

Geschäftsbericht 2013

Flughafen Frankfurt hinter den Kulissen



Fraport-Konzern

Auf einen Blick

Der Fraport-Konzern ist an 13 Flughäfen weltweit aktiv und zählt zu den international führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Hauptstandort des Konzerns ist der Flughafen Frankfurt, eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze der Welt. Verteilt auf vier Segmente beschäftigte Fraport im vergangenen Geschäftsjahr mehr als 20.000 Mitarbeiter und erwirtschaftete einen Umsatz von 2,56 Mrd €. Das Konzern-EBITDA erreichte einen Wert von 880,2 Mio €, das Konzern-Ergebnis lag bei 235,7 Mio €. Die seit 2001 börsennotierte Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, hat ihren Sitz in Frankfurt am Main.

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.561,4	2.442,0	4,9
EBITDA	880,2	848,7	3,7
EBIT	528,1	496,0	6,5
EBT	340,7	364,1	-6,4
Konzern-Ergebnis	235,7	251,5	-6,3
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	221,0	238,2	-7,2
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	2,40	2,59	-7,3
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	54,39	43,94	23,8
Dividende je Aktie ¹⁾ (€)	1,25	1,25	0,0
Operativer Cash Flow	574,8	553,0	3,9
Free Cash Flow	73,1	-162,4	-
Bilanzsumme	9.523,4	9.640,6	-1,2
Eigenkapital	3.098,8	2.948,2	5,1
Konzern-Liquidität	1.486,3	1.663,1	-10,6
Netto-Finanzschulden	2.975,4	2.934,5	1,4
Umsatzrendite (%)	13,3	14,9	-
Eigenkapitalrendite (%)	7,5	8,5	-
EBITDA-Marge (%)	34,4	34,8	-
EBIT-Marge (%)	20,6	20,3	-
ROCE (%)	8,9	8,7	-
ROFRA (%)	9,5	9,6	-
Gearing Ratio (%)	101,3	104,9	-

Tabelle 1

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

	2013	2012	Veränderung in %
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	80	80	-
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) (%)	82,3	80,3	-
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,4	98,2	-
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) (%)	94,8	95,0	-
Mitarbeiterzufriedenheit ²⁾	3,02	-	-
Gesamtzahl der Arbeitsunfälle	1.346	1.445	-6,9

Tabelle 2

Beschäftigte

	2013	2012	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.947	20.963	-0,1

¹⁾ Vorgeschlagene Dividende (2013).

²⁾ Im Geschäftsjahr 2012 fand keine Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit statt.

Tabelle 3

Fraport-Segmente

Aviation

Das Segment Aviation beinhaltet das Flugbetriebs- und Terminalmanagement sowie die Unternehmens- und Luftsicherheit am Standort Frankfurt. Das Verkehrswachstum und die Anhebung der Flughafen-Entgelte steigerten im vergangenen Geschäftsjahr die Umsatzerlöse um 2,6 % auf 845,2 Mio €. Bei 6.194 Beschäftigten erzielte das Segment ein EBITDA von 205,4 Mio €.

Aviation

in Mio €	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzerlöse	845,2	823,4	2,6
EBITDA	205,4	201,9	1,7
EBITDA-Marge	24,3%	24,5%	–
EBIT	88,1	79,6	10,7
ROFRA	4,0%	3,9%	–
Durchschnittlich Beschäftigte	6.194	6.298	–1,7

Tabelle 4

Retail & Real Estate

Die Geschäftsaktivitäten rund um das Retailing, das Parkraum- sowie Vermietungsmanagement am Frankfurter Flughafen werden im Segment Retail & Real Estate zusammengefasst. Im Geschäftsjahr 2013 wirkte sich insbesondere der im Oktober 2012 in Betrieb genommene Flugsteig A-Plus umsatz- und EBITDA-erhöhend aus. Das Segment erwirtschaftete mit 648 Mitarbeitern Umsatzerlöse in Höhe von 469,0 Mio € und ein EBITDA von 350,7 Mio €.

