2,0	6,8
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	62,30	57,77	57,93	62,30	60,67	60,59
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	48,04	47,19	48,04	55,72	51,63	54,51
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	56,34	52,13	53,48	58,11	55,87	57,87
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	151.188	100.101	126.772	148.938	176.356	150.714
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartalschlusskurs)	5.443	4.436	5.141	5.203	5.096	5.443

¹⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2015: 12,25 €, 2014: -5,10 €, Q2 2015: 2,02 €.

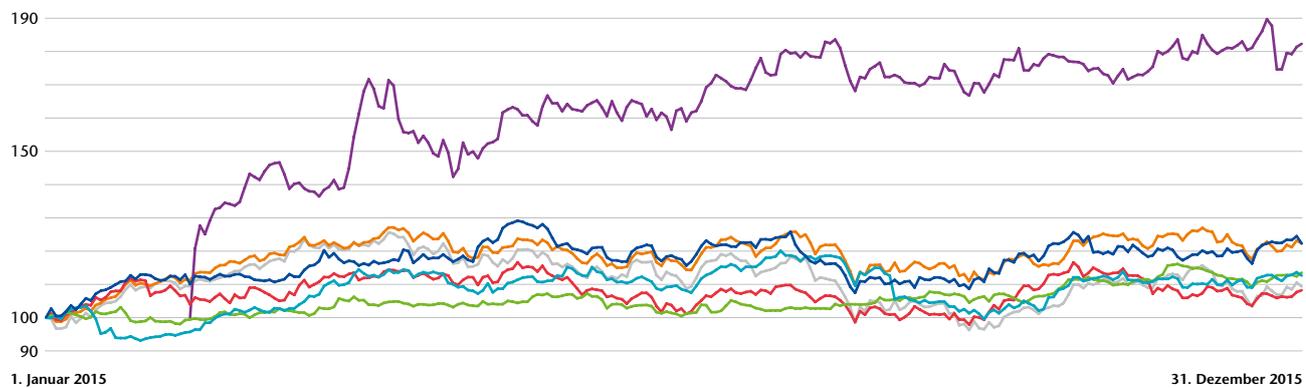
²⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2015: 25,5 %, 2014: -9,4 %, Q2 2015: 3,6 %.

Tabelle 28

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

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

in % (auf 100 indiziert)



■ Fraport AG ■ DAX ■ MDAX ■ Aéroports de Paris ■ Flughafen Wien ■ Flughafen Zürich ■ AENA

Grafik 14

Quelle: Bloomberg

Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

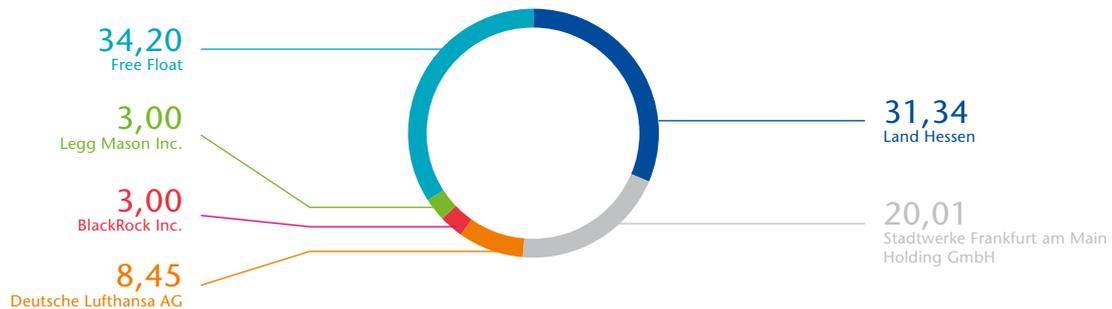
Stimmrechtsmitteilungen gemäß §21 WpHG

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

¹⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 4,87% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen. Tabelle 29
²⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.
³⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 3,002% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.
⁴⁾ RARE Infrastructure Limited waren davon 2,99% der Stimmrechte nach §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.
⁵⁾ Legg Mason, Inc. waren davon 3,001% der Stimmrechte gemäß §22 WpHG zuzurechnen.
⁶⁾ BlackRock, Inc. waren 3,003% der Stimmrechte nach §22 WpHG zuzurechnen und verfügte über Instrumente im Sinne des §25 Absatz 1 Nr. 1 WpHG und §25 Absatz 1 Nr. 2 WpHG, die weitere Stimmrechte in Höhe von 0,03% und 0,11% bedingten.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2015 ¹⁾

in %



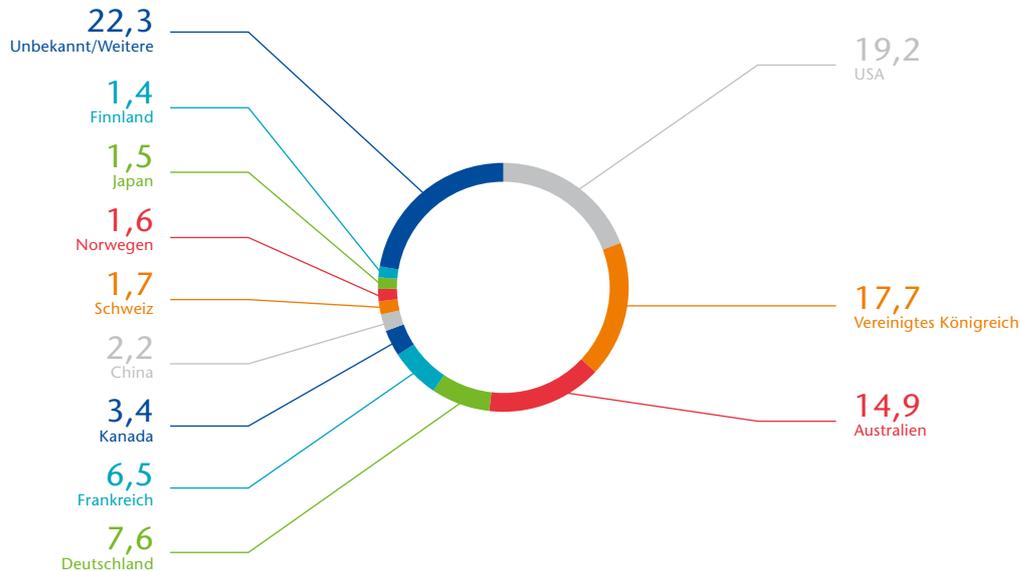
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2015 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 15

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

Streubesitz-Verteilung ¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Deutschen Lufthansa AG, Quelle: Ipreo.

Grafik 16

Dividende für das Geschäftsjahr 2015 (Gewinnverwendungsvorschlag)

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

Für das Geschäftsjahr 2015 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung 2016 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,35 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2015 von 58,94 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,3% (im Vorjahr: 2,8%). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 124,7 Mio € (im Vorjahr: 124,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 276,5 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 45,1% entsprechen (im Vorjahr: 53,1%).

Investor Relations (IR)

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

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

Hauptversammlung

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

Kapitalmarktrelevante Daten

		2015	2014
Grundkapital Fraport AG ¹⁾	in Mio €	923,9	923,4
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	92.385.076	92.342.748
Anzahl Aktien im Umlauf ²⁾ zum 31.12.	Stück	92.307.711	92.265.383
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.289.839	92.240.662
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	25,5	-9,4
Beta relativ zum MDAX		0,80	0,80
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	3,00	2,54
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,99	2,54
Kurs-Gewinn-Verhältnis		19,6	18,9
Dividende je Aktie ³⁾	in €	1,35	1,35
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	124,7	124,7
Dividendenrendite zum 31. Dezember ³⁾	in %	2,3	2,8
ISIN		DE 000 577 330 3	
Wertpapierkennnummer (WKN)		577330	
Tickerkürzel Reuters		FRAG.DE	
Tickerkürzel Bloomberg		FRA GR	
Auswahlindizes		MDAX, FTSE4Good Index, STOXX Global ESG Leaders Index, Euronext Vigeo (Europe 120/Eurozone 120), Deutschland Ethik 30 Aktienindex, Climate Disclosure Leadership Index (CDLI).	

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien.

²⁾ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

³⁾ Vorgeschlagene Dividende (2015).

Tabelle 30

Nachtragsbericht

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Nach Unterzeichnung der Konzessionsverträge zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses davon aus, die Transaktion Ende 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen zu übernehmen. Da bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses noch aufschiebende Bedingungen vorlagen (siehe Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 48), besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Transaktionsabschlusses. Der Vorstand prognostiziert daher die finanzielle Entwicklung für das Geschäftsjahr 2016 zunächst ohne Effekte aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum der nächsten fünf Jahre erwartet der Vorstand eine Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Konzern-Flughäfen auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand eine insgesamt positive operative Entwicklung des Konzerns. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen, insbesondere zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland und der Türkei, die sich vor allem auf die Geschäftsentwicklungen der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg auswirken können. Auch terroristische Anschläge oder die Gefahr vor terroristischen Anschlägen in touristisch geprägten Gebieten können sich auf die Nachfragesituationen an den Konzern-Standorten auswirken. Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Segment Ground Handling angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig.

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand ein anhaltend stabiles Wachstum der Passagierzahlen, das er im Geschäftsjahr 2016 – auch aufgrund geopolitischer Spannungen – bei rund 1 % bis etwa 3 % beziffert. Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit zusätzlichen Erlösen aus der Weiterentwicklung des Retail-Geschäfts. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken. Im Zusammenhang mit der anhaltenden Unterdeckung der Kapitalkosten in Frankfurt und der weiteren Investitionstätigkeit an den Flughafen-Standorten, allen voran in Frankfurt, geht der Vorstand im Prognosezeitraum von Erhöhungen der Flughafen-Entgelte aus, die in Frankfurt ab dem Geschäftsjahr 2017 erwartet werden. Der Verkauf von Anteilen an der Konzern-Gesellschaft FCS wird im Geschäftsjahr 2016 zu einem Rückgang der Erlöse im Segment Ground Handling führen. Aufgrund der geringen operativen Marge der Konzern-Gesellschaft wird sich dieser jedoch nur unwesentlich auf das EBITDA des Segments auswirken. Negative Effekte erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt insbesondere aus zusätzlichen Personalaufwendungen, die im Zusammenhang mit Tarifierhöhungen stehen werden, sowie aus einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand.

Außerhalb von Frankfurt wird die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima – zusätzlich zu der positiv angenommenen operativen Entwicklung – insbesondere durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung gekennzeichnet sein. Die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg wird, wie vorgenannt, zu einem Großteil von der politischen Entwicklung rund um Russland bestimmt. Dabei können sich Einschränkungen im Reiseverkehr zwischen Russland und der Türkei negativ auf die Standorte Antalya und St. Petersburg auswirken. Ein Ausweichen russischer Passagiere auf alternative Urlaubsdestinationen kann sich hingegen positiv auf die Standorte Varna und Burgas auswirken. Im Zusammenhang mit den seit Jahresbeginn 2016 stattgefundenen Anschlägen in Istanbul und Ankara, ist darüber hinaus von einer negativen Entwicklung des touristischen Verkehrs in Antalya im Geschäftsjahr 2016 auszugehen. Die weitere Entwicklung der Standorte Ljubljana, Hannover und Xi'an bewertet der Vorstand als insgesamt positiv, wobei der Standort Xi'an eine anhaltend hohe Dynamik aufweisen sollte.

Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die aus zukünftigen Zins- und Währungskursänderungen sowie aus der ungewissen operativen wie finanziellen Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya resultiert, erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Entwicklung des Konzern-Ergebnisses im Prognosezeitraum. Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion bereits Ende 2016 abgeschlossen wird, kann das Konzern-Ergebnis 2016 auch temporär rückläufig sein (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94). Im mittelfristigen Prognosezeitraum wird sich der Betrieb der griechischen Regional-Flughäfen ergebnissteigernd auswirken. Dabei rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 mit einem deutlichen Umsatzzuwachs im unteren dreistelligen Mio-€-Bereich und einem damit verbundenen wesentlichen EBITDA-Anstieg.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand – trotz anhaltender Investitionen in Instandhaltungsmaßnahmen sowie in das Terminal 3 – kurz- bis mittelfristig positive Free Cash Flows (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und Konzessionen), die nach Abzug von Dividendenzahlungen zu einer Reduzierung der Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio führen werden. Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird es jedoch, in Abhängigkeit von dem Zeitpunkt des Abschlusses sowie der Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio €, zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden von bis zu ceteris paribus 1,1 Mrd € kommen. Auch die Gearing Ratio wird aufgrund dessen deutlich ansteigen. Im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Investitionsbedarf an den Standorten Frankfurt, Lima und Griechenland erwartet der Vorstand insgesamt eine temporäre Erhöhung der Netto-Finanzverschuldung sowie der Gearing Ratio im mittelfristigen Prognosezeitraum.

Trotz der höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation des Konzerns im Prognosezeitraum unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75). Abgesehen von dem Abschluss der Griechenland-Transaktion sind keine weiteren bedeutenden Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

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.

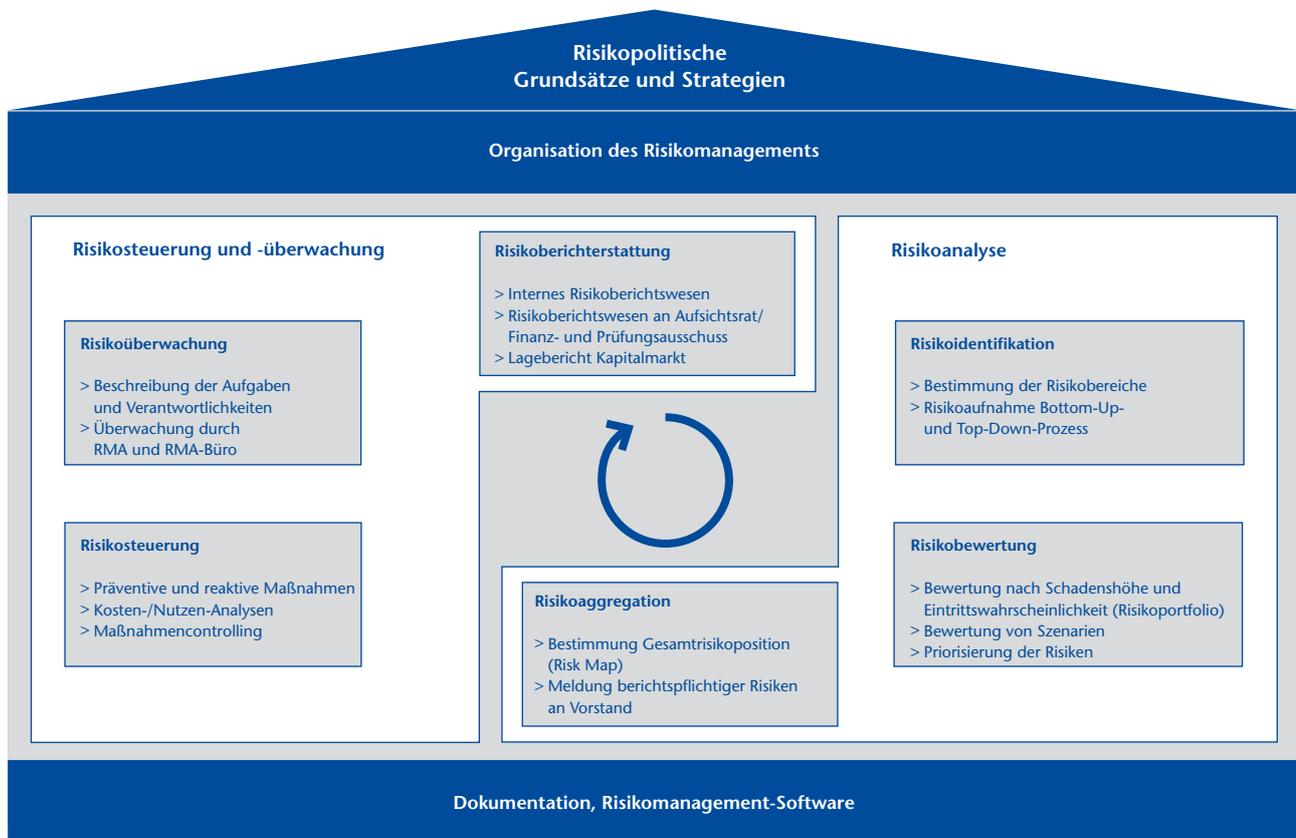
Risikostrategie und -ziele

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 Beschäftigte sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabebereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System



Grafik 17

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

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

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. 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 federführend 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-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 (quantitative Bewertung beziehungsweise – wenn dies nicht möglich ist – Eingruppierung in die jeweilige Schadensstufe) und der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in vier Kategorien „klein“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ unterteilt. Die Schadensstufe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren ein, die für die Reputation von Fraport bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in vier Kategorien „unwahrscheinlich“, „möglich“, „wahrscheinlich“ und „höchstwahrscheinlich“ eingeteilt. Aus der Kombination von Schadensstufe und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich die Risikostufe („gering“, „moderat“, „bedeutend“ und „wesentlich“).

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

3) Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Darüber hinaus müssen allgemeine Strategien zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeitet werden. Zu diesen Strategien zählen Risikovermeidung, Risikoverringern 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 konsolidiert und aggregiert bei Bedarf dazu die quartalsweisen 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 „bedeutend“ oder „wesentlich“ eingestuft werden.

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

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

Berichtsmatrix

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

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 2015

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

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

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-Rechnungslegungssystems, bei deren Ausgestaltung sich Fraport an den sogenannten COSO-Standards orientiert, wird sichergestellt, dass Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten und Schulden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgen.

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 Vollständigkeitserklärung bestätigt.

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

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

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

Die Erstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt in der Konzern-Bilanzierung der Fraport AG. Der Konzern-Abschlussprozess 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 Einzelabschlussenebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt.

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

Für das Jahr 2016 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 94). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor oder politischer Rahmenbedingungen innerhalb der EU, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verwerfen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern, eine Verschärfung der politischen und militärischen Konflikte in der Ukraine und in Nahost oder generell eine erneute Verunsicherung der Unternehmer oder Verbraucher, könnte den leichten Aufwärtstrend in Europa stoppen und eine erneute Rezession in Europa auslösen. Die globale Wirtschaft wäre hiervon ebenfalls betroffen mit der Konsequenz von erneuten Wachstumsschwächen. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch Fraport-betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

Die derzeit bestehenden Risiken in China (verlangsamtes Wachstum durch Strukturwandel), Japan (Rezession) und Russland (anhaltende Sanktionen und Einnahmeneinbruch durch Ölpreisverfall) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft 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. 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 von Rohöl- und Kerosin-Preissteigerungen haben. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde wie der Ukraine, Syrien oder dem Irak oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgeglichen werden konnten. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft von Fraport haben. Währungskurschwankungen, 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 als „sehr hoch“ ein. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich negative gesamtwirtschaftliche Entwicklungen in derartigem Maße auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport auswirken könnten, wird als „möglich“ eingeschätzt.