Retail & Real Estate

in Mio €	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzerlöse	469,0	452,9	3,6
EBITDA	350,7	335,2	4,6
EBITDA-Marge	74,8%	74,0%	–
EBIT	267,9	252,8	6,0
ROFRA	15,0%	15,5%	–
Durchschnittlich Beschäftigte	648	629	3,0

Tabelle 5

Ground Handling

Sämtliche Leistungen rund um die Passagier-, Flugzeug- und Frachtabfertigung sind das Kerngeschäft des Segments Ground Handling. Das mit 9.017 Mitarbeitern personalintensivste Segment am Standort Frankfurt erzielte im vergangenen Geschäftsjahr – getragen vom Verkehrswachstum und der Erhöhung der Infrastruktur-Entgelte – einen Umsatzzuwachs von 1,1 % auf 656,2 Mio €. Das Segment-EBITDA lag bei 38,2 Mio €.

Ground Handling

in Mio €	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzerlöse	656,2	649,3	1,1
EBITDA	38,2	37,8	1,1
EBITDA-Marge	5,8%	5,8%	–
EBIT	–2,3	–1,1	–
ROFRA	–0,4%	–0,2%	–
Durchschnittlich Beschäftigte	9.017	8.924	1,0

Tabelle 6

External Activities & Services

Das Segment External Activities & Services umfasst die Konzern-Gesellschaften außerhalb des Standorts Frankfurt sowie weitere Dienstleistungen in Frankfurt, insbesondere das IT- und Facility-Management. Vor allem das Wachstum der ausländischen Gesellschaften trug zu einer Umsatzerhöhung von 14,4 % bei. Bei einem Umsatz von 591,0 Mio € erwirtschaftete das Segment im Geschäftsjahr 2013 ein EBITDA von 285,9 Mio €.

External Activities & Services

in Mio €	2013	2012	Veränderung in %
Umsatzerlöse	591,0	516,4	14,4
EBITDA	285,9	273,8	4,4
EBITDA-Marge	48,4%	53,0%	–
EBIT	174,4	164,7	5,9
ROFRA	14,0%	15,7%	–
Durchschnittlich Beschäftigte	5.088	5.112	–0,5

Tabelle 7

Über diesen Bericht

Mit dem vorliegenden Geschäftsbericht legt Fraport Rechenschaft über das Geschäftsjahr 2013 ab. Die Daten und Kommentierungen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind in Übereinstimmung mit den für das Geschäftsjahr 2013 anzuwendenden Rechnungslegungs- und Offenlegungsstandards erstellt. Die im Geschäftsausblick enthaltenen Angaben berücksichtigen ferner die ab dem 1. Januar 2014 anzuwendenden Rechnungslegungsstandards und sind ab Seite 84 des Berichts zu finden.

Zur Erhöhung der Aktualität des Berichts hat Fraport relevante Informationen, die sich bis zur Versicherung der gesetzlichen Vertreter und zum Bestätigungsvermerk der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers AG am 4. März 2014 ereignet haben, berücksichtigt.

Der Geschäftsbericht liegt in deutscher und englischer Sprache vor.

1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Der Fraport-Vorstand	8
Bericht des Aufsichtsrats	10
Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	16

2 Konzern-Lagebericht

Geschäftsentwicklung im Überblick	24
Grundlagen des Konzerns	26
Geschäftstätigkeit	26
Struktur	26
Strategie	29
Steuerung	32
Rechtliche Angaben	35
Vergütungsbericht	36
Wirtschaftsbericht	44
Gesamtaussage des Vorstands	44
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	44
Wesentliche Ereignisse	45
Geschäftsverlauf	46
Ertragslage	48
Segmente	50
Vermögens- und Finanzlage	53
Wertorientierte Steuerung	59
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	60
Beschäftigte	61
Forschung und Entwicklung	63
Aktie und Investor Relations	63
Nachtragsbericht	67
Prognosebericht	67
Gesamtaussage des Vorstands	67
Risiko- und Chancenbericht	67
Geschäftsausblick	84

3 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	92
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	93
Konzern-Bilanz	94
Konzern-Kapitalflussrechnung	95
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	96
Konzern-Anlagespiegel	98
Segment-Berichterstattung	100
Konzern-Anhang	102
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	102
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	120
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	128
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	154
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	155
Sonstige Angaben	156

4 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	194
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	195
Sieben-Jahresübersicht	196
Grafik- und Tabellenverzeichnis	198
Glossar	200
Finanzkalender 2014	U5
Verkehrskalender 2014	U5
Impressum	U5