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

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

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

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eines etwaigen Gangs zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet Fraport durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. In einem bedeutenden Nichtmusterverfahren (Flörsheim gegen Land Hessen) und infolge in weiteren Nichtmusterverfahren sind die verhandelten Klagen erstinstanzlich abgewiesen worden. Zudem engagiert 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 2015 auf zirka 2.526 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 „unwahrscheinlich“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport 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. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „hoch“ ein. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt 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 der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. 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 „unwahrscheinlich“, die Schadensstufe als „klein“ ein.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 48 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, Datenschutzrechts 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. Dazu zählen auch das Risiko von Betrug, Falschdarstellung oder Manipulation von Finanzdaten beziehungsweise Bestechung und Korruption, mit der Folge, dass Fraport Vermögens- und/oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer konzernweiten Compliance-Organisation, verabschiedet in der Konzern-Richtlinie zum Compliance Management System, sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren Schulung sowie die permanente Fortentwicklung des zentralen IKS, wirkt Fraport diesen potenziellen Risiken proaktiv entgegen. Zusätzlich hat Fraport verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Prüfung der geltenden Richtlinien auf Aktualität und Angemessenheit. Alle vom Vorstand verabschiedeten Richtlinien sind für alle Mitarbeiter frei über das Intranet zugänglich. Ferner dokumentiert Fraport wichtige Geschäftsprozesse, um Transparenz zu schaffen, und fördert die Umsetzung geeigneter Kontrollmechanismen. Angesichts der zuvor beschriebenen effektiven Compliance-Strukturen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

Manila-Projekt (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.

Nachdem sich das Schiedsgericht im Verfahren von Fraport gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) mit Entscheidung vom 10. Dezember 2014 für unzuständig erklärt hat, verfolgt Fraport weiterhin Entschädigungsansprüche über die lokale Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), 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 hat der oberste Gerichtshof der Philippinen (Supreme Court) in Manila am 8. September 2015 entschieden, dass die philippinische Regierung der PIATCO eine Entschädigung in Höhe von weiteren rund 510 Mio US-\$ zu zahlen hat. Dieser Betrag berücksichtigt die bereits 2006 durch die philippinische Regierung an PIATCO geleistete Anzahlung von rund 59 Mio US-\$ sowie Zinsen per 31. Dezember 2014 für das Projekt Terminal 3 in Manila. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Sie wurde von sämtlichen Parteien mit Rechtsmitteln vor dem Supreme Court angefochten, worüber noch nicht entschieden wurde. 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 „sehr hoch“.

Wie berichtet, hatten 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 und wegen desselben Sachverhalts auch Strafanzeigen erstattet. Die auf die Klage der Anwaltskanzlei zurückgehenden Zivilverfahren wurden inzwischen aufgrund vergleichsweiser Erledigung eingestellt. Die Verfahren, die auf die Klage

der ehemaligen philippinischen Ministerin zurückgehen, sind teilweise weiter anhängig, obwohl auch hier inzwischen mit der Klägerin ein Vergleich geschlossen werden konnte, das Gericht aber über einen Antrag auf Einstellung des Verfahrens noch nicht entschieden hat. Die in diesem Verfahren bei Gericht gestellte Garantie bleibt vorerst bestehen. Ferner wurden gegenüber den philippinischen Rechtsanwälten Freistellungserklärungen abgegeben. Bezüglich der erstatteten Strafanzeigen sind derzeit noch ein Ermittlungs- und ein Strafverfahren anhängig, wobei inzwischen in beiden Fällen je ein gemeinsamer Einstellungsantrag der Anzeigerstatter und der Beschuldigten eingereicht wurde, über die noch nicht entschieden wurden. Um das weiter bestehende Risiko abzudecken, besteht weiterhin eine Rückstellung in Höhe von 2,0 Mio €. Fraport weist diese Vorwürfe zurück. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des dargestellten Risikos ist im Hinblick auf die noch laufenden Verfahren auch weiterhin nicht abschätzbar.

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

Sonstige rechtliche Risiken

Steuerliche Risiken mit Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung können sich für 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 „sehr hoch“) und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

Risiken aus dem Projekt Ausbau Süd

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

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

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

Im Grundsatz können die Engagements 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. Ferner besteht das Risiko, dass erworbene Konzessionen, deren Laufzeiten enden und planmäßig ausgeschrieben werden, entgegen unseren Annahmen nicht erneut gewonnen werden können.

Sowohl aus bieterstrategischen als auch aus risikominimierenden Gründen arbeitet 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 momentan mit Unsicherheiten behaftet ist.

Risiken im Zusammenhang mit den bestehenden Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Passagiere. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr können die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich „wesentliche“ Risiken für die Projektfinanzierung beziehungsweise das investierte Kapital 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: Der Zeitpunkt der Fertigstellung eines Tunnels zur Verlegung einer Hauptverkehrsstraße, die im direkten Zusammenhang mit der Landübergabe steht, ist noch ungewiss. Die Landübergabe seitens der Regierung an LAP verzögert sich daher weiterhin. Während damit einhergehende Abweichungen hinsichtlich der Ausbaukosten und/oder des Zeitplans als „möglich“ eingestuft werden können, ergäbe sich – im Falle eines Eintritts – eine mutmaßlich „sehr hohe“ Schadensstufe. Um dem Risiko angemessen zu begegnen, arbeitet das Management von LAP an dem neuen konzeptionellen Design sowie der Kostenoptimierung des Terminal-Ausbauprojekt.

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

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 und der Unsicherheit, wie sich das Verhältnis zwischen Russland und insbesondere den USA und Europa weiterentwickelt, auch ob weitere Sanktionen gegen Russland erlassen werden und in welcher Schärfe die russische Regierung darauf reagieren könnte, ergeben sich für das dortige Engagement Unsicherheiten. Direkte Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, hätten für Fraport zumindest kurzfristig eine Schwächung der Beteiligung in St. Petersburg zur Folge. Dieses „unwahrscheinliche“ Risiko hätte für Fraport potenziell eine „sehr hohe“ Schadensstufe zur Folge. Des Weiteren sind aufgrund der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung ein schwächerer Rubelkurs sowie eine zunehmend negative Verkehrsentwicklung nicht auszuschließen.

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

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

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

Personalrisiken

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

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

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen 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 durchführt. Um diese Pläne und Maßnahmen auf ihre Angemessenheit zu verifizieren und kontinuierlich zu verbessern, werden regelmäßig Ausfallszenarien nachgestellt und Übungen durchgeführt.

Zusätzlich zu diesen vorbeugenden Maßnahmen deckt der Versicherungsschutz der Fraport AG die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen versicherbaren Risiken ab. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie die gesetzliche Haftpflicht der Fraport AG aus allen betrieblichen Eigenschaften, Rechtsverhältnissen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Frankfurt sowie allen betriebs- und branchenüblichen beziehungsweise -notwendigen und im Betrieb bestehenden Zusatzrisiken. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die in den Sparten der Sach- und Haftpflichtversicherungen versicherbaren Schäden durch Terrorismus. Für etwaige durch Unfall verursachte Umweltschäden besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Konzern-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 – „sehr 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 „unwahrscheinlich“ 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 der Fraport AG 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 und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

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

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

Das Chancenmanagement 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 revolvingenden 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 prämiiert, 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 2016 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 zu einer deutlich gebremsten Verkehrsnachfrage. Die hiervon teilweise stark betroffenen Luftverkehrsgesellschaften reagierten auf entstehende Überkapazitäten und finanzielle Schieflagen mit Konsolidierungsmaßnahmen, die unter anderem zu teilweise deutlichen Angebotsreduzierungen und gebremsten Aufkommensentwicklungen an den Flughäfen generell wie auch in Frankfurt führten.

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Eine gewisse zeitliche Streckung der Aufkommenserwartungen ist einerseits zwar nicht auszuschließen, andererseits sind aber auch Nachholeffekte nach Krisenzeiten denkbar. Für 2016 erwarten Experten für die Weltwirtschaft insgesamt, aber auch für die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA, EU und Deutschland ein Wirtschaftswachstum, dass auf dem Niveau oder nur wenig über dem Niveau von 2015 liegen wird. Der Welthandel wird dynamischer angenommen, wobei der deutsche Export durch die wirtschaftliche Flaute in mehreren Schwellenländer belastet wird (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“, ab Seite 94).

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

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

Weitgehend unabhängig von der aktuellen konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Lediglich Verschiebungen der Produktionsstandorte sind zu erkennen. So beginnt China mit einem Strukturwandel weg von der „Werkbank der Welt“ hin zu einer dienstleistungsorientierten Wirtschaft.

Die zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung der Weltwirtschaft bietet vor allem der globale Luftverkehr. Unterstützt wird dieser Trend durch die Entwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern mit anhaltend günstigen Wachstumsperspektiven. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern durch die zurückliegende Finanz- und Wirtschaftskrise und die aktuelle Schuldenkrise weit weniger beeinträchtigt. Zuletzt wiesen jedoch einige Schwellenländer, die vom Rohstoffexport abhängig sind, Wachstumsdellen auf.

Als international operierender und in nahezu allen Teilen der Welt verteilter Flughafen-Betreiber kann Fraport durch Beteiligungen und Managementverträge Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. 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.

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

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

Darüber hinaus sieht 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 potenziellen Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert 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. Dabei werden zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt genutzt, zum Beispiel durch die Entwicklung von innovativen Multichannel-Angeboten für den Endkunden in Ergänzung zum stationären Handel.

Externes Geschäft

Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf 14 Flughäfen weltweit 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 direkte Beteiligungsportfolio. Über dieses Portfolio hinaus hält Fraport alle Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., die ihrerseits alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall-Gruppe) ist. Die Airmall-Gruppe vermarktet Flächen an den nordamerikanischen Luftverkehrsdrehkreuzen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland und Boston mit einem jährlichen Gesamtaufkommen von etwa 70 Mio Passagieren. Am 14. Dezember 2015 unterzeichnete Fraport zudem mit seinem Konsortialpartner, der Copelouzos Group, die Konzessionsverträge zum 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses erwartet der Vorstand den Abschluss der Transaktion und die Übernahme des Konzessionsbetriebs Ende 2016.

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

Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. 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 Schnittstellen 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 Konzerns. 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. 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 des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor zuversichtlich, dass die Ertragskraft des 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 2016 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage resultieren. Der mittelfristige Prognosezeitraum umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren.

Wie in der Gesamtaussage zum Prognosebericht bereits beschrieben, geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen Ende 2016 abzuschließen. Da bis zur Aufstellung des Konzernabschlusses noch aufschiebende Bedingungen vorlagen (siehe Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 48), besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Transaktionsabschlusses. Der Vorstand prognostiziert daher die Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für das Geschäftsjahr 2016 zunächst ohne Effekte aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf ab, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2016

Entwicklung der Struktur

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

Entwicklung der Strategie

Wie im Kapitel „Strategie“ auf Seite 33 dargestellt, wird die bisherige Strategie „Agenda 2015“ durch das neue Leitbild in eine neue Strategie überführt. Diese wird ab 2016 im Unternehmen eingeführt und auf die einzelnen Segmente und Konzern-Gesellschaften heruntergebrochen. Das neue Leitbild untermauert das bestehende Geschäftsmodell

sowie die aktuellen Planungen des Konzerns. Der Vorstand erwartet aus der Änderung keine wesentlichen Effekte auf die Struktur des Fraport-Konzerns oder Auswirkungen auf die künftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Entwicklung der Steuerung

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

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2016

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

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

In 2016 werden sich weiterhin die USA positiv entwickeln (BIP-Prognose etwa 2,0 bis 2,6 %). Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen werden. Das Wachstum in China wird sich voraussichtlich abschwächen. Für den Euroraum – der von politischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird weiter nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen. Nach 1,5 % Wachstum in 2015 wird für das Geschäftsjahr 2016 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von etwa 1,7 % prognostiziert. Für Deutschland gehen viele Prognosen von einem Wachstum auf dem Niveau des abgelaufenen Jahres aus (2015: +1,7 %). Der günstige Ölpreis und schwache € unterstützen den Export. Hauptstütze der Konjunktur wird der staatliche wie private Konsum sein.

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

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

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2016 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 2016 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 6,9% aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 5,9%, Nordamerika: 4,4%, Asien/Pazifik: 8,0%, Lateinamerika: 6,8%, Nahost: 12,5% und Afrika: 1,4%. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 2,8% angenommen. Positive Impulse werden auch aus dem niedrig prognostizierten Rohölpreis erwartet. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht DKMA 2016 von einem Wachstum von 4,5% aus.

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

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

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2016

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

Resultierend aus den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen erwartet der Vorstand in 2016 überwiegend ein weiteres Wachstum an den Konzern-Standorten außerhalb von Frankfurt. Dabei werden die Standorte **Lima** und **Xi'an** weiterhin ein überproportional starkes Wachstum in einer Größenordnung von 5% und mehr erfahren. Auch die Wachstumsraten an den Standorten **Ljubljana** und **Hannover** werden in Höhe eines mittleren einstelligen Prozentbereichs robust erwartet. Unsicherheiten resultieren unverändert aus den politischen Krisen zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland

und der Türkei, die sich vor allem auf die Verkehrsentwicklungen der Standorte **St. Petersburg**, **Antalya** sowie **Varna** und **Burgas** auswirken werden. Dabei werden sich Einschränkungen im Reiseverkehr zwischen Russland und der Türkei negativ auf die Standorte Antalya und St. Petersburg auswirken. Im Zusammenhang mit den seit Jahresbeginn 2016 stattgefundenen Anschlägen in Istanbul und Ankara, ist darüber hinaus von einer negativen Entwicklung des touristischen Verkehrs in Antalya auszugehen. Bei einer unverändert angespannten Lage oder sich weiter verschärfenden Krisen, können deutlich negative Passagierentwicklungen an den Standorten nicht ausgeschlossen werden. Ein Ausweichen russischer Passagiere auf alternative Urlaubsdestinationen kann sich hingegen positiv auf die Standorte Varna und Burgas auswirken, sodass für die Standorte Werte erwartet werden, die leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Prognostizierte Ertragslage 2016

Der insgesamt positiv erwartete Geschäftsverlauf wird sich in einer Steigerung des **Konzern-Umsatzes** 2016 widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus rechnet der Vorstand am Standort Frankfurt in 2016 mit zusätzlichen Erlösen aus dem Segment Retail & Real Estate. Aufgrund der Rücknahme des Entgeltantrags für den Standort Frankfurt (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ auf Seite 48), geht der Vorstand von keiner Preissteigerung der Flughafen-Entgelte im laufenden Geschäftsjahr 2016 aus. Negative Effekte erwartet der Vorstand unter anderem aus dem Wegfall der Umsätze der Konzern-Gesellschaften FCS, Air-Transport IT Services, Inc. sowie der FSG Flughafen-Service GmbH, deren Anteile teilweise komplett im Geschäftsjahr 2015 veräußert wurden. In Frankfurt geht der Vorstand aufgrund der Umsetzung der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B auch von rückläufigen Erlösen im Sicherheitsgeschäft aus.

An den Standorten außerhalb von Frankfurt werden sich weiterhin die Konzern-Gesellschaften Lima und Ljubljana positiv entwickeln. Dabei wird die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima wie bereits im vergangenen Geschäftsjahr zusätzlich durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung beeinflusst. In Abhängigkeit von der Höhe des Passagierwachstums an den konsolidierten Flughäfen erwartet der Vorstand einen Konzern-Umsatz von bis zu etwa 2,65 Mrd €. Dabei berücksichtigt der Vorstand zudem 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 2016 mit leicht rückläufigen **Aufwendungen**. Diese werden unter anderem aus dem Wegfall der Aufwendungen der Konzern-Gesellschaften FCS, Air-Transport IT Services, Inc. sowie der FSG resultieren. Auf einer vergleichbaren Basis wird es am Standort Frankfurt vor allem aus steigenden Tarifen für Löhne und Gehälter zu einem leichten Anstieg der Aufwandseite kommen. In der Konzern-Gesellschaft Lima werden darüber hinaus höhere verkehrsabhängige Konzessionszahlungen erwartet.

In Summe rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 mit einem **Konzern-EBITDA** zwischen rund 850 Mio € und etwa 880 Mio €. Leicht höhere **Abschreibungen** werden zu einem **Konzern-EBIT** von etwa 520 Mio € bis zirka 550 Mio € führen.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Prognostizierbarkeit von Zins- und Währungskurseffekten sowie der nur schwer abschätzbaren operativen wie finanziellen Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya ist die Entwicklung des **Finanzergebnisses** 2016 nur bedingt vorhersehbar. Positive Effekte werden unter anderem aus der im Jahresverlauf abnehmenden Netto-Finanzverschuldung, geringeren Zinssätzen sowie aus der positiv erwarteten Geschäftsentwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Xi'an angenommen. Hinsichtlich der Ergebnisentwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya rechnet der Vorstand mit einem negativen Effekt auf das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen von bis zu etwa 30 Mio €. In Abhängigkeit von der Verschlechterung der Konzern-Gesellschaft Antalya erwartet der Vorstand daher ein Finanzergebnis, das um bis zu etwa 15 Mio € rückläufig ist.

Die positive Entwicklung des Konzern-EBIT und die negativ angenommene Entwicklung des Finanzergebnisses werden zu einem **Konzern-EBT** führen, das zwischen etwa 420 Mio € und zirka 450 Mio € liegen wird. Das **Konzern-Ergebnis** erwartet der Vorstand daher in etwa auf dem Vorjahresniveau oder leicht darüber. Sollte sich die Konzern-Gesellschaft in Antalya positiver oder negativer als zuvor angenommen entwickeln, können die Werte des Konzern-EBT und -Ergebnisses auch von den genannten Bandbreiten abweichen.

Die Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya wird auch die Entwicklung des **Konzern-Wertbeitrags** 2016 beeinflussen. Während sich die insgesamt positiv angenommene Entwicklung des Konzern-EBIT steigernd auf den Wertbeitrag 2016 auswirken wird, erwartet der Vorstand aufgrund der Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya insgesamt einen Wertbeitrag, der sich in etwa auf Vorjahresniveau bis zu etwa 30 Mio € darunter bewegen wird. Der **ROFRA** wird entsprechend auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 beziehungsweise analog zum Rückgang des Wertbeitrags ausfallen.

Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion Ende 2016 abgeschlossen wird, ergeben sich folgende mögliche Auswirkungen auf die Ertragslage des Fraport-Konzerns:

Bei einem Transaktionsabschluss und einer Geschäftsübernahme Ende 2016 werden – je nach Übernahmzeitpunkt – ein Umsatzzuwachs um bis zu etwa 25 Mio € und nur geringe Auswirkungen auf das Konzern-EBITDA erwartet. Dies hängt insbesondere damit zusammen, dass zum Übernahmzeitpunkt bereits ein wesentlicher Teil der touristischen Saison abgeschlossen sein wird. Aufgrund anteiliger Abschreibungen rechnet der Vorstand mit einem negativen Effekt auf das Konzern-EBIT von bis zu etwa 10 Mio €. Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Griechenland-Transaktion erwartet der Vorstand einen negativen Beitrag zum Konzern-EBT und zum Konzern-Ergebnis zwischen rund 10 Mio € bis etwa 30 Mio € – in Abhängigkeit vom Übernahmzeitpunkt. Im Zusammenhang mit der erstmaligen bilanziellen Erfassung der Konzessionen zum Betrieb der griechischen Regional-Flughäfen

erwartet der Vorstand zudem einen Anstieg der Konzern-Kapitalkosten und damit einem negativen Effekt auf den Wertbeitrag von bis zu etwa 20 Mio €. Korrespondierend wird auch der ROFRA negativ durch Griechenland belastet.