Aviation
Seite 2



Retail & Real Estate
Seite 22

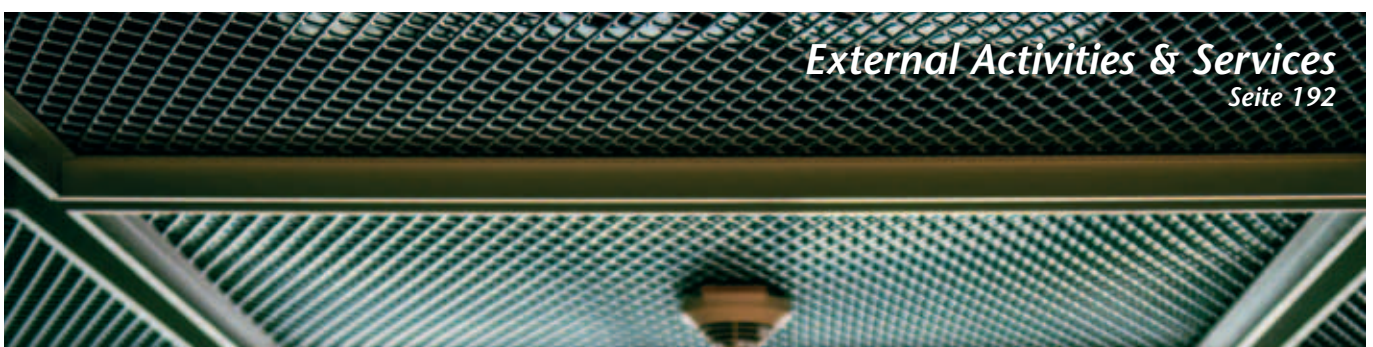
Flughafen Frankfurt hinter den Kulissen

Mit 58 Millionen Passagieren und mehr als zwei Millionen Tonnen umgeschlagener Luftfracht und Luftpost ist der Flughafen Frankfurt einer der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt. Während die Reisenden nur die für sie wahrnehmbaren Flughafen-Prozesse, wie den Check-in oder die Sicherheitskontrolle, erfahren, sorgen Fraport und seine Geschäftspartner „hinter den Kulissen“ mit einem weit darüber hinaus gehenden Leistungsspektrum für ein reibungsloses Reiseerlebnis. Auf den Kapiteltrennseiten des vorliegenden Geschäftsberichts gewinnen Sie einen Einblick in diese Prozesse.

Gerne können Sie sich auch vor Ort bei einer Flughafen-Rundfahrt ein Bild von weiteren Fraport-Prozessen machen und die Faszination Flughafen live erleben.



Ground Handling
Seite 90



External Activities & Services
Seite 192



Aviation

Gut 17.000 Airfield Lights...

Im vergangenen Geschäftsjahr sind rund 473.000 Flugzeuge in Frankfurt gestartet und gelandet. Täglich waren dies etwa 1.300 Flugbewegungen. Ohne den Einsatz von rund 17.000 so genannter „Airfield Lights“, die den Weg vom Start- und Landebahnensystem zum Terminal und zurück markieren, wäre ein reibungsloser Flughafen-Betrieb unmöglich. Um die Einsatzbereitschaft des Systems aufrecht zu halten, wartet Fraport die Airfield Lights bedarfsorientiert und zyklisch. Neben einem computergesteuerten System, das Fraport mangelhafte Halogen- oder LED-Leuchtmittel meldet, prüfen Mitarbeiter die Funktionalität der Airfield Lights durch regelmäßiges Abfahren des Start- und Landebahnensystems.

...mit lückenloser Versorgung

Fraport überwacht die lückenlose Energieversorgung des Frankfurter Flughafens zentral und stellt diese durch ein redundant ausgelegtes Stromnetz sicher. Selbst bei einem Ausfall des Stromnetzes kann Fraport die Versorgung des Start- und Landebahnsystems durch den Einsatz mehrerer überdimensionaler Dieselmotoren gewährleisten. Eine direkte Betankungsmöglichkeit der Motoren, deren Tanks etwa 40.000 Liter Diesel fassen, ermöglicht im Ernstfall eine zeitlich unbeschränkte Aufrechterhaltung des Flughafen-Betriebs. Für den Betrieb des Standorts Frankfurt benötigt Fraport jährlich etwa 600 Millionen Kilowattstunden.





Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender der Fraport AG

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Ihr Unternehmen hat sich im vergangenen Geschäftsjahr gut entwickelt. Nach einem schwierigen Jahresauftakt mit rückläufigen Passagierzahlen an unserem Hauptstandort Frankfurt verhalfen uns eine gute Sommersaison und solide Buchungszahlen während der letzten Monate des Geschäftsjahres zu einem Passagieranstieg von knapp einem Prozent auf etwas mehr als 58 Millionen Fluggäste. Erfreulich entwickelte sich auch die umgeschlagene Fracht-Tonnage in Frankfurt, die auf knapp 2,1 Millionen Tonnen anstieg. Der Flughafen Frankfurt war damit im vergangenen Jahr der größte Cargo-Flughafen Europas, vor dem bisherigen Spitzenreiter Paris-Charles de Gaulle.

Über den Flughafen Frankfurt hinaus behaupteten sich auch unsere Konzern-Flughäfen positiv. Hervorheben möchte ich dabei insbesondere unser Engagement am Flughafen Lima, das unverändert stark von der ökonomischen Prosperität des Landes und dem touristischen Aufschwung profitierte. Knapp 15 Millionen Passagiere bedeuteten für den Standort erneut einen Zuwachs, der im zweistelligen Prozentbereich lag. Ebenfalls mit einem deutlichen Passagierwachstum entwickelte sich unsere Flughafen-Beteiligung in Antalya, die trotz eines hohen Vorjahresergebnisses rund sieben Prozent mehr Reisende begrüßte. Die Weichen für künftiges Wachstum haben wir im zurückliegenden Geschäftsjahr auch in unseren Beteiligungen in St. Petersburg sowie in Varna und Burgas gestellt. Durch die Inbetriebnahme neuer Terminals an den drei Standorten verfügen diese nun über die ausreichenden Kapazitäten, um dem erwarteten Verkehrswachstum Rechnung zu tragen.

Die konzernweit positive Verkehrsentwicklung schlug sich auch in den finanziellen Leistungsindikatoren des Geschäftsjahres 2013 nieder. In Höhe von rund 880 Millionen Euro und gut 528 Millionen Euro übertrafen die wichtigen operativen Kenngrößen „Konzern-EBITDA“ und „Konzern-EBIT“ die Vorjahreswerte um jeweils mehr als 30 Millionen Euro. Aufgrund der bereits zu Beginn des Geschäftsjahres prognostizierten Verschlechterung des Konzern-Finanzergebnisses lag das Konzern-Ergebnis 2013 um knapp 16 Millionen Euro unter dem Vorjahreswert bei rund 236 Millionen Euro. Ursächlich hierfür waren unter anderem hohe einmalige Vorjahreserträge im Finanzanlagen-Management.

Trotz des rückläufigen Konzern-Ergebnisses schlagen wir Ihnen auf unserer diesjährigen Hauptversammlung Ende Mai eine unveränderte Dividende von 1,25 Euro je Aktie vor. Dies würde einer Ausschüttungsquote von rund 52 Prozent des zugrunde liegenden Konzern-Ergebnisses entsprechen.

Luftverkehrsmarkt in Europa unverändert unter Druck

Verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, der Luftverkehr in Europa ist unverändert durch eine hohe Wettbewerbsintensität gekennzeichnet. Ursächlich hierfür sind verschiedene Faktoren wie das weiterhin schwache makroökonomische Umfeld in Europa, die preissensible Nachfrage, der fortschreitende Erfolg der sogenannten Low Cost-Anbieter und das unvermindert hohe Wachstum neuer Wettbewerber aus dem Nahen und Mittleren Osten. In diesem Umfeld sind die deutsche Luftverkehrsabgabe und der derzeit ausschließlich für Flüge innerhalb der Europäischen Union geltende Emissionshandel zusätzlich erhebliche Wettbewerbsnachteile für die heimische Luftverkehrsindustrie. Ihr Unternehmen hat sich im Jahr 2013 am Frankfurter Flughafen trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen gut entwickelt und erwartet auch für das Jahr 2014 ein weiteres Passagier- und Frachtwachstum.