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

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2016

Für die Segment-Prognosen geht der Vorstand vereinfachend von einem Passagierwachstum von 2 % in Frankfurt aus. Durch die zuvor genannte Spanne von etwa 1 % bis rund 3 % Passagierwachstum in Frankfurt können die Segment-Entwicklungen im Geschäftsjahr 2016 auch von den nachfolgenden Darstellungen abweichen.

Das angenommene Passagierwachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Segments **Aviation** in 2016 auswirken. Aufgrund der Rücknahme des Entgeltsantrags für das Geschäftsjahr 2016 (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ auf Seite 48), geht der Vorstand von keiner Preissteigerung der Flughafen-Entgelte im laufenden Geschäftsjahr aus. Die Erlöse aus dem Sicherheitsgeschäft prognostiziert der Vorstand vor allem aufgrund der Umsetzung der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B in Frankfurt unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2015. In Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 rechnet der Vorstand daher mit einem Umsatz im Segment Aviation, der sich in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 bis leicht darunter bewegen wird.

Aufwandseitig prognostiziert der Vorstand eine rückläufige Entwicklung. Grund hierfür wird unter anderem der Wegfall von Basiseffekten im Zusammenhang mit Rückstellungsbildungen im Geschäftsjahr 2015 sein. Der geplante Rückgang der Aufwendungen wird, bei ebenfalls rückläufig angenommenen übrigen Erträgen und einem Umsatz, der sich in etwa auf Vorjahresniveau bis leicht darunter bewegen wird, zu einem Segment-EBITDA führen, das leicht über dem Niveau von 2015 liegen wird. Leicht geringer angenommene Abschreibungen werden zu einer geringfügig positiveren Entwicklung des Segment-EBIT in 2016 führen. Der Wertbeitrag des Segments wird ebenfalls von der leicht positiven Entwicklung des Segment-EBIT profitieren, aber weiterhin deutlich im negativen Bereich bleiben.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2016 von dem positiven Passagierausblick am Standort Frankfurt profitieren, der sich vor allem auf die Umsätze im Bereich Retail auswirken wird. Zusätzliche Erlöse werden aus einer geänderten Verrechnung der Mieteinnahmen aus der Konzern-Gesellschaft FCS resultieren, die im gesamten Geschäftsjahr 2016 At-Equity in den Konzern einbezogen wird. Die geänderte Verrechnung wird sich nicht steigernd auf das Segment-EBITDA auswirken. In Summe prognostiziert der Vorstand einen Umsatzanstieg von bis zu etwa 20 Mio €, wobei rund 7 bis 8 Mio € zusätzliche Umsatzerlöse aus der geänderten Verrechnung der Mieteinnahmen der FCS angenommen werden. Über die geplante Umsatzentwicklung

hinaus können sich Währungskurseffekte positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken. Auch die Realisierung beziehungsweise das Ausbleiben von Grundstücksverkäufen kann zu zusätzlichen wie rückläufigen Erlösen im Segment führen. Aufwandsseitig rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 mit einem leichten Anstieg des Personalaufwands. Die Realisierung von Grundstücksverkäufen oder das Ausbleiben dieser kann sich zudem auf die Aufwandsentwicklung auswirken. Trotz des prognostizierten Umsatzanstiegs erwartet der Vorstand auch aufgrund rückläufiger angenommener übriger Erträge für das Segment-EBITDA und -EBIT stagnierende bis leicht rückläufige Werte. Für den Segment-Wertbeitrag 2016 erwartet der Vorstand ebenfalls ein annähernd konstantes bis rückläufiges Niveau.

Das angenommene Passagierwachstum wird sich auch positiv auf die Umsatzentwicklung des Segments **Ground Handling** in 2016 auswirken. Gegenläufige Effekte werden aus dem Wegfall der Umsätze der Konzern-Gesellschaft FCS resultieren, die seit November 2015 At-Equity in den Konzern einbezogen wird. Konträr zum Geschäftsjahr 2015 sind in der Prognose 2016 keine preislichen Anpassungen der Infrastruktur-Entgelte enthalten. In Summe geht der Vorstand aufgrund des Wegfalls der Umsätze der Konzern-Gesellschaft FCS von einem Umsatzrückgang im Segment Ground Handling um bis zu etwa 40 Mio € aus. Aufgrund der geringen operativen Marge der Konzern-Gesellschaft FCS wird sich dieser jedoch nur unwesentlich auf das Segment-EBITDA in 2016 auswirken. Im Zusammenhang mit der positiven zugrunde liegenden operativen Entwicklung rechnet der Vorstand daher mit einem Segment-EBITDA, das leicht über dem Wert des Geschäftsjahres 2015 liegen wird. Bei rückläufig angenommenen Abschreibungen erwartet der Vorstand ein Segment-EBIT, das leicht stärker als das EBITDA zulegen wird. Ebenso wird der Segment-Wertbeitrag, bei leicht rückläufigen Kapitalkosten, leicht höher erwartet.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen der Konzern-Gesellschaften Lima und Ljubljana sowie der Erfassung ergebnisneutraler kapazitiver Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2016 mit einem deutlichen Umsatzanstieg im Segment **External Activities & Services**. Dabei wird die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima wie bereits im vergangenen Geschäftsjahr zusätzlich durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung beeinflusst. Rückläufige Umsätze werden aus dem Wegfall der Konzern-Gesellschaften Air-Transport IT Services, Inc. sowie der FSG Flughafen-Service GmbH resultieren, deren Anteile im Geschäftsjahr 2015 veräußert wurden. Ohne Berücksichtigung der ergebnisneutralen Erfassung kapazitiver Investitionen erwartet der Vorstand einen Anstieg des Segment-Umsatzes um bis zu etwa 5 %.

Trotz geringerer übriger Erträge, die im Geschäftsjahr 2015 insbesondere aus dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc. entstanden, erwartet der Vorstand einen Anstieg des Segment-EBITDA und des Segment-EBIT von jeweils etwa bis zu 10 Mio €. Die Entwicklung des Segment-Wertbeitrags 2016 wird darüber hinaus von der Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften beeinflusst. Während sich die positiv angenommene Entwicklung des Segment-EBIT steigernd auf den Segment-Wertbeitrag 2016 auswirken wird, erwartet der Vorstand aufgrund der Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya insgesamt einen Wertbeitrag, der zwischen 10 Mio € über und bis zu etwa 20 Mio € unter dem Wert des Geschäftsjahres 2015 liegen wird.

Für den Fall, dass die Griechenland-Transaktion Ende 2016 abgeschlossen wird, ergeben sich folgende mögliche Auswirkungen auf die Ertragslage des Segments:

Bei einem Transaktionsabschluss und einer Geschäftsübernahme Ende 2016 werden – je nach Übernahmzeitpunkt – ein Umsatzzuwachs um bis zu etwa 25 Mio € und nur geringe Auswirkungen auf das Segment-EBITDA erwartet. Dies hängt insbesondere damit zusammen, dass zum Übernahmzeitpunkt bereits ein wesentlicher Teil der touristischen Saison abgeschlossen sein wird. Aufgrund anteiliger Abschreibungen rechnet der Vorstand mit einem negativen Effekt auf das Segment-EBIT von bis zu etwa 10 Mio €. Im Zusammenhang mit der erstmaligen bilanziellen Erfassung der Konzessionen zum Betrieb der griechischen Regional-Flughäfen erwartet der Vorstand zudem einen Anstieg der Segment-Kapitalkosten und damit einen negativen Effekt auf den Segment-Wertbeitrag von bis zu etwa 20 Mio €.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2016

Der Vorstand erwartet im Geschäftsjahr 2016 ein **Investitionsvolumen** in Sachanlagen am Standort Frankfurt, das auf oder leicht über dem Niveau des vergangenen Geschäftsjahres liegt. Grund für den möglichen Anstieg wird insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit von Terminal 3 in Frankfurt sein. Die Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte prognostiziert der Vorstand in 2016, vor allem aufgrund zusätzlicher Investitionen am Standort Lima, leicht über dem Niveau des Geschäftsjahres 2015. Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden in etwa auf dem Niveau von 2015 erwartet. Den **Operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand vor allem in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt leicht über dem Wert des Vorjahres. Trotz des potenziell höheren Investitionsvolumens in Sachanlagen geht der Vorstand daher von einem weiterhin deutlich positiven **Free Cash Flow** aus, der die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2015 deutlich übersteigen wird. Aufgrund eines möglichen Rückgangs der Dividenden aus der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya erwartet der Vorstand jedoch nicht, dass der Free Cash Flow 2016 den Wert des Geschäftsjahres 2015 übersteigen wird. In Abhängigkeit von der Entwicklung in Antalya kann sich der Free Cash Flow auf dem Niveau von 2015 oder auch unterhalb des Wertes von 2015 bewegen.

Der verbleibende Free Cash Flow, der die Dividendenzahlung übersteigt, wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet und sich positiv auf die **Netto-Finanzverschuldung** des Konzerns sowie auf die **Gearing Ratio** des Konzerns auswirken. Dabei erwartet der Vorstand einen Rückgang der Netto-Finanzschulden von bis zu etwa 10% und eine Gearing Ratio, die um bis zu etwa 10 Prozentpunkte unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2015 liegen wird. Trotz des positiven Free Cash Flows erwartet der Vorstand aufgrund der planmäßigen Tilgung von Krediten einen deutlichen Rückgang der **Konzern-Liquidität** im Geschäftsjahr 2016. Dabei berücksichtigt er keinen Anstieg der Liquidität aus möglichen Refinanzierungsmaßnahmen. In Abhängigkeit der Höhe des Konzern-Ergebnisses wird das **Eigenkapital** zum Bilanzstichtag 2016 spürbar über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2015 erwartet. Bei einer rückläufig angenommenen **Bilanzsumme** wird die **Eigenkapitalquote** um bis zu etwa 3 bis 4 Prozentpunkte über dem Niveau des Bilanzstichtags 2015 prognostiziert.

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

Aufgrund des späten Übernahmzeitpunkts wird sich die Griechenland-Transaktion nicht wesentlich auf die Entwicklung des Operativen Cash Flows des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit den geplanten Investitionen in die Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastrukturen können sich jedoch leicht negative Effekte auf die Entwicklung des Free Cash Flows im Fraport-Konzern in 2016 ergeben. In Abhängigkeit von der Finanzierung der einmaligen Zahlung in Höhe von 1.234 Mio € wird es zudem zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden im Geschäftsjahr 2016 kommen. Dabei beziffert der Vorstand den potenziellen Anstieg der Netto-Finanzschulden durch die Transaktion auf bis zu 1,1 Mrd €. Gegenläufig wird der insgesamt positive Free Cash Flow wirken, sodass die Netto-Finanzschulden im laufenden Gesamtjahr um bis zu etwa 900 Mio € ansteigen können. Korrespondierend erwartet der Vorstand eine Erhöhung der Gearing Ratio. Aufgrund des unverändert geplanten spürbaren Anstiegs des Eigenkapitals wird die Gearing Ratio bei Abschluss der Griechenland-Transaktion einen Wert von bis zu etwa 100% erreichen. Der Transaktionsabschluss wird zudem zu einer Bilanzverlängerung und damit zu einem Zuwachs der Bilanzsumme gegenüber 2015 führen. Die Eigenkapitalquote wird in diesem Fall in etwa auf bis leicht unter dem Niveau des Bilanzstichtags 2015 erwartet.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2016

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

Im Bereich der **Kundenzufriedenheit** und **Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit der Passagiere von mindestens 80% sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den 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 besser als 98,5%. Für die Anlagenverfügbarkeit rechnet der Vorstand unverändert mit einem Wert von deutlich über 90%. Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand in 2016 – trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf dem Niveau von besser als 3,0 zu stabilisieren. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Bestätigung der 1.000-Mann-Quote auf dem niedrigen Niveau des Geschäftsjahres 2015.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine weitere Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Konzern-Flughäfen auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand eine insgesamt positive operative Entwicklung des Unternehmens. Unsicherheiten resultieren unverändert aus den politischen Krisen zwischen Russland und der Ukraine sowie zwischen Russland und der Türkei, die sich vor allem auf die Geschäftsentwicklungen der Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas auswirken werden. Auch terroristische Anschläge oder die Gefahr vor terroristischen Anschlägen in touristisch geprägten Gebieten können sich auf die Nachfragesituationen an den Konzern-Standorten auswirken. Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Segment Ground Handling angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75).

Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit zusätzlichen Erlösen aus der Weiterentwicklung des Retail-Geschäfts. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken. Im Zusammenhang mit der anhaltenden Unterdeckung der Kapitalkosten in Frankfurt und der weiteren Investitionstätigkeit an den Flughafen-Standorten, allen voran in Frankfurt, geht der Vorstand im Prognosezeitraum von Erhöhungen der Flughafen-Entgelte aus, die in Frankfurt ab dem Geschäftsjahr 2017 erwartet werden. Negative Effekte erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin aus zusätzlichen Personalaufwendungen, die im Zusammenhang mit Tarifierhöhungen stehen werden, sowie aus einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand.

Außerhalb von Frankfurt wird sich im mittelfristigen Prognosezeitraum insbesondere der Betrieb der griechischen Regional-Flughäfen ergebnissteigernd auswirken. Dabei rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 mit einem deutlichen Umsatzzuwachs im unteren dreistelligen Mio.-€-Bereich und einem damit verbundenen wesentlichen EBITDA-Anstieg. Die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima wird weiterhin – zusätzlich zu der positiv angenommenen operativen Entwicklung – insbesondere durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung gekennzeichnet sein. Die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg wird, wie vorgenannt, zu einem Großteil von der politischen Entwicklung rund um Russland bestimmt. Dabei bleibt insbesondere die weitere Entwicklung zwischen Russland und der Türkei zu beobachten, die sich auch auf die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas auswirken kann. Die weitere Entwicklung der Standorte Ljubljana, Hannover und Xi'an bewertet der Vorstand als insgesamt positiv, wobei der Standort Xi'an eine anhaltend hohe Dynamik aufweisen sollte.

Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die aus zukünftigen Zins- und Währungskursänderungen, der unsicheren operativen sowie finanziellen Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya sowie aus der – zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses – noch nicht finalisierten Finanzierung der Transaktion zum Erwerb der Konzessionsverträge in Griechenland resultiert, erwartet der Vorstand eine insgesamt positive Entwicklung des Konzern-Ergebnisses im Prognosezeitraum. Zusätzliche Erträge können aus den weiteren At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften resultieren.

Nach dem erwarteten Anstieg der Netto-Finanzschulden aus dem Abschluss der Griechenland-Transaktion erwartet der Vorstand im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Investitionsbedarf am Standort Frankfurt sowie an den Standorten in Lima und Griechenland eine erneute, vorübergehende Belastung der Netto-Finanzverschuldung des Konzerns und der Gearing Ratio. Trotz der höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation des Konzerns im Prognosezeitraum unverändert als stabil.

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

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

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

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2016

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte Giesen

Müller Dr. Zieschang

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

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2015

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2015	2014
Umsatzerlöse	(5)	2.598,9	2.394,6
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,5	0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	29,9	28,3
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	49,8	42,5
Gesamtleistung		2.679,1	2.466,0
Materialaufwand	(9)	-610,4	-533,3
Personalaufwand	(10)	-1.026,7	-970,4
Abschreibungen	(11)	-328,3	-307,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-193,2	-172,2
Betriebliches Ergebnis		520,5	482,8
Zinserträge	(13)	30,6	35,6
Zinsaufwendungen	(13)	-156,2	-176,7
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	37,6	43,5
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	1,3	-10,5
Finanzergebnis		-86,7	-108,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		433,8	374,7
Ertragsteuern	(16)	-136,8	-122,9
Konzern-Ergebnis		297,0	251,8
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		20,5	17,1
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		276,5	234,7
Ergebnis je 10€-Aktie in €	(17)		
unverwässert		3,00	2,54
verwässert		2,99	2,54
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		520,5	482,8
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		848,8	790,1

Tabelle 31

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2015	2014
Konzern-Ergebnis	297,0	251,8
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	2,9	-7,4
(darauf entfallene latente Steuern)	-0,4	1,7
Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,0	-0,3
(darauf entfallene latente Steuern)	0,0	0,1
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	2,5	-5,9
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-5,3	-32,3
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-37,6	-40,3
	32,3	8,0
(darauf entfallene latente Steuern)	-10,0	-2,5
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	9,0	25,4
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	9,0	25,4
(darauf entfallene latente Steuern)	2,1	-2,3
Währungsumrechnung ausländischer Konzern-Gesellschaften		
Erfolgsneutrale Änderungen	18,1	13,6
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,5	0,0
	17,6	13,6
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	12,1	12,6
(darauf entfallene latente Steuern)	-1,2	0,0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	61,9	54,8
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	64,4	48,9
Gesamtergebnis	361,4	300,7
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	23,2	20,1
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	338,2	280,6

Tabelle 32

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2015

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	41,7	41,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	500,9	479,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	161,2	157,1
Sachanlagen	(21)	6.045,4	6.127,7
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	74,5	63,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	237,6	216,9
Andere Finanzanlagen	(24)	659,2	773,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	167,0	181,1
Ertragsteuerforderungen	(26)	5,4	10,2
Latente Steueransprüche	(27)	33,4	31,1
		7.926,3	8.081,3
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	42,8	43,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	154,0	174,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	310,8	297,6
Ertragsteuerforderungen	(26)	7,4	7,7
Zahlungsmittel	(30)	406,0	401,1
		921,0	924,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(31)	0,0	7,1
		921,0	931,9
Gesamt		8.847,3	9.013,2

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(32)	923,1	922,7
Kapitalrücklage	(32)	594,3	592,3
Gewinnrücklagen	(32)	1.919,9	1.706,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(32)	3.437,3	3.221,1
Nicht beherrschende Anteile	(33)	74,4	64,9
		3.511,7	3.286,0
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(34)	3.273,8	3.874,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(35)	42,5	47,1
Sonstige Verbindlichkeiten	(36)	447,7	497,5
Latente Steuerverpflichtungen	(37)	172,2	158,7
Pensionsverpflichtungen	(38)	30,7	33,7
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	62,1	68,8
Sonstige Rückstellungen	(40)	201,6	228,0
		4.230,6	4.908,1
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(34)	543,6	318,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(35)	143,1	134,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(36)	129,4	123,7
Ertragsteuerrückstellungen	(39)	56,0	14,7
Sonstige Rückstellungen	(40)	232,9	223,8
		1.105,0	814,8
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	(41)	0,0	4,3
		1.105,0	819,1
Gesamt		8.847,3	9.013,2