Unsere national und international zunehmend arbeitsteilig organisierte Wirtschaftsordnung erfordert exzellente Mobilitätsangebote auf der Straße, der Schiene und in der Luft. Der Frankfurter Flughafen ist mit rund 300 Destinationen das „Tor zur Welt“ Deutschlands. Gleichzeitig beobachten wir eine stärkere Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber Lärmquellen, unabhängig vom jeweiligen Verkehrsträger. Wir haben daher auch im Jahr 2013 gemeinsam mit unseren Partnern in der „Allianz für Lärmschutz“ mit hoher Priorität daran gearbeitet, dass die Belastung durch Fluglärm im Rahmen der rechtlichen, technischen und betrieblichen Möglichkeiten weiter reduziert wird. So haben wir unter anderem entschieden, am Frankfurter Flughafen in ein neues satellitengestütztes Präzisionsanflugverfahren „GBAS“ zu investieren. Bei entsprechender technischer Ausrüstung der Flugzeuge und Genehmigung der Aufsichtsbehörden kann durch GBAS auch auf der Süd- und der Center-Bahn mit einem angehobenen Anflugwinkel von 3,2 Grad gelandet werden. Zudem geben wir Fluggesellschaften mit unserem Programm „FRACONnect“ weitere kommerzielle Anreize, das Passagierwachstum am Frankfurter Flughafen mit lärmarmen Flugzeugen zu fliegen.

Prognose 2014

Trotz der zuletzt positiven Verkehrsentwicklung wird 2014 erneut ein anspruchsvolles Jahr für Ihr Unternehmen. Am Standort Frankfurt werden wir angesichts des Wettbewerbsumfelds weiterhin verstärkt in die kundenfreundlichere Gestaltung unseres Flughafens investieren. Gleichzeitig müssen wir unsere Prozesse weiter beschleunigen und effizienter gestalten, ohne an der hohen Qualität Abstriche vorzunehmen.

In Zahlen ausgedrückt erwarten wir für das laufende Geschäftsjahr am Standort Frankfurt ein Passagierwachstum von zwei bis drei Prozent sowie eine unverändert positive Entwicklung an den Konzern-Flughäfen. Hinsichtlich der finanziellen Entwicklung erwarten wir für das Geschäftsjahr 2014 ein Konzern-EBITDA zwischen etwa 780 und etwa 800 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT, das sich in Richtung von bis zu etwa 500 Millionen Euro entwickeln wird. Verglichen mit den vorgenannten Werten des Geschäftsjahres 2013 wirkt dies im ersten Moment zwar wie ein Rückgang. Dies resultiert jedoch einzig aus einer geänderten Bilanzierungsvorschrift, die ab dem Geschäftsjahr 2014 anzuwenden ist. Durch diese Vorschrift entfällt zum 1. Januar 2014 die Möglichkeit, Gemeinschaftsunternehmen anteilig in die Konzern-Rechnungslegung einzubeziehen, was sich in unserem Fall insbesondere auf unsere Beteiligung am Flughafen Antalya auswirkt. Das Ergebnis von Antalya wird fortan lediglich im Finanzergebnis des Konzerns ausgewiesen, was zu einer Verzerrung der berichteten Zahlen im laufenden Geschäftsjahr führen wird.

Hätten wir diese geänderte Bilanzierungsvorschrift bereits bei den Zahlen des Geschäftsjahres 2013 zugrunde gelegt, so lägen die entsprechenden Vergleichswerte für das EBITDA bei rund 733 Millionen Euro beziehungsweise für das EBIT bei 439 Millionen Euro. Die Prognose beider Werte für 2014 liegt entsprechend um etwa 40 bis 60 Millionen Euro über den angepassten Werten des Geschäftsjahres 2013. Auch für das Konzern-Ergebnis erwarten wir eine positive Veränderung gegenüber 2013.

Möglich wird dieses Wachstum auch in 2014 nur durch den Einsatz und das hohe Engagement unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, bei denen ich mich an dieser Stelle, im Namen des gesamten Vorstands, bedanke.

Unser Dank gilt aber genauso Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für das uns entgegengebrachte Vertrauen und den offenen Dialog. Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft von Fraport gestalten und die Herausforderungen, die auf uns zukommen, anpacken.

Ihr



Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand

Der Vorstand trägt die strategische und operative Verantwortung der Fraport AG und ihrer weltweiten Konzern-Gesellschaften. Im vergangenen Geschäftsjahr bestand der Fraport-Vorstand aus den fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen, Michael Müller, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang.

Die Bestellung der Vorstandsmitglieder obliegt dem Aufsichtsrat der Gesellschaft. Die Entlastung des Vorstands erfolgt durch die jährliche Hauptversammlung.