Tabelle 33

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2015	2014
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		276,5	234,7
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		20,5	17,1
Berichtigungen für:			
Ertragsteuern	(16)	136,8	122,9
Abschreibungen	(11)	328,3	307,3
Zinsergebnis	(13)	125,6	141,1
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		-2,8	0,7
Sonstiges		5,8	0,7
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	-37,6	-43,5
Veränderungen der Vorräte	(28)	0,9	-1,1
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25)(29)	12,3	4,6
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(35-36)	-15,3	-52,0
Veränderungen der Rückstellungen	(38-40)	-6,3	-10,0
Betrieblicher Bereich		844,7	722,5
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-131,3	-148,7
Erhaltene Zinsen		16,0	18,4
Gezahlte Ertragsteuern		-77,2	-86,0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(44)	652,2	506,2
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-16,1	-12,7
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-15,7	-7,7
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-247,1	-251,7
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-10,2	-19,1
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		-2,0	0,0
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen	(2)	9,7	0,0
Erwerb von konsolidierten Tochterunternehmen		0,0	-271,1
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	32,5	31,8
Erlöse aus Anlagenabgängen		4,6	6,7
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-244,3	-523,8
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-312,8	-555,5
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		441,4	664,2
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten	(30)	58,0	122,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(44)	-57,7	-292,7
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(32)	-124,6	-115,3
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-8,9	-5,3
Kapitalerhöhung	(32)	2,4	2,5
Erwerb Nicht beherrschende Anteile		-4,2	0,0
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(34)	125,0	400,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-561,1	-460,0
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		29,6	-6,4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	(44)	-541,8	-184,5
Veränderung des Finanzmittelbestands		52,7	29,0
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		167,8	131,2
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		10,2	7,6
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(44)(30)	230,7	167,8

Tabelle 34

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2015		922,7	592,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,4	2,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2015	(32), (33)	923,1	594,3
Stand 1.1.2014		922,1	590,2
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
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		–	–
Stand 31.12.2014	(32), (33)	922,7	592,3

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
1.731,8	26,6	-52,3	1.706,1	3.221,1	64,9	3.286,0
-	14,9	-	14,9	14,9	2,7	17,6
	6,2	4,7	10,9	10,9	-	10,9
2,5	-	-	2,5	2,5	-	2,5
-	-	11,1	11,1	11,1	-	11,1
-	-	22,3	22,3	22,3	-	22,3
2,5	21,1	38,1	61,7	61,7	2,7	64,4
-	-	-	-	2,4	-	2,4
-124,6	-	-	-124,6	-124,6	-8,9	-133,5
276,5	-	-	276,5	276,5	20,5	297,0
-	-	-	-	-	-4,7	-4,7
0,2	-	-	0,2	0,2	-0,1	0,1
1.886,4	47,7	-14,2	1.919,9	3.437,3	74,4	3.511,7
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

Tabelle 35

Konzern-Anlagespiegel

(Anhang Tz. 18 bis 22)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafenbetreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2015	138,3	651,2	243,2
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		47,8	4,6
Zugänge		16,1	15,7
Abgänge		0,3	-0,2
Umbuchungen			3,9
Konsolidierungskreisänderungen	-6,0		-5,8
Stand 31.12.2015	132,3	715,4	261,4
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2015	96,6	172,0	86,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		16,4	0,2
Zugänge		25,8	16,9
Wertminderungen			
Abgänge		0,3	-0,2
Umbuchungen			
Konsolidierungskreisänderungen	-6,0		-2,8
Stand 31.12.2015	90,6	214,5	100,2
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2015	41,7	500,9	161,2
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2014	119,3	591,1	132,4
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		47,4	4,3
Zugänge	19,0	12,7	7,7
Abgänge			-8,9
Umbuchungen			6,6
Konsolidierungskreisänderungen			101,1
Stand 31.12.2014	138,3	651,2	243,2
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2014	96,6	133,0	81,3
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		15,7	0,4
Zugänge		23,3	12,3
Abgänge			-7,9
Umbuchungen			
Zuschreibungen			
Stand 31.12.2014	96,6	172,0	86,1
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2014	41,7	479,2	157,1

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Sachanlagen Summe	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.014,1	3.175,6	408,5	567,2	10.165,4	69,7
		3,9		3,9	
38,9	32,8	31,1	132,5	235,3	8,4
-26,9	-35,1	-17,9	-8,6	-88,5	-0,2
26,7	15,4	2,0	-52,4	-8,3	4,4
-13,8	-12,8	-2,0	-0,2	-28,8	
6.039,0	3.175,9	425,6	638,5	10.279,0	82,3
2.347,8	1.439,7	249,1	1,1	4.037,7	6,7
		1,1		1,1	
151,2	99,2	32,0		282,4	1,1
1,1	1,0			2,1	
-25,4	-29,1	-17,3		-71,8	
				0,0	
-4,8	-11,8	-1,3		-17,9	
2.469,9	1.499,0	263,6	1,1	4.233,6	7,8
3.569,1	1.676,9	162,0	637,4	6.045,4	74,5
5.854,7	2.997,5	388,5	586,5	9.827,2	54,6
		3,3		3,3	
57,6	92,9	21,3	98,5	270,3	16,4
-28,1	-47,6	-31,6	-4,6	-111,9	-2,5
55,8	52,4	1,6	-117,6	-7,8	1,2
74,1	80,4	25,4	4,4	184,3	
6.014,1	3.175,6	408,5	567,2	10.165,4	69,7
2.228,1	1.387,4	248,3	1,1	3.864,9	6,9
		1,2		1,2	
145,6	95,6	30,2		271,4	0,3
-25,9	-43,3	-30,6		-99,8	-0,5
				0,0	
				0,0	
2.347,8	1.439,7	249,1	1,1	4.037,7	6,7
3.666,3	1.735,9	159,4	566,1	6.127,7	63,0

Tabelle 36

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 43)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2015	927,3	488,2	673,1	510,3		2.598,9
	2014	884,2	455,7	656,2	398,5		2.394,6
Sonstige Erträge	2015	32,8	16,7	12,0	18,7		80,2
	2014	29,2	15,8	15,2	11,2		71,4
Erträge mit Dritten	2015	960,1	504,9	685,1	529,0	–	2.679,1
	2014	913,4	471,5	671,4	409,7	–	2.466,0
Intersegmentäre Erträge	2015	80,4	236,7	46,1	367,0	–730,2	–
	2014	77,2	233,5	36,9	357,0	–704,6	–
Erträge gesamt	2015	1.040,5	741,6	731,2	896,0	–730,2	2.679,1
	2014	990,6	705,0	708,3	766,7	–704,6	2.466,0
Segment-Ergebnis EBIT	2015	116,3	295,1	6,0	103,1	0,0	520,5
	2014	115,5	275,0	7,5	84,8	0,0	482,8
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2015	121,2	83,7	40,4	83,0	–	328,3
	2014	121,4	81,5	36,8	67,6	–	307,3
EBITDA	2015	237,5	378,8	46,4	186,1	–	848,8
	2014	236,9	356,5	44,3	152,4	–	790,1
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity bewerteten Unternehmen	2015	0,0	–0,3	0,7	37,2	–	37,6
	2014	0,0	–0,3	0,8	43,0	–	43,5
Erträge aus Beteiligungen	2015	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
	2014	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2015	3.853,8	2.414,8	620,4	1.912,1	46,2	8.847,3
	31.12.2014	4.049,8	2.538,0	668,4	1.708,0	49,0	9.013,2
Segment-Schulden	31.12.2015	2.575,7	1.478,4	370,9	620,3	290,3	5.335,6
	31.12.2014	2.819,9	1.604,3	433,2	627,6	242,2	5.727,2
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2015	88,5	63,7	39,5	83,8	–	275,5
	2014	143,8	87,2	31,2	63,9	–	326,1
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2015	68,1	43,9	13,2	6,4	–	131,6
	2014	73,4	27,5	11,3	5,8	–	118,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2015	0,0	3,7	17,4	216,5	–	237,6
	31.12.2014	0,0	4,0	11,9	201,0	–	216,9

Tabelle 37

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
	2015	2.131,3	98,5	18,5	350,6		2.598,9
Umsatzerlöse	2014	2.042,7	75,5	37,6	238,8		2.394,6
	2015	68,9	0,9	0,9	9,5		80,2
Sonstige Erträge	2014	68,6	0,7	1,1	1,0		71,4
	2015	2.200,2	99,4	19,4	360,1	–	2.679,1
Erträge mit Dritten	2014	2.111,3	76,2	38,7	239,8	–	2.466,0
	31.12.2015	7.144,7	821,4	319,1	515,9	46,2	8.847,3
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2014	7.499,7	718,6	292,2	453,7	49,0	9.013,2
	2015	250,1	10,0	0,0	15,4	–	275,5
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2014	287,0	28,6	0,0	10,5	–	326,1

Tabelle 38

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2015

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), ist ein weltweit tätiger Betreiber von Flughäfen, der Schwerpunkt des Geschäfts besteht im Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, einer der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt am Main.

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2015 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2015 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), 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 2015 wurde am 29. Februar 2016 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgt in seiner Sitzung am 14. März 2016.

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Im Konzern-Abschluss werden die Fraport AG und alle Tochterunternehmen voll konsolidiert. Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet.

Als Tochterunternehmen gelten Unternehmen, die von der Fraport AG beherrscht werden. Das Beherrschungsverhältnis liegt dann vor, wenn die Fraport AG die Entscheidungsmacht 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, sodass 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 2015 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
31.12.2014	24	22	46
Zugänge	3	3	6
Übergangskonsolidierung	-1	0	-1
Abgänge	-2	-1	-3
31.12.2015	24	24	48
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2014	5	5	10
Zugänge	0	0	0
Übergangskonsolidierung	1	0	1
Abgänge	0	0	0
31.12.2015	6	5	11
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2014	4	4	8
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2015	4	3	7
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2014	34	31	65
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2015	35	32	67

Tabelle 39

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gründungen von drei ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit dem Management und dem Betrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen sowie von drei inländischen Gesellschaften im Bereich der Entsorgungsdienstleistungen. Alle Neuzugänge waren im Berichtsjahr operativ nicht tätig, sodass die Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss nicht wesentlich waren.

Die Übergangskonsolidierung bei den Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen betrifft den am 2. November 2015 erfolgten Verkauf von 51 % der Kapitalanteile an der FCS. Der Verkauf wurde im Rahmen einer zuvor mit der Worldwide Flight Services (WFS) geschlossenen strategischen Partnerschaft für Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt durchgeführt. Dabei wurden die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Klassifizierung als „zur Veräußerung gehalten“ gemäß IFRS 5 erfasst und zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Das im Endkonsolidierungszeitpunkt entstandene Ergebnis von -0,7 Mio € aus dem Verkaufsverlust (-2,2 Mio €) und der Bewertung der verbleibenden Kapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert (+1,5 Mio €) wurde unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Der Abgang bei den assoziierten Unternehmen betrifft den am 24. November 2015 erfolgten Verkauf der bei der Aerodrom Ljubljana gehaltenen 47,67% Kapitalanteile an Adria Airways Tehnika d.d. Die Endkonsolidierung der bereits zum 31. Dezember 2014 gemäß IFRS 5 bilanzierten Gesellschaft hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss.

Mit Wirkung zum 22. April 2015 hat Fraport seine Anteile an der Air-Transport IT Services, Inc., USA, veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein Gewinn von 8,0 Mio €. Am 21. September 2015 hat Fraport zudem seine 33,33 % Kapitalanteile an der FSG Flughafen Service GmbH verkauft. Ein weiterer Abgang betrifft die operativ nicht mehr tätige FRA Vorfeldaufsicht GmbH, die im November 2015 liquidiert wurde. Die Endkonsolidierungen der Gesellschaften hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss.

Die insgesamt nicht wesentlichen Effekte aus den Unternehmensverkäufen sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

Abgangs- und Übergangskonsolidierungseffekte 2015

in Mio €	Air-Transport IT	FSG	FCS	Gesamt
Langfristige Vermögenswerte	3,5	0,0	13,6	17,1
Kurzfristige Vermögenswerte	4,4	0,5	10,3	15,2
Zahlungsmittel	2,1	0,4	0,0	2,5
Summe Vermögenswerte	10,0	0,9	23,9	34,8
Langfristige Schulden	-0,6	-0,1	-12,0	-12,7
Kurzfristige Schulden	-4,8	-0,6	-7,5	-12,9
Summe Schulden	-5,4	-0,7	-19,5	-25,6
Nettovermögen	4,6	0,2	4,4	9,2
Verkaufspreis/Erhaltene Gegenleistung in Zahlungsmitteln	12,1	0,1	0,0	12,2
Erträge aus der Währungsrücklage	0,5			0,5
Nicht beherrschende Anteile		0,1		0,1
Fair value verbleibender Anteile			3,7	3,7
Abgangsgewinn/-verlust	8,0	0,0	-0,7	7,3
Mittelzufluss aus dem Verkauf von Tochterunternehmen (Verkaufspreis abzüglich veräußerte Zahlungsmittel)	10,0	-0,3	0,0	9,7

Tabelle 40

Zum Jahresbeginn wurden die restlichen Anteile an der bereits vollkonsolidierten GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main erworben. Da es sich um den Erwerb von Kommanditanteilen an einer Personenhandelsgesellschaft handelte, die gemäß IAS 32 im Konzern-Abschluss als Fremdkapital erfasst waren, wurde der Erwerb als Tilgung von Verbindlichkeiten dargestellt.

Am 19. Januar 2015 hat die Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. den Squeeze-out der verbleibenden Minderheitsaktionäre beschlossen. Im März 2015 erfolgte die Registrierung des Beschlusses und die formale Übertragung der restlichen 2,01 % Kapitalanteile an die Fraport AG. Unmittelbar vor dem Anteilserwerb betrug der Buchwert der Nicht beherrschenden Anteile an der Aerodrom Ljubljana 4,7 Mio €. Die Nicht beherrschenden Anteile wurden aufgrund des Anteilserwerbs vollständig ausgebucht. Der Kaufpreis für die Nicht beherrschenden Anteile betrug ebenfalls 4,7 Mio €. Da die Anteile zum Buchwert erworben wurden, hatte die Transaktion keine Auswirkungen auf das den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbare Eigenkapital.

Insgesamt hatten beide Erwerbe keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

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 wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss als Gemeinschaftsunternehmen nach der At-Equity-Methode einbezogen.

Die operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, an der Fraport 50 % der Anteile hält, wird aufgrund vertraglicher Regelungen als assoziiertes Unternehmen bilanziert.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 57 des Konzern-Anhangs abgebildet.

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. 50 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) enthalten.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Lima		Twin Star	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Beteiligungsquote Nicht beherrschende Anteile	29,99%	29,99%	40,00%	40,00%
Langfristige Vermögenswerte	346,0	312,2	198,0	204,3
Kurzfristige Vermögenswerte	124,6	94,1	25,8	26,6
Langfristige Schulden	272,4	258,6	91,8	97,6
Kurzfristige Schulden	81,1	68,6	44,7	53,1
Eigenkapital/Nettovermögen	117,1	79,1	87,3	80,2
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	35,1	23,7	34,9	32,1
	2015	2014	2015	2014
Umsatzerlöse	277,9	214,3	53,9	60,7
Ergebnis nach Steuern	46,3	32,1	13,3	15,8
Sonstiges Ergebnis	8,8	9,1	0,0	0,1
Gesamtergebnis	55,1	41,2	13,3	15,9
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	16,5	12,4	5,3	6,4
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	65,6	45,7	24,5	23,9
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-14,6	-10,1	-5,3	-6,5
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-30,6	-14,4	-18,3	-16,2
Veränderung des Finanzmittelbestandes	20,4	21,2	0,9	1,2
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	81,9	53,6	19,8	18,6
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	9,5	7,1	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	111,8	81,9	20,7	19,8
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	5,5	2,5	2,4	1,6

Tabelle 41

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.

Zu möglichen Beschränkungen im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Flughafenbetreiberkonzession in Lima verweisen wir auf die Ausführungen in Tz. 48.

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 hingegebenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Anschaffungsnebenkosten werden im Entstehungszeitpunkt aufwandswirksam erfasst. Bedingte Kaufpreisbestandteile werden im Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden entweder erfolgswirksam oder als Veränderung im sonstigen Ergebnis erfasst. Die Bewertung der Nicht beherrschenden Anteile erfolgt zum beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Beim sukzessiven Unternehmenserwerb erfolgt im Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung eine erfolgswirksame Neubewertung 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 negativer Unterschiedsbetrag 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 31.12.2015	Durchschnittskurs 2015	Stichtagskurs 31.12.2014	Durchschnittskurs 2014
1 US-Dollar (US-\$)	0,9181	0,9013	0,8227	0,7527
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,3143	0,3305	0,3535	0,3441
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1398	0,1434	0,1327	0,1222
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1184	0,1163	0,1061	0,0971
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2689	0,2829	0,2750	0,2653
100 Russische Rubel (RUB)	1,2434	1,4690	1,3874	1,9626

Tabelle 42

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, Grundstücksverkäufen und Sicherheitsleistungen erzielt. Umsatzerlöse aus Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst. Umsatzerlöse aus Grundstücksverkäufen werden nach Übergang der Chancen und Risiken realisiert.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 50) 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.

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

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. 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. Grundsätzlich kommt im Fraport-Konzern für die Ermittlung des erzielbaren Betrags der Nutzungswert auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) zum Einsatz. Alle Geschäftswerte werden mindestens einmal jährlich im Dezember auf Werthaltigkeit gemäß IAS 36.88–99 überprüft. Im Falle eines Impairment 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. 50). 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.

Entwicklungskosten für selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert, sofern es wahrscheinlich ist, dass dem Unternehmen aus der Herstellung dieser Vermögenswerte ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten verlässlich bewertet werden können. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten. Sind die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht gegeben, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Entsprechend dem Nutzungsverlauf werden selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte um planmäßige Abschreibungen nach der linearen Methode vermindert.

Handelt es sich bei den sonstigen immateriellen Vermögenswerten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

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 beschrieben.

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. Konzerngesellschaften 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 konzerneinheitlich 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 Konzessions- und Betreiberrechte	4–39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	2–25
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 43

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 of disposal) 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.

Als erzielbarer Betrag wird in der Regel 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 2016 bis 2021 und der aktuellen Langfristplanung bis 2025 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 0% und 2,0% (Vorjahr: 0% bis 2%) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 5,40% bis 8,82% (im Vorjahr: 5,80% bis 9,08%) 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.

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

Wertpapiere werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Bei den Wertpapieren handelt es sich ausschließlich um Fremdkapitalinstrumente. Die Folgebewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

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.

Bei der Beurteilung, ob es in Folge einer Vertragsänderung zu einem Abgang eines finanziellen Vermögenswertes kommt, werden neben quantitativen auch qualitative Kriterien berücksichtigt.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute, sonstige finanzielle und nicht-finanzielle Forderungen sowie derivative Finanzinstrumente und marktgängige Wertpapiere, mit einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr. Sie werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, mit ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten angesetzt.

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. Bei den Wertpapieren handelt es sich überwiegend um Fremdkapitalinstrumente.

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.

Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten der Kategorie „Available for sale“ werden bei nachhaltigem Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten erfolgswirksam erfasst. Ergibt sich zu einem späteren Zeitpunkt die Tatsache, dass der beizulegende Zeitwert infolge von Ereignissen, die nach der Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, objektiv gestiegen ist, sind erfolgsneutrale Wertaufholungen in entsprechender Höhe vorzunehmen.

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 Steuer-gutschriften 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 2,20% (im Vorjahr: 2,10%) 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 Industriefinanzen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzen 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 der voraussichtlichen Steuerzahlungen für das Berichtsjahr beziehungsweise für Vorjahre unter Berücksichtigung der erwarteten Risiken angesetzt.