Der Fraport-Vorstand

(von links nach rechts)

Michael Müller

Vorstand Arbeitsdirektor

Jahrgang 1957

Bestellung bis 30. September 2017

Dr. Matthias Zieschang

Vorstand Controlling und Finanzen

Jahrgang 1961

Bestellung bis 31. März 2017

Dr. Stefan Schulte

Vorstandsvorsitzender

Jahrgang 1960

Bestellung bis 31. August 2019

Anke Giesen

Vorstand Ground Handling

Jahrgang 1963

Bestellung bis 31. Dezember 2017

Peter Schmitz

Vorstand Operations

Jahrgang 1950

Bestellung bis 31. August 2014



Karlheinz Weimar

Aufsichtsratsvorsitzender der Fraport AG

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2013 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 fünf ordentlichen Sitzungen, einer Strategieklausur und einer Sondersitzung zusammen. Im Durchschnitt aller Sitzungen nahmen rund 98% der Mitglieder an den Sitzungen teil. Kein Mitglied des Aufsichtsrats nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen des Gremiums teil.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Frankfurter Flughafen, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat. Dabei spielte die verbesserte Entwicklung der europäischen Wirtschaft und die im Jahresverlauf einsetzende Erholung der Passagierzahlen eine prominente Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich auch in 2013 intensiv über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes informiert. So wurden im Rahmen der bereits im Februar 2012 geschlossenen „Allianz für Lärmschutz“ 19 Maßnahmen des aktiven Schallschutzes definiert, die sukzessive umgesetzt werden und über deren Wirksamkeit dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet wird. Bereits zum Jahresbeginn 2013 wurde zudem eine weitere Spreizung der lärmabhängigen Flughafen-Entgelte umgesetzt, um den Airlines noch stärkere Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen. Auch der aktuelle Umsetzungsstand des freiwilligen Immobilienprogramms CASA, dessen Antragsfrist bis zum 31. Oktober 2014 verlängert wurde, war Teil der regelmäßigen Berichterstattung an den Aufsichtsrat. Besonders im Fokus stand zudem das Programm zur Sicherung der Dacheindeckung gegen wirbelschleppenbedingte Windböen, in dessen Rahmen die Eigentümer von rund 3.000 Gebäuden unter den An- und Abfluglinien einen Anspruch auf Lagesicherung von Dachziegeln geltend machen können.
- > Daneben wurde auch vertieft über die Planungen für das Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens informiert, Alternativen zum Bau des Terminals erörtert und die Bedarfsprognose kritisch geprüft sowie die Prozesse in den bestehenden Terminals betrachtet. Hier wurden die Verbesserung der Passagierzufriedenheit aufgrund des Serviceprogramms „Great to have you here!“ erfreut zur Kenntnis genommen und die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollstellen zum Jahresende kritisch begleitet.

- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie des Konzerns stimmte der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Sondersitzung vom 29. April 2013 der Beteiligung an dem Ausschreibungsverfahren für den neuen internationalen Flughafen Istanbul zu. Darüber hinaus bevollmächtigte er nach eingehender Vorberatung den Beteiligungs- und Investitionsausschuss, die finale Entscheidung bezüglich der Ausschreibung in Rio de Janeiro zu treffen. Dieser stimmte im Rahmen seiner Sondersitzung vom 8. November 2013 der Abgabe eines Angebots für die Konzession zu.
- > Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie die außerprozessualen Bemühungen, von der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erhalten. Besonders im Fokus stand dabei erneut der Fortgang des ICSID-Schiedsverfahrens in Washington, in dessen Verlauf es im Herbst 2013 zu Zeugenanhörungen kam.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2012, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 31. Mai 2013 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2012. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, gemäß dem turnusgemäß vorgesehenen Wechsel der Hauptversammlung die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2013 vorzuschlagen.

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

- > In Fortführung seiner bisherigen Beschlussfassung beschloss der Aufsichtsrat, den Ausbau Süd des Frankfurter Flughafens gemäß Planfeststellungsbeschluss und der aktuellen Version der Vorplanung zu realisieren.
- > Er stimmte der Erweiterung des Präsidialausschusses von sechs auf acht Mitglieder zu und beschloss auf dessen Empfehlung im Hinblick auf Ziffer 4.2.3 Absatz 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) die Einführung von betragsmäßigen Höchstgrenzen auch für die variablen Vergütungsteile der Vorstandsvergütung, für welche solche bislang noch nicht vereinbart waren. Damit weist die Vorstandsvergütung nunmehr insgesamt und hinsichtlich aller variabler Vergütungsbestandteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf.
- > Er genehmigte ferner die Wirtschaftsplanung 2014.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte Juni 2013 hat sich der Aufsichtsrat zudem vertieft mit den Herausforderungen befasst, die sich insbesondere für den Frankfurter Flughafen aus dem schwieriger werdenden Marktumfeld ergeben. Hierbei wurden angesichts der negativen Verkehrsentwicklung im ersten Halbjahr 2013 auch Maßnahmen zur strukturellen Gegensteuerung diskutiert. Weitere Themen waren die Fracht als wesentlicher Erfolgsfaktor für den Standort und die kritische Haltung zu der geplanten Neufassung der EU-Bodenverkehrsrichtlinie.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz seiner Arbeit und zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen gebildeten Ausschüssen fort. In einzelnen geeigneten Fällen wurden im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Die Vorsitzenden der Ausschüsse berichteten regelmäßig in der nächsten Aufsichtsratssitzung an das Plenum des Aufsichtsrats über die Arbeit der Ausschüsse. Die Zusammensetzung und Aufgaben der einzelnen Ausschüsse können dem Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ sowie auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern entnommen werden.

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum siebenmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2013 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsberichte wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2014 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2014 (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 2013 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer gemäß Ziffer 7.2.1 des 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. Gemäß dem turnusmäßig

vorgesehenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2013 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 Beratungen des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** im Rahmen von vier ordentlichen Sitzungen sowie zwei Sondersitzungen im Geschäftsjahr 2013 lagen erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Hinblick auf die Auslandsaktivitäten sprach sich der Ausschuss in seiner ersten Sondersitzung vom 26. April 2013 für die Beteiligung an der Ausschreibung des neuen internationalen Flughafens Istanbul aus und bereitete damit den entsprechenden Beschluss des Gesamtaufichtsrats vor. Darüber hinaus stimmte er – wie bereits erwähnt – auf Grundlage der entsprechenden Bevollmächtigung durch den Aufsichtsrat im Rahmen seiner zweiten Sondersitzung vom 8. November 2013 der Abgabe eines Angebots für die Konzessionsausschreibung bezüglich des Flughafens Rio de Janeiro zu. Gegenstand der regelmäßigen Berichterstattung waren zudem die bereits bestehenden Konzern-Gesellschaften, wobei Antalya, Lima, St. Petersburg sowie Varna und Burgas besonders im Fokus standen. Jedoch wurde auch die Entwicklung der überwiegend am Standort Frankfurt tätigen, nationalen Konzern-Gesellschaften betrachtet. Ferner begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt am Main und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2014 Stellung.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2013 regelmäßig mit den Personalthemen im Konzern. Neben der Entwicklung der Beschäftigung waren unter anderem die Berufsausbildung, aktuelle Tarifthemen im Konzern und auf Bundesebene, die Restrukturierung der Vorfeldaufsicht, das Gesundheitsmanagement, die Vergütung der Führungskräfte im Konzern und die sozial- und beschäftigungspolitischen Regelungen im Entwurf der EU-Bodenverkehrsdienststrichlinie Gegenstand der Erörterung. Durch den seit Jahresanfang 2013 von Frau Giesen geleiteten Bereich „Personal Führungskräfte In-/ Ausland“ rückten zudem weitere Themen, wie das Vergütungssystem der leitenden Angestellten, die Top Executives Entwicklung, das Konzept der Reintegration von zurückkehrenden ins Ausland entsandten Mitarbeitern sowie die Etablierung von Lean Management in den Fokus der Beratungen.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum fünfmal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2013 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und zunächst die Festlegung der leistungsabhängigen Vergütungsbestandteile für das abgelaufene Geschäftsjahr. Darüber hinaus bereitete er die Beschlüsse des Aufsichtsrats zur Wiederbestellung des Vorstandsvorsitzenden Herrn Dr. Schulte sowie zur Anpassung der Vorstandsvergütung, insbesondere auch entsprechend der jüngsten Empfehlung der Regierungskommission DCGK, vor.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** beriet sich im Geschäftsjahr 2013 zweimal. Zum einen, um die Kandidatenliste für die Hauptversammlung am 31. Mai 2013 vorzubereiten, bei der turnusgemäß sämtliche Anteilseignervertreter zur Wahl standen, zum anderen, um über die Nachfolge des zum Jahresende 2013 ausgeschiedenen Stefan H. Lauer zu beraten.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2013 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich vertieft mit den Weiterentwicklungen des DCGK befasst, welche die Regierungskommission am 13. Mai 2013 vorgelegt hat.