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bezüglich 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. Dies betrifft insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2026 und entsprechend der erwarteten Mittelabflusszeitpunkte mit fristenkongruenten Zinssätzen bis maximal 0,89% (im Vorjahr: 0,82%) abgezinst werden.

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 abzüglich Transaktionskosten 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 im sonstigen Finanzergebnis 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. Die Fair Value Änderungen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

Zurückerbobene 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. Die im Rahmen des MSOP gewährten Aktioptionen sind im Geschäftsjahr 2014 vollständig ausgelaufen.

Die Vergütung im Rahmen des jährlichen Mitarbeiteraktienprogrammes orientiert sich wertmäßig nicht an der Wertentwicklung der Anteile, sodass das Mitarbeiteraktienprogramm nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fällt.

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 Konzernabschlusses 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 2015 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (122,1 Mio €; im Vorjahr: 143,5 Mio €) und Wirbelschleppen (31,0 Mio €; im Vorjahr: 42,6 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2015 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (30,2 Mio €; im Vorjahr: 31,7 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. 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 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 zugrunde liegenden Annahmen kommen könnte. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der Buchwerte zum 31. Dezember 2015 (67,3 Mio €) wurden nachhaltige Kosteneinsparungen berücksichtigt, die zu einem Wachstum der durchschnittlichen EBITDA-Marge im Planungszeitraum 2016 bis 2025 von 9,8% führen. Sollten diese Kosteneinsparungen nicht wie geplant realisiert werden können, kann gegebenenfalls eine signifikante Buchwertanpassung erforderlich werden.

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 2015 beginnen.

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 Regelungen des IFRIC 21 haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 12. Dezember 2013 die „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ (Annual Improvements) veröffentlicht. Die Änderungen betreffen im Einzelnen: IFRS 3 in Hinblick auf die Ausnahme vom Anwendungsbereich bei der Schaffung einer gemeinsamen Vereinbarung im Abschluss des gemeinschaftlich geführten Unternehmens selbst, IFRS 13 in 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 2011–2013“ wurden am 19. Dezember 2014 in das europäische Recht übernommen und sind in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen, anzuwenden. Die „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ haben sich nicht 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 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. Juli 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“ veröffentlicht. Die Änderungen zu „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ betreffen im Einzelnen: IFRS 2 hinsichtlich der Definitionen von „Ausübungsbedingungen“ und „Dienstbedingungen“, der Transaktionen, bei denen Dienstleistungen erhalten werden, sowie der Behandlung von Ausübungsbedingungen, IFRS 3 hinsichtlich der Bilanzierung bedingter Gegenleistung bei Unternehmenserwerben, IFRS 8 hinsichtlich der Anhangangaben in Bezug auf die Zusammenfassung von Geschäftssegmenten und zur Überleitungsrechnung vom Segmentvermögen zum Konzernvermögen, IAS 16 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode, IAS 24 in Bezug auf die Definition von „nahestehenden 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 „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ wurden am 9. Januar 2015 in das europäische Recht übernommen und sind in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen, anzuwenden. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzernabschluss der Fraport AG werden derzeit noch untersucht.

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 Anteilserwerbe, 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 Änderungen werden sich zukünftig 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 Änderungen werden sich zukünftig nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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, die 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 Änderungen werden sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

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. IFRS 15 ersetzt künftig IAS 11 „Fertigungsaufträge“ und IAS 18 „Umsatzerlöse“ sowie die dazugehörigen Interpretationen. IFRS 15 ist vorbehaltlich der ausstehenden Übernahme in EU-Recht und nach der Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts durch das IASB am 11. September 2015 für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine frühere Anwendung von IFRS 15 ist weiterhin zulässig. Auf Basis erster Analysen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss erwartet.

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 beizulegenden 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 derzeit 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. Der ursprünglich vorgesehene Erstanwendungszeitpunkt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, wurde vom IASB auf unbestimmte Zeit verschoben.

Am 13. Januar 2016 hat das IASB den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leases“ veröffentlicht. IFRS 16 enthält die Neuregelungen zur Leasingbilanzierung und ersetzt den aktuellen IAS 17. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig, sofern IFRS 15 ebenfalls angewendet wird. Die Auswirkungen der Neuregelungen des IFRS 16 auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit untersucht.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2015	2014
Aviation		
Flughafen-Entgelte	768,9	731,8
Sicherheitsdienstleistungen	117,5	109,4
Übrige Umsatzerlöse	40,9	43,0
	927,3	884,2
Retail & Real Estate		
Real Estate	183,7	179,4
Retail	209,2	193,1
Parkierung	81,9	77,7
Übrige Umsatzerlöse	13,4	5,5
	488,2	455,7
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	375,8	380,6
Infrastruktur-Entgelte	297,3	275,6
	673,1	656,2
External Activities & Services	510,3	398,5
Gesamt	2.598,9	2.394,6

Tabelle 44

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 174,7 Mio € (im Vorjahr: 164,7 Mio €).

Bei den operativen Leasingverhältnissen handelt es sich überwiegend um die Vermietung von Gebäuden, Grundstücken sowie Terminal-Flächen und Büroräumen. Die Laufzeit der Verträge endet spätestens 2070. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt, wie im Vorjahr, durchschnittlich 43 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 424,3 Mio € (im Vorjahr: 425,7 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 297,6 Mio € (im Vorjahr: 293,2 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,4 Mio € (im Vorjahr: 8,2 Mio €) beträgt.

Im Segment External Activities & Services sind in den Umsatzerlösen Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 15,1 Mio € (im Vorjahr: 10,8 Mio €) enthalten.

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

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2015
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	92,8	187,5	784,2	1.064,5

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

Tabelle 45

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen beträgt zum Stichtag 1,8 Mio € (im Vorjahr: 2,1 Mio €).

6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

Bestandsveränderung

in Mio €	2015	2014
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,5	0,6

Tabelle 46

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 €	2015	2014
Andere aktivierte Eigenleistungen	29,9	28,3

Tabelle 47

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen 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 €	2015	2014
Auflösungen von Rückstellungen	22,4	17,2
Erträge aus Schadenersatzleistungen	2,3	1,1
Erträge aus Endkonsolidierungen	8,0	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	1,3
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,9	3,6
Gewinne aus Anlagenabgängen	0,6	2,3
Sonstige	14,3	17,0
Gesamt	49,8	42,5

Tabelle 48

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

Erträge aus Endkonsolidierungen betreffen den Verkauf der Air-Transport IT (siehe auch Tz. 2).

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2015	2014
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-77,3	-77,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-533,1	-456,2
Gesamt	-610,4	-533,3

Tabelle 49

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. 50) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 130,8 Mio € (im Vorjahr: 102,8 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 15,1 Mio € (im Vorjahr: 10,8 Mio €).

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2015	2014
Entgelte für Personal	-832,8	-783,4
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-150,1	-143,6
Aufwendungen für Altersversorgung	-43,8	-43,4
Gesamt	-1.026,7	-970,4

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2015	2014
Stammbeschäftigte	19.770	19.307
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	950	1.088
Gesamt	20.720	20.395

Tabelle 50

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

11 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2015	2014
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-25,8	-23,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-16,9	-12,3
Sachanlagen		
planmäßig	-282,4	-271,4
außerplanmäßig	-2,1	0,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-1,1	-0,3
Gesamt	-328,3	-307,3

Tabelle 51

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die zu Mehrabschreibungen in Höhe von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 5,6 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 10,5 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Die im Berichtsjahr erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen das Sachanlagevermögen der FCS und resultieren aus einer im Zusammenhang mit der Veräußerung von Anteilen an der Gesellschaft (siehe auch Tz. 2) durchgeführten Unternehmensbewertung.

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2015	2014
Versicherungen	-25,3	-24,7
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-15,4	-19,7
Mieten und Leasingaufwendungen	-14,1	-19,2
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-19,3	-15,7
Sonstige Steuern	-10,3	-9,6
Verluste aus Anlagenabgängen	-5,9	-3,2
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,0	-3,2
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-11,5	-1,2
Übrige	-88,4	-75,7
Gesamt	-193,2	-172,2

Tabelle 52

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 9,5 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) enthalten sowie Aufwendungen aus Untermietverhältnissen in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €). Im Geschäftsjahr fielen bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: keine) an.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen unter anderem: Reisekosten, Büromaterial, Lehrgangs- und Seminargebühren, Bewirtungsaufwendungen, Verwaltungsgebühren, Porti und Aufwendungen aus Schadenersatzleistungen.

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 1,8 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €) enthalten. Sie setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2015		2014	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,3	1,2	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,0	0,2	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,2	0,0
Gesamt	1,5	0,3	1,6	0,3

Tabelle 53

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2015	2014
Zinsen und ähnliche Erträge	30,6	35,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-156,2	-176,7

Tabelle 54

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 €	2015	2014
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	26,9	27,9
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-151,1	-165,3

Tabelle 55

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 €	2015	2014
Gemeinschaftsunternehmen	30,5	39,2
Assoziierte Unternehmen	7,1	4,3
Gesamt	37,6	43,5

Tabelle 56

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2015	2014
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,4	2,2
Fremdwährungskursgewinne realisiert	3,8	1,2
Bewertung von Derivaten	7,7	0,1
Sonstiges	0,8	0,2
Gesamt	14,7	3,7
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-8,2	-2,9
Fremdwährungskursverluste realisiert	-5,1	-1,4
Bewertung von Derivaten	0,0	-8,2
Sonstiges	-0,1	-1,7
Gesamt	-13,4	-14,2
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	1,3	-10,5

Tabelle 57

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2015	2014
Laufende Ertragsteuern	-131,5	-113,2
Latente Ertragsteuern	-5,3	-9,7
Gesamt	-136,8	-122,9

Tabelle 58

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres sowie den Ertragsteuern für Vorjahre.

Der laufende Ertragsteueraufwand der Fraport AG im Geschäftsjahr 2015 beträgt 101,0 Mio € (im Vorjahr: 88,8 Mio €). Davon betreffen 12,0 Mio € Vorjahre (im Vorjahr: 0,0 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 Verlustvorräte Steuerlatenzen gebildet. Im Vorjahr wurden 2,0 Mio € aktive latente Steuern gebildet, die eine Konzern-Gesellschaft betrafen, die im Vorjahr und in Vorjahren Verluste erzielt hat, da diese aufgrund der Planung als werthaltig eingeschätzt wurden. Die Gesellschaft wurde im Berichtsjahr endkonsolidiert.

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorräte. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorräte geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2015 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorräte in Höhe von 5,0 Mio € (davon 5,0 Mio € gewerbesteuerlich und 0,0 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 20,6 Mio €, davon 10,3 Mio € gewerbesteuerlich und 10,3 Mio € körperschaftsteuerlich). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte resultieren aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und können unbegrenzt vorgetragen werden.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 186,3 Mio € (im Vorjahr: 152,4 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.

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 €	2015		2014	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	-10,6	0,0	-10,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-29,3	1,4	-29,7
Sachanlagen	0,5	-210,5	1,3	-203,2
Finanzanlagen	0,2	0,0	1,9	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	7,5	-0,9	2,8	-6,5
Pensionsrückstellungen	6,2	0,0	7,0	0,0
Sonstige Rückstellungen	27,3	-1,4	26,3	-1,7
Verbindlichkeiten	56,5	-2,1	59,9	-3,0
Finanzderivate	21,0	-0,1	28,9	-0,1
Verlustvorträge	0,0	0,0	0,8	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	119,2	-254,9	130,3	-254,5
Saldierung	-85,8	85,8	-99,2	99,2
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-3,1	0,0	-3,4
Konzern-Bilanz	33,4	-172,2	31,1	-158,7

Tabelle 59

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen) und langfristigen Schulden (Konzessionsverbindlichkeiten und langfristige Rückstellungen, wie zum Beispiel Rückstellungen für Schallschutzmaßnahmen).

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 7,9 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,4 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 1,7 Mio €).

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2015	2014
Ergebnis vor Ertragsteuern	433,8	374,7
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-134,5	-116,2
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	12,3	7,8
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,3	-1,2
Nicht anrechenbare nicht-deutsche Quellensteuer	-1,6	0,0
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-18,0	-19,5
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften	11,6	13,5
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorträge	0,0	-1,8
Gewerbesteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-4,5	-5,1
Sonstiges	-0,8	-0,4
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-136,8	-122,9

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

Tabelle 60

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2015 31,5% (im Vorjahr: 32,8%).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2015		2014	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	276,5	276,5	234,7	234,7
Gewichtete Aktienanzahl	92.289.839	92.548.167	92.240.662	92.541.318
Ergebnis je 10€-Aktie in €	3,00	2,99	2,54	2,54

Tabelle 61

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2015 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 92.265.383 auf 92.307.711 zum 31. Dezember 2015. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.289.839 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 3,00€.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.548.167 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 2,99€.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Geschäfts- oder Firmenwerte, Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstigen immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien sind im Konzern-Anlagespiegel dargestellt.

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014
FraSec	22,4	22,4
Aerodrom Ljubljana	18,0	18,0
AMU Holdings Inc.	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	41,7	41,7

Tabelle 62

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Buchwert Goodwill	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
FraSec	22,4 Mio €	8,6%	1,0%	–	1,5%	2016 bis 2025
Aerodrom Ljubljana	18,0 Mio €	8,2%	–	2,6%	–	2016 bis 2053

Tabelle 63

Die verwendeten Parameter im Rahmen der Werthaltigkeitstests beruhen auf der vom Vorstand genehmigten aktuellen Planung. Diese berücksichtigt unternehmensinterne Erfahrungswerte sowie externe ökonomische Rahmendaten.

Die zur Bestimmung der Wachstumsannahmen verwendeten Umsatzprognosen basieren insbesondere auf erwarteten Flugverkehrsentwicklungen abgeleitet aus externen Marktprognosen sowie der erwarteten Auftragsentwicklung.

Bei einer Variation alternativ des Diskontierungszinssatzes um +0,5 % Punkte, der Wachstumsprognosen um –0,5 % Punkte oder der durchschnittlichen EBITDA-Marge (FraSec) um –10 % ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

Der dem Impairment Test der FraSec zugrunde liegende Planungszeitraum unterteilt sich in eine vom Vorstand und Aufsichtsrat genehmigte Planung 2016–2021 und eine darüber hinausgehende Langfristplanung bis 2025. Hintergrund für den Planungszeitraum sind wesentliche Kapazitätserweiterungen am Flughafen Frankfurt. Dementsprechend wird der Detailplanungszeitraum für die Free Cash Flows bis zum Jahre 2025 erweitert. Erst ab diesem Jahr wird ein einschwungener Zustand erwartet, sodass im Anschluss daran eine ewige Rente ermittelt werden kann.

Der dem Impairment Test von Aerodrom Ljubljana zugrunde liegende Planungszeitraum entspricht der Laufzeit des aus einem langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleiteten Rechts zum Betreiben des Flughafens in Ljubljana.

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	500,9	479,2

Tabelle 64

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 50) aktivierten Mindestkonzessionszahlungen von 296,9 Mio € (im Vorjahr: 298,0 Mio €) sowie die getätigten Investitionen von 204,0 Mio € (im Vorjahr: 181,2 Mio €). Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 315,8 Mio € (im Vorjahr: 288,4 Mio €) sowie in Varna und Burgas mit 185,1 Mio € (im Vorjahr: 190,8 Mio €).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	101,5	100,4
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	59,7	56,7
	161,2	157,1

Tabelle 65

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (62,8 Mio €, im Vorjahr: 64,6 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 38 Jahren sowie die bei der AMU-Gruppe (38,7 Mio €, im Vorjahr: 36,0 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retail-Bereich mit Restlaufzeiten bis zu 14 Jahren.

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 12,7 Mio €. Die aktivierten Herstellungskosten entfallen jeweils in voller Höhe auf die Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,9 Mio €.

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.569,1	3.666,3
Technische Anlagen und Maschinen	1.676,9	1.735,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	162,0	159,4
Anlagen im Bau	637,4	566,1
Gesamt	6.045,4	6.127,7

Tabelle 66

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2015 beliefen sich auf 235,3 Mio €. Davon entfielen 63,1 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 15,7 Mio € (im Vorjahr: 15,0 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 4,5 % (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 wie im Vorjahr nicht an.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 10,3 Mio € (im Vorjahr: 13,0 Mio €) belastet.

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 23,8 Mio € (im Vorjahr: 44,0 Mio €) bilanziert:

Finanzierungsleasingverträge (2015)

in Mio €	Buchwert 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2015
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20,1	0,0	7,6	2,1	10,4
Technische Anlagen und Maschinen	23,8	0,0	3,7	6,8	13,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Gesamt	44,0	0,1	11,3	9,0	23,8

Tabelle 67

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
Gesamt	53,3	0,0	0,0	9,3	44,0

Tabelle 68

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.

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 die IT-Struktur 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. Die Quantität der zur Verfügung gestellten Infrastruktur beider zuvor genannten Verträge hat sich im Geschäftsjahr verringert, sodass das Leasingverhältnis diesbezüglich angepasst wurde. Hierauf entfallen Abgänge in Höhe von insgesamt 3,7 Mio €.

Die Abgänge in Höhe von 7,6 Mio € der Kategorie Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken entfallen ausschließlich auf Änderungen im Konsolidierungskreis.

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 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014	Fair Value 31.12.2015	Fair Value 31.12.2014
Unbebaute Grundstücke - Level 2	3,1	3,0	50,7	3,0
Unbebaute Grundstücke - Level 3	8,8	8,1	9,9	10,2
Bebaute Grundstücke - Level 3	62,6	51,9	96,7	138,0
Summe	74,5	63,0	157,3	151,2

Tabelle 69

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen der Gemarkung Kelsterbach, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen, sowie um unbebaute Grundstücke im Süden des Flughafengeländes. 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 4,7 Mio € im Wesentlichen auf Zugänge zu den Immobilien im Süden des Flughafengeländes. Hierbei handelt es sich um bereits fertig gestellte sowie noch zu errichtende Gewerbeimmobilien, die langfristig an Luftfrachtfirmen vermietet werden bzw. werden sollen. Die Umgliederungen des Berichtsjahres entfallen in voller Höhe ebenfalls auf diese Gewerbeimmobilien. Die Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte der unbebauten Grundstücke – Level 2 sowie der bebauten Grundstücke – Level 3 sind auf die weitere Umgliederung von Grundstücken im Süden des Flughafengeländes aus dem Sachanlagevermögen zurück zu führen sowie auf im Geschäftsjahr erfolgte Grundstückszerlegungen, die zu Verschiebungen zwischen den beiden genannten Kategorien geführt haben.

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 1,8 Mio € (im Vorjahr: 13,4 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 2015 sind Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,7 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) aufgewendet worden, davon 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) für Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen keine Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (im Vorjahr: 0,3 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 AS., 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 €	31.12.2015	31.12.2014
Langfristige Vermögenswerte	960,7	1.065,5
Langfristige Schulden	937,5	1.082,6
davon Finanzschulden	257,0	331,1
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	680,5	751,5
Kurzfristige Vermögenswerte	267,1	265,4
davon Zahlungsmittel	226,5	235,9
davon sonstige Vermögenswerte	40,5	29,5
Kurzfristige Schulden	188,0	154,1
davon Finanzschulden	74,2	41,8
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	113,8	112,3
Nettovermögen	102,3	94,2
Anteiliges Nettovermögen	51,2	47,1
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	68,1	64,0

Tabelle 70

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2015	2014
Umsatzerlöse	301,0	326,8
Planmäßige Abschreibungen	-108,5	-109,4
Zinserträge	3,0	4,6
Zinsaufwendungen	-75,4	-82,3
Ertragsteuern	-16,3	-29,5
Ergebnis nach Steuern	59,2	76,6
Sonstiges Ergebnis	9,2	2,2
Gesamtergebnis	68,4	78,8

Tabelle 71

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	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	64,0	52,9	20,1	20,8	84,1	73,7
Anteilige Jahresüberschüss/-fehlbeträge	29,6	38,3	0,9	0,9	30,5	39,2
Anteilige sonstige Ergebnisse	4,6	1,1	0,0	0,0	4,6	1,1
Gesamtergebnis	34,2	39,4	0,9	0,9	35,1	40,3
Dividenden	-28,9	-27,5	-0,3	-1,3	-29,2	-28,8
Sonstige Anpassungen	-1,2	-0,8	0,0	-0,3	-1,2	-1,1
Zugänge und Kapitalerhöhung FCS	0,0	0,0	5,7	0,0	5,7	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	68,1	64,0	26,4	20,1	94,5	84,1
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
in der Berichtsperiode			1,0	0,7		
kumuliert			-0,4	-1,3		

Tabelle 72

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 206,4 Mio € (im Vorjahr: 235,9 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% 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. Die Fraport AG 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 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. Die Fraport AG 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. Die Fraport AG hält 30% der Anteile, die Stadt Hannover sowie das Land Niedersachsen sind jeweils zu 35% an der Gesellschaft beteiligt.

Die NCG, die 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	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Anteil am Eigenkapital	35,50%	35,50%	24,50%	24,50%	30,00%	30,00%
Langfristige Vermögenswerte	718,0	815,5	736,1	789,1	335,6	338,8
Langfristige Schulden	1.119,6	607,3	261,7	256,7	159,2	166,7
davon Finanzschulden	1.063,3	524,3	234,1	239,7	130,8	137,6
davon Sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	56,3	83,0	27,6	17,0	28,4	29,1
Kurzfristige Vermögenswerte	128,7	150,5	178,9	95,9	12,3	12,0
davon Zahlungsmittel	104,9	123,0	138,5	68,3	1,0	0,7
davon Sonstige Vermögenswerte	23,8	27,5	40,3	27,6	11,3	11,3
Kurzfristige Schulden	86,8	610,4	140,3	151,2	53,2	52,8
davon Finanzschulden	36,1	535,3	0,0	0,0	21,0	23,2
davon Sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	50,7	75,1	140,3	151,2	32,2	29,6
Nettovermögen	-359,7	-251,7	513,0	477,1	135,5	131,3
Anteiliges Nettovermögen	-179,9	-125,9	125,7	116,8	40,7	39,5
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-25,7	-25,7
Beteiligungsbuchwert	0,0	0,0	125,7	116,8	15,0	13,8

Tabelle 73

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Umsatzerlöse	233,1	369,9	200,7	143,9	146,1	142,0
Planmäßige Abschreibungen	-38,3	-41,7	-48,6	-27,6	-20,2	-19,9
Zinserträge	0,0	0,0	4,2	2,0	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	-90,9	-73,3	-15,8	-15,9	-6,2	-6,8
Ertragsteuern	6,6	48,5	-4,0	-2,5	1,0	-0,2
Ergebnis nach Steuern	-8,8	-291,7	20,5	12,6	3,8	1,1
Sonstiges Ergebnis	4,7	-10,9	0,0	0,0	0,3	-3,1
Gesamtergebnis	-4,1	-302,6	20,5	12,6	4,1	-2,0

Tabelle 74

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	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	116,8	104,2	13,8	14,4	2,2	2,6
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	5,1	3,1	1,1	0,3	0,9	0,9
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	-0,9	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	6,2	11,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	11,3	14,4	1,2	-0,6	0,9	0,9
Dividenden	0,0	0,0	-2,4	-1,8	0,0	0,0	-0,8	-1,3
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	125,7	116,8	15,0	13,8	2,4	2,2
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste								
in der Berichtsperiode	-3,1	-103,5						
kumuliert	-107,2	-104,1						

Tabelle 75

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Available for Sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere	408,2	539,5
Sonstige Beteiligungen	91,8	76,0
Ausleihungen		
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	120,3	122,0
Sonstige Ausleihungen	34,6	31,5
Gesamt	659,2	773,3

Tabelle 76

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 90,5 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2016 fälligen Wertpapieren in Höhe von 220,0 Mio € sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von 2,6 Mio €.

Die Wertpapiere beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2015 erfolgte eine Erhöhung der Fondsanteile in Höhe von 0,9 Mio € (im Vorjahr eine Reduzierung um 11,7 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 47,5 Mio € (im Vorjahr: 46,5 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 37,3 Mio € (im Vorjahr: 43,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 13,7 Mio € (im Vorjahr: 6,4 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 Ausleihungen an assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland, ausgereichtes Darlehen. Im Geschäftsjahr wurde die Darlehensverbindlichkeit durch die Muttergesellschaft der NCG, die Thalita Ltd, Zypern, übernommen. Die bis zur Übernahme der Verbindlichkeit durch die Thalita Ltd. bestehende Garantie für Direktinvestitionen im Ausland durch die Bundesrepublik Deutschland wurde durch eine kommerzielle Versicherung ersetzt. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe auch Tz. 25).

25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2015	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2014
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	5,7	6,8	12,5	1,1	7,9	9,0
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,4	56,4	56,8	0,2	41,8	42,0
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	2,1	–	2,1	0,9	–	0,9
Finanzielle Vermögenswerte "Available for Sale"	213,3	–	213,3	199,3	–	199,3
Erstattung "Passiver Schallschutz"	11,7	77,0	88,7	13,3	103,6	116,9
Sonstige Vermögenswerte	68,4	4,6	73,0	75,1	4,2	79,3
Rechnungsabgrenzungen	9,2	22,2	31,4	7,7	23,6	31,3
Gesamt	310,8	167,0	477,8	297,6	181,1	478,7
davon finanzielle Vermögenswerte	263,5	75,9	339,4	256,3	52,8	309,1

Tabelle 77

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 2015 zum Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“, Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 438,7 Mio € (im Vorjahr: 530,6 Mio €) sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 423,9 Mio € (im Vorjahr: 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 und Aufwendungen aus Außenwohnbereichsentschädigungen als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt in Höhe der geschätzten Aufwendungen für die Kostenerstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen. Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 40 verwiesen.

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 Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (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 finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Im Berichtsjahr wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen (im Vorjahr: 0,1 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	31.12.2015	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014
Ertragsteuerforderungen	7,4	5,4	12,8	7,7	10,2	17,9

Tabelle 78

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten im Wesentlichen das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes 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 2015 12,2 Mio € (im Vorjahr: 18,2 Mio €) und wird aufgrund der Langfristigkeit wie im Vorjahr unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt 10,5 Mio € (im Vorjahr: 15,5 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Latente Steueransprüche	33,4	31,1

Tabelle 79

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	24,7	26,6
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,4	16,6
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,7	0,5
Gesamt	42,8	43,7

Tabelle 80

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 0,9 Mio € (im Vorjahr: 2,8 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 2,8 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag bei rund 0,5 % (im Vorjahr: rund 0,6 %).

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 3,1 % nach Steuern (im Vorjahr: 4,5 %) 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 2016 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 5,9 Mio € (im Vorjahr: rund 6 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (18,8 Mio €) soll in 2017 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 €	31.12.2015	31.12.2014
Gegen fremde Unternehmen	154,0	174,7

Tabelle 81

Zum Abschlussstichtag 2015 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 154,0 Mio € (im Vorjahr: 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
31.12.2015	154,0	99,4	30,7	8,8	15,1
31.12.2014	174,7	82,3	45,2	18,1	29,1

Tabelle 82

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag 2015 keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. 30% (im Vorjahr: 35%) der offenen Forderungen bestehen mit zwei Kunden.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 6,6 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 27,6 Mio € (im Vorjahr: 26,5 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

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

Wertberichtigungskonto

in Mio €	2015	2014
Stand 1. Januar	49,1	34,4
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	11,5	1,2
Umsatzmindernde Wertberichtigungen	3,5	17,9
Auflösung	-0,9	-4,2
Inanspruchnahmen	-4,1	-0,2
Konsolidierungskreisänderungen	-1,5	0,0
Währungskursänderungen	-0,4	0,0
Stand 31. Dezember	57,2	49,1

Tabelle 83

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	406,0	401,1

Tabelle 84

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 152,0 Mio € (im Vorjahr: 210,0 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 €	31.12.2015	31.12.2014
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	7,1

Tabelle 85

Bei den zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten im Vorjahr handelte es sich um Vermögenswerte der Air-Transport IT Inc., der FSG Flughafen Services GmbH sowie die Beteiligung an der Adria Airways Tehnika d.d., die jeweils dem Segment External Activities zugerechnet waren. Die Veräußerungen fanden in 2015 statt (siehe auch Tz. 2). Die Gründe für die Veräußerungen liegen in strategischen Erwägungen.

32 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Gezeichnetes Kapital	923,1	922,7
Kapitalrücklage	594,3	592,3
Gewinnrücklagen	1.919,9	1.706,1
Gesamt	3.437,3	3.221,1

Tabelle 86

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr 2015 um 0,4 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

Der Anstieg betrifft die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP.

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.385.076 (im Vorjahr: 92.342.748) 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 %
Stand 1.1.2015	92.342.748	92.265.383	77.365	773.650	0,0838
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	42.328	42.328			
Stand 31.12.2015	92.385.076	92.307.711	77.365	773.650	0,0837

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2014	92.289.654	92.212.289	77.365	773.650	0,0838
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen	3.750	3.750			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	49.344	49.344			
Stand 31.12.2014	92.342.748	92.265.383	77.365	773.650	0,0838

Tabelle 87

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden im Juni 2015 zu einem Preis von jeweils 57,37€ 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 mehrmals um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2015 wurden aus dem genehmigten Kapital 423.280€ für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Zum 31. Dezember 2015 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 2,6 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

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

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG. Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,0 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (47,37 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 42.328 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 Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag – 52,7 Mio € (im Vorjahr: – 79,7 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 38,5 Mio € (im Vorjahr: 27,4 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 48,4 Mio € (im Vorjahr: 39,6 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt wie im Vorjahr 1,35 € je Aktie.

Im Geschäftsjahr 2015 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Mai 2015 eine Dividende in Höhe von 1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 124,6 Mio € (im Vorjahr: 115,3 Mio €).

33 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	53,9	47,8
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	20,5	17,1
Gesamt	74,4	64,9

Tabelle 88

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. und im Vorjahr Aerodrom Ljubljana d.d. sowie FSG Flughafen-Service GmbH.

34 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014
Finanzschulden	543,6	3.273,8	3.817,4	318,1	3.874,3	4.192,4

Tabelle 89

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	31.12.2015	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014
Gegenüber fremden Unternehmen	143,1	42,5	185,6	134,5	47,1	181,6

Tabelle 90

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit natur-schutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 27,9 Mio € (im Vorjahr: 28,7 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 Frankfurter 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	31.12.2015	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,9	–	1,9	1,4	–	1,4
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	8,1	–	8,1	7,2	–	7,2
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,7	–	0,7	0,8	–	0,8
Gegenüber Beteiligungen	3,9	–	3,9	1,7	–	1,7
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,3	10,4	11,7	1,3	11,5	12,8
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	7,1	36,4	43,5	6,9	38,0	44,9
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	26,4	251,6	278,0	25,4	236,7	262,1
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	4,1	109,4	113,5	–	153,4	153,4
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	75,9	39,9	115,8	79,0	57,9	136,9
Gesamt	129,4	447,7	577,1	123,7	497,5	621,2
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	75,6	268,3	343,9	61,6	254,2	315,8

Tabelle 91

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 6,2 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 5,5 Mio € (im Vorjahr: 5,7 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	31.12.2015
Leasingzahlungen	9,4	21,3	0,0	30,7
Abzinsungsbeträge	1,4	1,6	0,0	3,0
Barwerte	8,0	19,7	0,0	27,7

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
Barwerte	9,3	29,9	10,2	49,4

Tabelle 92

Die Abzinsungsraten liegen wie im Vorjahr unverändert zwischen 4,90% und 6,00%.

37 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Latente Steuerverpflichtungen	172,2	158,7

Tabelle 93

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgte gemäß IAS 12 nach dem „TemporaryConcept“. 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 17 (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 21,3 Mio € (im Vorjahr: 20,4 Mio €) angesetzt, davon entfallen 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Für 2015 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 16,2 Jahre (im Vorjahr: 16,8 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 9,0 Jahre (im Vorjahr: 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 60 % des Ruhegehalts, versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2015 einen prozentualen Anspruch von 62,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2015 einen prozentualen Anspruch von 46,0 % 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 Zinssatz 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 erhält 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 408 Anwartschaften (davon 356 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €), für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2015 ein Barwert von 8,6 Mio € (im Vorjahr: 8,0 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 6,6 Mio € gegenüber aktiven und 2,2 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 9,8 Jahren (im Vorjahr: 10,5 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 13 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 4,5 Mio € (im Vorjahr: 4,9 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 3,2 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 6,7 Jahre (im Vorjahr: 6,4 Jahre).

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2015 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2015)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2015	54,1	-20,4	33,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,3	0,0	2,3
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	1,1	-0,4	0,7
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	-2,1	0,0	-2,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-0,6	0,0	-0,6
Summe Remeasurements	-2,7	-0,2	-2,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,8	0,7	-2,1
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
zum 31. Dezember 2015	52,0	-21,3	30,7

Tabelle 94

Pensionsverpflichtungen (2014)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2014	45,3	-19,3	26,7
Überdeckung Vorjahr	0,0	-0,8	-0,8
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,8	0,0	1,8
Nachzuverrechner Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	1,8	0,0	1,8
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	1,6	-0,7	0,9
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen 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
Summe Remeasurements	7,4	0,0	7,4
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
zum 31. Dezember 2014	54,1	-20,4	33,7

Tabelle 95

Nachstehend erfolgt die Verrechnung der Pensionsverpflichtungen mit dem zur Insolvenzversicherung vorgehaltenen Planvermögen:

Saldierung

in Mio €	2015	2014
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	23,8	23,6
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-21,3	-20,4
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	2,5	3,2
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	28,2	30,5
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	30,7	33,7

Tabelle 96

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2015	2014
Gehaltstrend	0,00%	0,00%
Rechnungzinssatz	2,20%	2,10%
Rentendynamik	2,00%/2,50%	2,00%/2,50%
Sterbewahrscheinlichkeit	Rückgang um 1 Jahr	Rückgang um 1 Jahr
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Tabelle 97

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. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2015)

in Mio €	2015	
		Rückgang des Rechnungszins um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,2	-2,9
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,0	1,0
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	1,4	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,3	

¹⁾ Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um 1 Jahr für alle Begünstigten um 1,4 Mio € erhöhen.

Tabelle 98

Sensitivitätsanalyse (31.12.2014)

in Mio €	2014	
		Rückgang des Rechnungszins um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,4	-3,1
	Rückgang der Inflation um 0,25 %	Anstieg der Inflation um 0,25 %
Inflation	-1,1	1,7
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	1,1	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,3	

Tabelle 99

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 Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2% des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3% vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt.

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 29,1 Mio € (im Vorjahr: 28,8 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 30,7 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 70,5 Mio € (im Vorjahr: 67,2 Mio €) abgeführt.

39 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2014
Ertragsteuerrückstellungen	56,0	62,1	118,1	14,7	68,8	83,5

Tabelle 100

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 118,1 Mio € (im Vorjahr: 83,5 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 €	1.1.2015	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2015
Personal	79,5	-59,3	-3,5	76,3	93,0
davon langfristig	11,6				25,1
davon kurzfristig	67,9				67,9

Tabelle 101

Das 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 €	1.1.2015	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2015
Umwelt	33,8	-2,9	0,0	3,3	-0,2	34,0
Passiver Schallschutz	143,5	-5,7	-16,6	0,0	0,9	122,1
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	31,7	-0,2	-1,7	0,0	0,4	30,2
Wirbelschleppen	42,6	-11,8	0,0	0,0	0,2	31,0
Übrige	120,7	-29,6	-18,9	52,0	0,0	124,2
Gesamt	372,3	-50,2	-37,2	55,3	1,3	341,5
davon langfristig	216,4					176,5
davon kurzfristig	155,9					165,0

Tabelle 102

Die Auflösungen enthalten in Höhe von 18,3 Mio € erfolgsneutrale Auflösungen, die gegen den korrespondierenden Aktivposten vorgenommen wurden.

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 2015 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 6,4 Mio € (im Vorjahr: 7,8 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 14,5 Mio € (im Vorjahr: 15,9 Mio €) und nach fünf Jahren 13,1 Mio € (im Vorjahr: 10,1 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbebereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss vom HMWEVL vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Im Geschäftsjahr kam es infolge neu gewonnener Erfahrungswerte zu einer veränderten Einschätzung der zukünftigen Mittelabflüsse hinsichtlich der Entschädigungen gemäß Außenwohnbereichsverordnung. Dies führte zu einem in Höhe von 16,6 Mio € geringeren Barwert der entsprechenden Rückstellung. Zum 31. Dezember 2015 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 26,6 Mio € (im Vorjahr: 17,0 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 77,3 Mio € (im Vorjahr: 99,8 Mio €) und nach fünf Jahren 18,2 Mio € (im Vorjahr: 26,7 Mio €). Für einen Teil der Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Die im Geschäftsjahr vorgenommene Anpassung der Rückstellung wurde korrespondierend auf der Forderungsseite vorgenommen.

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 2015 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 4,8 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €) und nach fünf Jahren 24,7 Mio € (im Vorjahr: 26,9 Mio €).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2015 betragen die geschätzten Mittelabflüsse innerhalb eines Jahres 14,4 Mio € (im Vorjahr: 14,0 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 14,4 Mio € (im Vorjahr: 25,7 Mio €) und nach fünf Jahren 2,2 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden sowie in Höhe von 19,8 Mio € (im Vorjahr: 20,9 Mio €) Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28), Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 9,4 Mio € (im Vorjahr: 9,5 Mio €) sowie Rückstellungen für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien (Fraport Casa) in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €).

Darüber hinaus enthalten die übrigen Rückstellungen im Wesentlichen Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Schadensfälle.

41 Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	0,0	4,3

Tabelle 103

Die Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten betrafen im Vorjahr die Air-Transport IT Inc. und die FSG Flughafen Services GmbH (siehe auch Tz. 2).

42 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2015 beziehungsweise 2014 dar:

Finanzinstrumente zum 31.12.2015

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value			31.12.2015
	Loans and Receivables		Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
	Buchwert	Fair Value	Held for Trading			Buchwert ¹⁾
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel	406,0	406,0				406,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,0	154,0				154,0
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	126,1	126,1		213,3		339,4
Andere Finanzanlagen						
Wertpapiere				408,2		408,2
Sonstige Beteiligungen				91,8		91,8
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3				4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	120,3	120,3				120,3
Sonstige Ausleihungen	34,6	34,6				34,6
Gesamt	845,3	845,3	0,0	713,3	0,0	1.558,6

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	185,5	190,3					190,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	343,9	438,0					438,0
Finanzschulden	3.817,4	3.987,9					3.987,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				27,7	30,1		30,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Hedging Derivat						79,4	79,4
Übrige Derivate			34,1				34,1
Gesamt	4.346,8	4.616,2	34,1	27,7	30,1	79,4	4.759,8

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 104

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	
	Buchwert	Fair Value	Held for Trading			
Bewertungskategorie nach IAS 39			Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Summe Fair Value
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel	401,1	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 Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3				4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	122,0	120,3				120,3
Sonstige Ausleihungen	31,5	31,5				31,5
Gesamt	843,4	841,2	0,0	814,8	0,0	1.656,0

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Verbindlichkeiten							
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
Gesamt	4.689,8	5.054,8	41,7	49,4	54,9	111,7	5.263,1

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 105

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 abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeit-adequate 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 laufzeit-adequate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Die sonstigen Beteiligungen betreffen überwiegend die Anteile an der Delhi 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 Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte 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. Bei den übrigen sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als fünf Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag 2015 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. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2015)

in Mio €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	213,3	213,3	0,0	0,0
Loans and Receivables	126,1	0,0	69,7	56,4
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	408,2	350,3	57,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	91,8	0,0	91,8	0,0
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	0,0	4,3	0,0
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	120,3	0,0	0,0	120,3
Sonstige Ausleihungen	34,6	0,0	34,6	0,0
Gesamt	998,6	563,6	258,3	176,7
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	190,3	0,0	190,3	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
	438,0	0,0	438,0	0,0
Finanzschulden				
	3.987,9	0,0	3.987,9	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				
	30,1	0,0	30,1	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung				
	34,1	0,0	34,1	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung				
	79,4	0,0	79,4	0,0
Gesamt	4.759,8	0,0	4.759,8	0,0

Tabelle 106

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden zum 31. Dezember 2014 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
Finanzielle Vermögenswerte				
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	539,5	469,6	69,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	76,0	0,0	76,0	0,0
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	0,0	4,3	0,0
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	120,3	0,0	1,5	118,8
Sonstige Ausleihungen	31,5	0,0	31,5	0,0
Gesamt	1.080,2	668,9	251,2	160,1
Finanzielle Verbindlichkeiten				
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
Gesamt	5.263,1	0,0	5.263,1	0,0

Tabelle 107

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2015	2014
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables		
	-2,5	1,0
Available for Sale		
	11,0	11,7
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost		
	-3,3	-6,0
Held for Trading		
	7,7	-8,1

Tabelle 108

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 Gewinne 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 2015 kein Grundgeschäft bestand.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer 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.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 35 Zinsswaps (im Vorjahr: 44). Im Zusammenhang mit vier Zinsswaps (im Vorjahr: fünf) wurden in der Vergangenheit Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen wurde im Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Zinsswaps	970,0	1.200,0	-113,5	-153,4	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	775,0	975,0	-79,4	-111,7	0,0	0,0
davon Trading	195,0	225,0	-34,1	-41,7	0,0	0,0

Tabelle 109

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	79,4	111,7
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	34,1	41,7

Tabelle 110

29 Zinsswaps (im Vorjahr: 37) sind bestehenden, variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet.

Insgesamt werden 29 Zinsswaps (im Vorjahr: 37) 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. Es werden sechs Zinsswaps (im Vorjahr: sieben) 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 2015)

in Mio € Laufzeitbeginn	31.12.2015		
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2006	2016	70,0	-1,4
2007	2017	60,0	-4,2
2008	2018	115,0	-13,2
2009	2016	100,0	-2,0
2009	2017	25,0	-1,7
2009	2019	220,0	-33,0
2010	2017	100,0	-6,9
2010	2020	85,0	-17,0
Gesamt		775,0	-79,4

Tabelle 111

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2014:

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
Gesamt		975,0	-111,7

Tabelle 112

Während des Geschäftsjahres 2015 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 5,3 Mio € (im Vorjahr: 32,2 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 37,6 Mio € Verluste (im Vorjahr: 40,3 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 Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd 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 Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen in 2015 277,9 Mio € (im Vorjahr: 214,3 Mio €).

Die im Geschäftsjahr gegründeten drei ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit dem Management und Betrieb von 14 griechischen Regionalflughäfen sowie der drei inländischen Gesellschaften im Bereich der Entorgungsdienstleistungen, wurden dem Segment External Activities & Services zugeordnet. Alle neugegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr operativ noch nicht tätig und hatten somit keine wesentliche Auswirkung auf die Segmentberichterstattung.

Die unterjährigen Abgänge der Gesellschaften FRA Vorfeldaufsicht GmbH (Segment Aviation), FSG Flughafen Service GmbH und Air-Transport IT Services, Inc. (Segment External Activities & Services) sowie der Verkauf von Anteilen an der FCS Frankfurt Cargo Services GmbH (Segment Ground Handling) hatten keinen wesentlichen Einfluss auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Ground Handling wurden im Berichtsjahr Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 2,1 Mio € vorgenommen (siehe auch Tz. 2 und Tz. 4).

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 24,7 Mio € (im Vorjahr: 26,6 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 932,1 Mio € (im Vorjahr: 895,2 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

44 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 652,2 Mio € (im Vorjahr: 506,2 Mio €) resultierte mit 844,0 Mio € (im Vorjahr: 722,5 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 114,6 Mio € (im Vorjahr: 130,3 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 77,2 Mio € (im Vorjahr: 86,0 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit enthält im betrieblichen Bereich unter anderem die Mittelabflüsse für fixe und variable Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 244,3 Mio € um 279,5 Mio € unter dem Vorjahreswert. Im Vorjahr sind Mittel von insgesamt 271,1 Mio € für Unternehmenserwerbe (AMU Holdings Inc. und Aerodrom Ljubljana d.d.) abgeflossen.

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

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit enthält die Auszahlungen für kapazitative Investitionen in Infrastruktur im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten.

Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 541,8 Mio € (im Vorjahr: 184,5 Mio €) resultierte vor allem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden.

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bank- und Kassenbestände	39,8	17,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	190,9	150,4
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	230,7	167,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	152,0	210,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
Finanzmittelbestand in der Konzernbilanz	406,0	401,1

Tabelle 113

Sonstige Angaben

45 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bürgschaften	3,3	12,2
Garantien	176,0	178,2
davon Vertragserfüllungsgarantien	129,0	125,7
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	30,9	31,3
Gesamt	210,2	221,7

Tabelle 114

Die abgeschlossenen Garantien resultieren überwiegend aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit nationalen und internationalen Beteiligungsprojekten.

Neben Vertragserfüllungsgarantien enthalten die Garantien im Wesentlichen Bietungsgarantien in Höhe von 19,5 Mio € im Zusammenhang mit Ausschreibungen für Flughafen-Betreiberkonzessionen sowie von der Fraport AG übernommene Garantien im Zusammenhang mit Finanzierungsvereinbarungen der Antalya-Betriebsgesellschaft in Höhe von 4,5 Mio €.

Die Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 129,0 Mio € (im Vorjahr: 125,7 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die folgenden Beteiligungsgesellschaften:

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 41,3 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.

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.

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 14,7 Mio € (16,0 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 10,1 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind bereits zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung steht zum Stichtag noch aus.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 10,9 Mio € (im Vorjahr: 11,6 Mio €), Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 12,4 Mio € (im Vorjahr: 12,0 Mio €) sowie bei Twin Star aus Strafzahlungen für rückständige Investitionsverpflichtungen in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr: 7,7 Mio €).

Die Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 53,4 Mio € (im Vorjahr: 52,4 Mio €) im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen.

46 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	196,1	175,0

Tabelle 115

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operating Leases

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	7,8	7,9
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	10,1	9,7
länger als 5 Jahre	30,3	30,9
Gesamt	48,2	48,5

Tabelle 116

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 eine durchschnittliche Restlaufzeit von zwei 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 (41,9 Mio €, im Vorjahr: 78,4 Mio €) mit der Mainova AG 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 bestehen in Höhe von 45,4 Mio € (im Vorjahr: 45,4 Mio €) gegenüber assoziierten Unternehmen und in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

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. 50).

47 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 (siehe auch Tz. 32) 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 2015 wurden 43.373 (im Vorjahr: 45.444) virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2015 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,4 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) ausgewiesen. Die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien (LTIP 2012) beträgt zum Stichtag 68.930 mit einem Wert in Höhe von 3,3 Mio €

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

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

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

Tabelle 117

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

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2015 wurden am 1. Januar 2015 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre und endet somit am 31. Dezember 2018.

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

Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt 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 der Erfolgsziele die relevante Zahlung zu bestimmen.

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

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

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

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

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

48 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 Risikofrüherkennungssystems 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.

Zu weiteren Ausführungen verweisen wir auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im Konzern-Lagebericht.

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. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sie sich wie folgt:

Gliederung der Wertpapiere

in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Fremdkapitalinstrumente	637,1	778,5

Tabelle 118

Die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2015)

in Mio €	31.12.2015
AAA	15,2
AA+	16,2
AA	30,2
AA–	110,2
A+	72,5
A	111,3
A–	115,6
BBB+	90,1
BBB	37,9
BBB–	32,9
Nicht geratet	4,8
Gesamt	637,1

Tabelle 119

In 2014 wiesen die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende 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
Gesamt	778,5

Tabelle 120

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 (2015)

in Mio €	31.12.2015
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	43,7
A+	0,7
A	148,9
A-	13,5
BBB+	97,0
BBB	57,9
BBB-	0,9
BB+	23,7
BB	0,0
BB-	0,3
Nicht geratet	19,4
Gesamt	406,0

Tabelle 121

In 2014 stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, wie folgt dar:

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
Gesamt	401,1

Tabelle 122

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

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 der Bedürfnisse 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 2015 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2015

in Mio €	Summe	2016	2017	2018–2022	2023–2027	2028 ff.
Originäre Finanzinstrumente						
Finanzschulden	4.325,5	604,3	380,1	2.910,5	87,6	343,0
Finanzierungsleasing	30,7	9,4	9,5	11,8	0,0	0,0
Konzessionsverbindlichkeiten	663,7	26,4	21,8	113,8	122,7	379,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	185,5	143,1	22,8	10,8	7,5	1,3
Derivative Finanzinstrumente						
Zinsswaps	116,5	39,1	30,5	45,1	1,8	0,0
Davon Trading	32,1	7,8	6,8	15,7	1,8	0,0
Davon Hedge Accounting	84,4	31,3	23,7	29,4	0,0	0,0

Tabelle 123

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2014 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2014

in Mio €	Summe	2015	2016	2017–2021	2022–2026	2027 ff.
Originäre Finanzinstrumente						
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
Konzessionsverbindlichkeiten	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
Derivative Finanzinstrumente						
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 124

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die 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 109,6 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.

Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Flughafenbetreiberkonzession in Lima, Peru, (Buchwert 110 Mio €) besteht eine Kreditklausel, nach der die Einhaltung der im Konzessionsvertrag festgelegten Übereignung von für den Flughafenbau erforderlichem Bauland durch den peruanischen Staat an die Flughafenbetreibergesellschaft Lima Airport Partners S.A. (LAP) bis zum 31. Dezember 2015 vorgesehen ist. Diese Übereignung stellt eine Verpflichtung des peruanischen Staats gegenüber LAP unter dem Konzessionsvertrag zum Betrieb des Hauptstadtflughafens in Lima dar. Da die Übereignung zum 31. Dezember 2015 nicht vollständig erfolgt ist, hat LAP die Kreditklausel mit Ablauf des 31. Dezember 2015 nicht eingehalten. Bis zur Klärung dieses Zustands ist LAP nur nach vorheriger Zustimmung der Kreditgeber berechtigt, Dividenden auszuschütten. Ferner bestehen Investitionsrestriktionen.

Sofern LAP die nicht erfolgte Übereignung des Baulands dem peruanischen Staat formal anzeigt, entsteht nach Ablauf von 90 Tagen und nicht erfolgter Übereignung des Baulands daraus für LAP ein Kündigungsrecht für den Konzessionsvertrag. Dieses Kündigungsrecht würde die Kreditgeber der Projektfinanzierung berechtigen, nach Ablauf einer weiteren Frist die Projektfinanzierung vorzeitig fällig zu stellen.

LAP ist derzeit in Verhandlungen mit dem peruanischen Staat mit dem Ziel, die Situation zu beheben.

Darüber hinaus wurden in 2015 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. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanische Nuevo Sol (PEN). 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 €	31.12.2015		31.12.2014	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
US-\$/PEN	0,21	0,23	0,24	0,25

Tabelle 125

Währungseffekte im Zusammenhang mit den als Available for Sale klassifizierten Anteilen an der Delhi International Airport Private Ltd. werden im Eigenkapital erfasst. Eine 10%ige Auf- oder Abwertung des Euro gegenüber der indischen Rupie (INR) zum 31. Dezember 2015 würde das Eigenkapital um 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) verringern bzw. 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 2015, ergäbe sich eine um 6,1 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €) niedrigere beziehungsweise um 7,5 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) höhere Finanzverbindlichkeit. Dies hätte im Finanzergebnis einen Gewinn in Höhe von 6,1 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €) beziehungsweise einen Verlust in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr: 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; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 7,10 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 4,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hong Kong Dollar (HKD): 5,25 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 2015 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von -0,7 Mio € (im Vorjahr: -0,5 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 0,7 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 11,1 Mio € (im Vorjahr: 16,0 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -11,8 Mio € (im Vorjahr: -16,5 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2015	-0,7	11,1	-11,8
31.12.2014	-0,5	16,0	-16,5

Tabelle 126

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 8,6 Mio € (im Vorjahr: 19,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 8,6 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld wie im Vorjahr von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 58 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Eigenkapital

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2015	-8,0	3,8	-11,8
31.12.2014	-11,0	5,5	-16,5

Tabelle 127

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 58 Basispunkte beträgt 2,9 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 2,9 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 128

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Korridor	31.12.2015	31.12.2014
Net Debt/EBITDA	max. 4–6 ×	3,3	3,8
EBITDA/Interest Expense	min. 3–4 ×	5,4	4,5

Tabelle 129

49 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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		Gemeinschafts- unternehmen At-Equity	Assoziierte Unternehmen At-Equity	Unternehmen, die von Mehr- heitsanteils- eignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2015	1,6	0,2	7,3	5,5	13,9
Umsatzerlöse	2014	1,6	0,2	5,7	4,4	14,7
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2015	5,9	10,1	15,3	9,5	104,7
	2014	10,6	13,2	16,2	11,1	121,2
Zinsen	2015	–0,8	–	0,1	2,7	–
	2014	–0,9	–	0,1	12,2	–
Forderungen	2015	–	–	12,5	56,8	0,1
	2014	–	–	9,0	42,0	–
Darlehensforderungen	2015	–	–	4,2	120,3	–
	2014	–	–	4,2	122,0	–
Verbindlichkeiten	2015	–	0,2	8,1	0,7	9,1
	2014	–	–	7,2	0,8	13,3

Tabelle 130

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind 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 €	2015	2014
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	4,5	5,0
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
Gesamt	7,3	7,8

Tabelle 131

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 2015 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 54) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2015 gewährten Zuwendungsbetrag für das Long-Term Incentive Programm (LTIP, siehe auch Tz. 54).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 1,3 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2015 bestand ein zwischen der Fraport AG und der Korthäuer & Partner GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Steuerberatungsgesellschaft, Essen, geschlossener Beratungsvertrag. Nicht beherrschender, geschäftsführender Gesellschafter von Korthäuer & Partner ist unter anderem Herr Arno Prangenberg. Herr Prangenberg ist Mitglied im Aufsichtsrat der Fraport AG. Dem Vertragsabschluss ging die Zustimmung durch den Aufsichtsrat der Fraport AG gemäß § 114 Absatz 1 AktG voraus. Die Tätigkeiten aus diesem Vertrag wurden im Geschäftsjahr beendet. Das Honorar in Höhe von netto 41 Tsd € wurde von der Fraport AG in 2015 gezahlt. Die Vertragskonditionen waren fremdüblich.

50 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 seit 1. Januar 2014 geltende Entgeltordnung wurde vom HMWEVL genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NFL) veröffentlicht. Seit 1. Juli 2012 werden Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz 25). Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 36,89% (im Vorjahr: 36,87%) 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 lärmarmem 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 Drittanbieter 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 2015 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 15,37% (im Vorjahr: 16,11%) und auf Infrastruktur-Entgelte 14,21% (im Vorjahr: 14,03%).

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 33,53% (im Vorjahr: 32,99%) 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. Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

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 für Ende 2015 geplante Übergabe von Land für den Bau der zweiten Landebahn durch den Peruanischen Staat ist zum 31.12.2015 nicht erfolgt (siehe auch Tz. 49).

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.

51 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es haben sich keine wesentlichen Ereignisse nach dem 31. Dezember 2015 für den Fraport-Konzern ergeben.

52 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

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

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

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

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

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

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

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

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2015 wie folgt dar:

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2015 51,35 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,34 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,01 %.

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

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2015): Deutsche Lufthansa AG 8,45 %, BlackRock Inc. 3,00 % und Legg Mason Inc. 3,00 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 34,20 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 14. Dezember 2015 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de unter der Rubrik Konzern im Bereich Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

54 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2015

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

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

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

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

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

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.732 Tsd € (im Vorjahr: 1.885 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 10.088 Tsd € (im Vorjahr: 9.204 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 25.341 Tsd € (im Vorjahr: 28.526 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 55 und Tz. 56 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2015

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

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

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

55 Vorstand

Mandate des Vorstands

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

Tabelle 132

56 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

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

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Uwe Becker Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2015: 41.300€; 2014: 41.300€)</p>	<p>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender) > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft > Mainova AG (Vorsitzender) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Süwag Energie AG <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Stadtentwässerung Frankfurt am Main > Kita Frankfurt > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst > Volkshochschule Frankfurt am Main > Dom Römer GmbH (stellvertretender Vorsitzender ab 24.11.2015) > Erdgas Westthüringen Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 22.05.2015) > Gas-Union GmbH (Vorsitzender) > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH > Nassauische Sparkasse > Klinikum Frankfurt Höchst GmbH > Sparkassenzweckverband Nassau > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (bis 17.03.2015) > RMA Rhein-Main Abfall GmbH <p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (ab 18.03.2015)
<p>Hakan Cicek Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2015: 35.500€; 2014: 35.500€)</p>	
<p>Kathrin Dahnke Mitglied des Vorstands Wilhelm Wehrhahn KG (Bezüge 2015: 36.300€; 2014: 34.700€)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: (zu 100% Tochtergesellschaften der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH > abcbank GmbH > ZWILLING J.A. Henckels AG (bis 07.06.2015) <p>Vorsitzende des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 08.06.2015) <p>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Basalt-Actien-Gesellschaft <p>Mitglied im Verwaltungsrat: (zu 100% Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > abcfinance GmbH <p>Mitglied im Vorstand: (zu 100% Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Wehrhahn Industrieholding AG

Mandate des Aufsichtsrats

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

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mehmet Özdemir
Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2015: 35.500 €; 2014: 35.500 €)

Arno Prangenberg
Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

(Bezüge 2015: 37.900 €; 2014: 37.900 €)

Hans-Jürgen Schmidt

1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen
Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main
(bis 01.05.2015)

(Bezüge 2015: 37.900 €; 2014: 37.900 €)

Werner Schmidt

Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2015: 44.500 €; 2014: 42.900 €)

Vorsitzender des Vorstands:

> Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

> komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

> FraSec Fraport Security Services GmbH

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender

(Bezüge 2015: 49.300 €; 2014: 48.500 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

> Airmail Center Frankfurt GmbH

Prof. Dr. Katja Windt

President Jacobs University Bremen gGmbH

(Bezüge 2015: 43.700 €; 2014: 42.900 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

> Deutsche Post AG

Tabelle 133

57 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 €
	2015	100	217.759	3.267
Aerodrom Ljubljana, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	2014	97,99	215.028	-601
	2015	100	1.586	-6
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2014	100	1.492	-24
	2015	100	2.504	363
AirIT Services AG, Lautzenhausen	2014	100	2.392	368
	2015	100	21.697	1.400
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	2014	100	18.165	697
	2015	100	4.275	259
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	2014	100	3.594	-107
	2015	100	19.953	719
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	2014	100	17.224	-111
	2015	100	10.608	761
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	8.811	335
	2015	100	-672	183
AIRMALL USA Holdings Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	-769	67
	2015	100	-1.812	-1.371
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	-372	-341
	2015	100	162.606	8.801
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	2014	100	153.870	9.877
	2015	100	26	0
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2014	100	26	0
	2015	100	0	0 ¹⁾
AIRWAYMALL Inc., Wilmington/USA	2014	100	0	0 ¹⁾
	2015	100	3.882	186
AMU Holdings Inc., Pittsburgh/USA	2014	100	3.309	9
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	2015	100	51.027	7.823 ²⁾
	2014	100	49.017	6.696 ²⁾
	2015	100	1.412	595
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	2014	100	817	267
	2015	100	467	-46 ¹⁾
Daport S.A., Dakar/Senegal	2014	100	551	-33 ¹⁾
	2015	100	2.340	2.288
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2014	100	2.109	2.011
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2015	100	22	-3 ³⁾
	2015	51	1.251	108
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2014	51	1.283	140
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2015	100	25	0 ³⁾
	2015	100	110.805	2.050
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2014	100	99.164	1.455
	2015	100	73	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2014	100	75	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2015	100	75	0 ³⁾
	2015	100	42.785	754
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2014	100	42.465	434
	2015	100	3.195	-24
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2014	100	3.218	-33
Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	2015	100	38	-9 ¹⁾
	2014	100	47	-8 ¹⁾
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	11.538	4.483 ⁴⁾⁵⁾
	2014	100	11.538	3.266 ⁴⁾⁵⁾

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2015	100	466.446	2.829
	2014	100	103.767	1.910
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2015	100	470.748	4.061
	2014	100	103.907	337
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	26	1
	2014	100	25	0
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2015	99,99	-3.822	0 ¹⁾
	2014	99,99	-3.581	0 ¹⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2015	100	1.068	914
	2014	100	505	111
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	804	454
	2014	100	724	374
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	26	1
	2014	100	25	0
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	4.286	2.582 ^{4) 5)}
	2014	100	4.210	1.273 ^{4) 5)}
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	32	2
	2014	100	30	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	5.745	2.402 ^{4) 5)}
	2014	100	5.421	2.288 ^{4) 5)}
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	2015	65	4.954	-70 ³⁾
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	2015	65	4.965	-59 ³⁾
Fraport Regional Airports of Greece Management Company	2015	65	22	-2 ³⁾
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2015	100	7.782	-1.230 ¹⁾
	2014	100	8.096	2.032
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2015	60	87.319	13.210
	2014	60	80.172	15.837
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	11.098	1.920
	2014	100	12.878	6.160
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2015	100	361	247
	2014	100	232	69
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	2015	100	2.298	1.152 ^{4) 5)}
	2014	40	3.356	2.175
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2015	70,01	117.012	46.289
	2014	70,01	79.055	32.053
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2015	51	7.603	2.536
	2014	51	7.058	2.028
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2015	100	41	1
	2014	100	40	1

Tabelle 134

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2015	50	3.703	808
AiriTSystems GmbH, Hannover	2014	50	2.895	744
	2015	49	10.996	-3.704 ⁶⁾
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2014	100	10.904	-6.349
	2015	51/50	59.734	78.867 ⁷⁾
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2014	51/50	40.582	48.611 ⁷⁾
	2015	51/50	-14.895	67.754 ⁷⁾
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2014	51/50	-8.667	85.150 ⁷⁾
	2015	50	221	-36 ¹⁾
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2014	50	257	10 ¹⁾
	2015	33,33	2.874	-544
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2014	33,33	3.417	-701
	2015	50	8.101	1.652
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2014	50	7.078	1.472
	2015	50	71	21
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2014	50	75	-5
	2015	52	17.778	-852
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2014	52	18.630	-110
	2015	50	11.727	1.876
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2014	50	8.791	1.373
	2015	50	376	9
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2014	50	349	6

Tabelle 135

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2015	30,46	3.192	0
Aerodrom Portoroz, d.o.o. Secovlje/Slovenien	2014	30,46	3.183	0
	2015	40	4.850	1.614
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2014	40	4.345	1.310
	2015	49	763	503
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2014	49	982	722
	2015	30	135.453	3.820
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2014	30	131.319	1.089
	2015	50	27.839	9.562
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2014	50	18.277	5.336
	2015	24,5	513.006	20.503
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2014	24,5	477.055	12.570
	2015	35,5	-359.711	-8.802
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	2014	35,5	-251.663	-291.659

Tabelle 136

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2015	10	236.842	32.065 ⁸⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2014	10	180.117	50.820 ⁸⁾
	2015	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2014	13,51	0	0 ¹⁾
	2015	20	0	0 ^{1) 9) 10)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 10) 11)}
	2015	20	0	0 ^{1) 9) 10)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 10) 11)}
	2015	20	0	0 ^{1) 9) 10)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 10) 11)}
	2015	20	0	0 ^{1) 9) 10)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 10) 11)}
	2015	10	0	0 ¹¹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2014	10	2.036	501
	2015	40	0	0 ^{1) 9) 11)}
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	2005	40	-1.590	833
	2015	40	0	0 ^{1) 9) 11)}
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	2005	40	-2.937	1.390
	2015	40	0	0 ^{1) 9) 11)}
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	2005	40	4.533	9
	2015	30	0	0 ^{1) 9) 11)}
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	2005	30	98.747	4.761

Tabelle 137

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.²⁾ 0,01 % der Anteile werden von natürlichen Personen gehalten.³⁾ Gesellschaft in 2015 gegründet.⁴⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.⁵⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).⁶⁾ Vormalig Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main.⁷⁾ 51 % Kapitalanteile, 50% Dividendenrechte.⁸⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.⁹⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.¹⁰⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.¹¹⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, den 29. Februar 2016

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der 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 29. Februar 2016

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 29. Februar 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer

Sieben-Jahresübersicht ¹⁾

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Umsatzerlöse	2.598,9	2.394,6	2.375,7	2.442,0	2.371,2	2.194,6	2.010,3
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9	39,1
Sonstige betriebliche Erträge	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1	45,3
Gesamtleistung	2.679,1	2.466,0	2.441,1	2.542,3	2.452,8	2.284,0	2.095,6
Materialaufwand	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6
Personalaufwand	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3	-880,4	-866,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4
EBITDA	848,8	790,1	732,9	848,7	802,3	710,6	569,7
Abschreibungen	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8
Betriebliches Ergebnis/EBIT	520,5	482,8	438,6	496,0	496,6	430,9	300,9
Zinsergebnis	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0	4,3
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,2
Sonstiges Finanzergebnis	1,3	-10,5	10,4	30,5	-16,4	-21,5	-3,9
Finanzergebnis	-86,7	-108,1	-107,1	-131,9	-149,3	-152,2	-106,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	433,8	374,7	331,5	364,1	347,3	278,7	194,5
Ertragsteuern	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5	-7,2	-42,5
Konzern-Ergebnis	297,0	251,8	235,7	251,5	250,8	271,5	152,0
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6	5,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	276,5	234,7	221,0	238,2	240,4	262,9	146,4
Ergebnis je 10€-Aktie (unverwässert) (€)	3,00	2,54	2,40	2,59	2,62	2,86	1,60
Ergebnis je 10€-Aktie (verwässert) (€)	2,99	2,54	2,39	2,58	2,60	2,85	1,59

Kennzahlen	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
EBITDA-Marge (%)	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4	28,3
EBIT-Marge (%)	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6	15,0
Umsatzrendite (%)	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7	9,7
Fraport-Assets (Mio €)	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2
ROFRA (%)	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7	7,9
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28
Dividende je Aktie (€)	1,35 ²⁾	1,35	1,25	1,25	1,25	1,25	1,15

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6	106,2
Netto-Finanzschulden (Mio €)	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5
Capital Employed (Mio €)	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9	4.043,5
Gearing Ratio (%)	83,7	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8	66,5
Verschuldungsgrad (%)	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1	18,2
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7	378,5
Working Capital (Mio €)	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben.

Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende.

Konzern-Bilanz

in Mio €	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009
Geschäfts- oder Firmenwert	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6	40,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4	34,0
Sachanlagen	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0	34,7
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1	72,9
Andere Finanzanlagen	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6	474,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9	20,0
Ertragsteuerforderungen	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6	23,6
Latente Steueransprüche	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1	68,3
Langfristige Vermögenswerte	7.926,3	8.081,3	7.685,8	8.140,8	7.765,6	6.777,0	6.353,0
Vorräte	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9	54,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3	158,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2	492,2
Ertragsteuerforderungen	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5	5,3
Zahlungsmittel	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	-	7,1	-	-	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	921,0	931,9	1.131,0	1.499,8	1.458,8	2.393,5	2.512,2
Gezeichnetes Kapital	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4	917,7
Kapitalrücklage	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0	578,3
Gewinnrücklagen	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7	1.039,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1	2.535,2
Nicht beherrschende Anteile	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2	22,6
Eigenkapital	3.511,7	3.286,0	3.098,8	2.948,2	2.859,9	2.739,3	2.557,8
Finanzschulden	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0	114,7
Sonstige Verbindlichkeiten	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7
Latente Steuerverpflichtungen	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5	143,9
Pensionsverpflichtungen	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1	20,3
Ertragsteuerrückstellungen	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0	135,0
Sonstige Rückstellungen	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0	129,9
Langfristige Schulden	4.230,6	4.908,1	4.902,5	5.893,1	5.503,5	5.608,4	5.575,4
Finanzschulden	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8	118,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6	219,8
Sonstige Verbindlichkeiten	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5	147,7
Ertragsteuerrückstellungen	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9	6,7
Sonstige Rückstellungen	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0	238,9
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-	4,3	-	-	-	-	-
Kurzfristige Schulden	1.105,0	819,1	815,5	799,3	861,0	822,8	732,0
Bilanzsumme	8.847,3	9.013,2	8.816,8	9.640,6	9.224,4	9.170,5	8.865,2

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte	-1,9	5,1	-5,6	4,8	14,6	6,7	26,8
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	7,0	5,4	5,0	3,0	4,3	7,1	1,1
Anteil an der Bilanzsumme (%)							
Langfristige Vermögenswerte	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9	71,7
Eigenkapitalquote	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4	27,4

Tabelle 138

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafikverzeichnis

Konzern-Lagebericht

Seite	Grafik	
27	1	Segment-Struktur
27	2	Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten
30	3	Agenda 2015
47	4	Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2015
49	5	Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2015
57	6	Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2015
57	7	Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2015
58	8	Bilanzstruktur zum 31. Dezember
59	9	Zugänge je Segment
60	10	Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität
62	11	Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2015
63	12	Verteilung der Industrieanlagen
63	13	Ratingstruktur der Anlagen
70	14	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern
71	15	Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2015
72	16	Streubesitz-Verteilung
76	17	Das Risikomanagement-System
78	18	Berichtsmatrix

Tabellenverzeichnis

Umschlag

Seite	Tabelle	
U2	1	Finanzielle Leistungsindikatoren
U2	2	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
U2	3	Beschäftigte

An unsere Aktionäre

Seite	Tabelle	
18	4	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
19	5	Ausschüsse des Aufsichtsrats

Konzern-Lagebericht

Seite	Tabelle	
29	6	Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs
42	7	Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)
42	8	Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)
44	9	Pensionsverpflichtungen
45	10	Bezüge des Aufsichtsrats 2015
46	11	Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel
47	12	Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen
50	13	Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten
51	14	Zusammengefasste Gewinn- und Verlustrechnung
54	15	Aviation
54	16	Retail & Real Estate
55	17	Ground Handling
55	18	External Activities & Services
56	19	Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt
60	20	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz
61	21	Fremdkapitalstruktur
62	22	Anlagestruktur der Fraport AG
64	23	Entwicklung des Wertbeitrags 2015
65	24	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
66	25	Entwicklung der Beschäftigten im Konzern
66	26	Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten
67	27	Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern
70	28	Fraport-Aktie
71	29	Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG
73	30	Kapitalmarktrelevante Daten

Konzern-Abschluss

Seite	Tabelle	
100	31	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
101	32	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
102	33	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2015
103	34	Konzern-Kapitalflussrechnung
104	35	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
106	36	Konzern-Anlagespiegel
108	37	Segment-Berichterstattung
109	38	Informationen über geografische Gebiete

Konzern-Anhang

Seite	Tabellen-Nr.	Thema
111	39	Konsolidierungskreis
112	40	Abgangs- und Übergangskonsolidierungseffekte 2015
113	41	Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen
115	42	Wechselkurse
118	43	Planmäßige Abschreibungen
131	44	Umsatzerlöse
132	45	Mindestleasingzahlungen
132	46	Bestandsveränderung
132	47	Andere aktivierte Eigenleistungen
133	48	Sonstige betriebliche Erträge
133	49	Materialaufwand
134	50	Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter
134	51	Abschreibungen
135	52	Sonstige betriebliche Aufwendungen
135	53	Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer
136	54	Zinserträge und Zinsaufwendungen
136	55	Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden
136	56	Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen
136	57	Sonstiges Finanzergebnis
137	58	Ertragsteuern
138	59	Zuordnung der latenten Steuern
138	60	Überleitungsrechnung des Steueraufwands
139	61	Ergebnis je Aktie
139	62	Geschäfts- oder Firmenwerte
139	63	Goodwill Impairment Test
140	64	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte
140	65	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
141	66	Sachanlagen
141	67	Finanzierungsleasingverträge (2015)
141	68	Finanzierungsleasingverträge (2014)
142	69	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
144	70	Bilanzdaten Antalya
144	71	Ergebnisdaten Antalya
144	72	Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen
145	73	Zusammengefasste Bilanz
146	74	Ergebnisdaten
146	75	Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen
146	76	Andere Finanzanlagen
147	77	Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
148	78	Ertragsteuerforderungen
148	79	Latente Steueransprüche
149	80	Vorräte
149	81	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
150	82	Analyse des Ausfallrisikos
150	83	Wertberichtigungskonto
150	84	Zahlungsmittel
151	85	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte
151	86	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital
152	87	Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG
153	88	Nicht beherrschende Anteile
153	89	Lang- und kurzfristige Finanzschulden
154	90	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
154	91	Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Konzern-Anhang

Seite	Tabellen-Nr.	Thema
155	92	Fälligkeit der Leasingzahlungen
155	93	Latente Steuerverpflichtungen
158	94	Pensionsverpflichtungen (2015)
159	95	Pensionsverpflichtungen (2014)
159	96	Saldierung
159	97	Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen
160	98	Sensitivitätsanalyse (31.12.2015)
160	99	Sensitivitätsanalyse (31.12.2014)
162	100	Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen
162	101	Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen
162	102	Sonstige Rückstellungen
163	103	Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten
164	104	Finanzinstrumente zum 31.12.2015
165	105	Finanzinstrumente zum 31.12.2014
166	106	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2015)
167	107	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2014)
167	108	Nettoergebnisse je Bewertungskategorie
168	109	Derivative Finanzinstrumente
168	110	Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente
169	111	Zinsswaps (Hedge Accounting 2015)
169	112	Zinsswaps (Hedge Accounting 2014)
172	113	Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz
173	114	Haftungsverhältnisse
174	115	Bestellobligo für Investitionen
174	116	Operating Leases
175	117	Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter
177	118	Gliederung der Wertpapiere
177	119	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2015)
177	120	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2014)
178	121	Emittentenrating liquide Mittel (2015)
178	122	Emittentenrating liquide Mittel (2014)
179	123	Liquiditätsprofil zum 31.12.2015
179	124	Liquiditätsprofil zum 31.12.2014
180	125	Währungskursensitivität
182	126	Zinssensitivität auf das Finanzergebnis
182	127	Zinssensitivität auf das Eigenkapital
183	128	Bestandteile der Steuerungskennzahlen
183	129	Verschuldungskennzahlen
183	130	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen
184	131	Vergütung des Managements
190	132	Mandate des Vorstands
190	133	Mandate des Aufsichtsrats
194	134	Tochtergesellschaften
196	135	Gemeinschaftsunternehmen
196	136	Assoziierte Unternehmen
197	137	Andere Beteiligungen

Weitere Informationen

Seite	Tabellen-Nr.	Thema
200	138	Sieben-Jahresübersicht

Glossar

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹⁾

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital ¹⁾/Bilanzsumme

Eigenkapitalrentabilität

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/Eigenkapital ¹⁾

EURIBOR

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

Fraport-Assets

Betriebsnotwendiges Kapital = Geschäfts- oder Firmenwerte + Sonstige immaterielle Vermögenswerte zu AHK/2 + Investments in Flughafen-Betreiberprojekte zu AHK/2 + Sachanlagen zu AHK/2 + Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften + Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – 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) – Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

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

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

Finanzkalender 2016

Mittwoch, 4. Mai 2016

Quartalsmitteilung Q1 2016
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Freitag, 20. Mai 2016

Hauptversammlung 2016
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Montag, 23. Mai 2016

Dividendenauszahlung

Donnerstag, 4. August 2016

Halbjahresbericht Q2/6M 2016
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Donnerstag, 3. November 2016

Quartalsmitteilung Q3/9M 2016
Online-Veröffentlichung, Pressekonferenz und Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2016

(Online-Veröffentlichung)

Dienstag, 12. April 2016

März 2016/Q1 2016

Dienstag, 12. Juli 2016

Juni 2016/6M 2016

Donnerstag, 13. Oktober 2016

September 2016/9M 2016

Donnerstag, 12. Mai 2016

April 2016

Mittwoch, 10. August 2016

Juli 2016

Donnerstag, 10. November 2016

Oktober 2016

Freitag, 10. Juni 2016

Mai 2016

Montag, 12. September 2016

August 2016

Montag, 12. Dezember 2016

November 2016

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0)1806 3724636 ¹⁾
Internet: www.fraport.de

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

Kontakt Investor Relations

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

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

Veröffentlichungstermin

16. März 2016

Redaktionsschluss

29. Februar 2016

Sprachgebrauch

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

Rundungshinweis

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