Entsprechend der neu in den Kodex aufgenommenen Empfehlung, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen soll (Ziffer 4.2.3 Absatz 2 Satz 6 DCGK), wurden mit den amtierenden Vorstandsmitgliedern am 17. Dezember 2013 zusätzlich zu den bereits bestehenden noch ergänzende, der Empfehlung vollständig entsprechende Höchstgrenzen vereinbart.

Die Fraport AG entspricht damit den geltenden Empfehlungen der Regierungskommission DCGK und wird dies auch künftig tun.

In Fortführung der Überprüfung der Effizienz seiner Tätigkeit aus dem Vorjahr beauftragte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2013 einen externen Berater mit der Evaluierung von Satzung und Geschäftsordnungen insbesondere hinsichtlich der Angemessenheit der dort festgelegten Zustimmungs- oder Berichtspflichten auslösenden Wertgrenzen. Im Ergebnis beauftragte er die aus seiner Mitte gebildete Arbeitsgruppe Corporate Governance mit der Erarbeitung konkreter Vorschläge an das Plenum.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 17. Dezember 2013 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ab Seite 16. 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

Im Geschäftsjahr 2013 gab es keine Anhaltspunkte für das Vorliegen eines potenziellen Interessenkonflikts.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2013 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Den Prüfungsauftrag hatte der Aufsichtsrat am 20. Januar 2014 entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 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 1,25 Euro je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmt der Aufsichtsrat zu.

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

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

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 21. März 2014 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

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 endete turnusgemäß die Amtszeit aller Aufsichtsratsmitglieder.

Bereits im Vorfeld der Hauptversammlung wurden entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes folgende Arbeitnehmervertreter erstmalig oder erneut in den Aufsichtsrat gewählt: Frau Claudia Amier, Herr Devrim Arslan, Herr Hakan Cicek, Herr Dr. Roland Krieg, Herr Mehmet Özdemir, Herr Arno Prangenberg, Herr Gerold Schaub, Herr Hans-Jürgen Schmidt, Herr Werner Schmidt und Herr Edgar Stejskal.

Im Rahmen der Hauptversammlung wurden zudem folgende Anteilseignervertreter erstmalig oder erneut in den Aufsichtsrat gewählt: Herr Stadtkämmerer Uwe Becker, Frau Kathrin Dahnke, Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann, Frau Dr. Margarete Haase, Herr Jörg-Uwe Hahn, Herr Lothar Klemm, Herr Stefan H. Lauer, Herr Staatssekretär Michael Odenwald, Herr Karlheinz Weimar und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 31. Mai 2013 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Karlheinz Weimar zum Vorsitzenden und Herrn Gerold Schaub zu seinem Stellvertreter.

Darüber hinaus hat das zuständige Registergericht der Stadt Frankfurt am Main am 10. Februar 2014 Herrn Karl Ulrich Garnadt in den Aufsichtsrat bestellt. Herr Garnadt übernimmt das Mandat von Herrn Stefan H. Lauer, der den Aufsichtsrat zum 31. Dezember 2013 verlassen hat.

Hinsichtlich des Vorstands beschloss der Aufsichtsrat am 2. September 2013 zudem die Bestellung von Herrn Dr. Schulte zum Vorsitzenden des Vorstands mit Wirkung zum 1. September 2014 für weitere fünf Jahre bis zum 31. August 2019 zu verlängern. Der Aufsichtsrat nahm darüber hinaus die Absicht von Herrn Peter Schmitz zur Kenntnis, seine am 31. August 2014 endende Bestellung zum Mitglied des Vorstands nicht verlängern zu wollen.

In Rückschau auf das – trotz eines für die europäische Luftverkehrswirtschaft schwierigen Umfelds – erfolgreiche Geschäftsjahr 2013 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeitern für ihr großes Engagement zum Wohle des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 21. März 2014



Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

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

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

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

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG haben am 17. Dezember 2013 folgende Entsprechenserklärung für das Jahr 2013 gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte Entsprechenserklärung erfolgte am 14. Dezember 2012. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sowohl in der Fassung vom 15. Mai 2012 als auch in der Fassung vom 13. Mai 2013 entsprochen und wird den geltenden Empfehlungen auch künftig entsprechen mit folgender, vergangenheitsbezogener Ausnahme:

In der Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 13. Mai 2013 (nachfolgend ‚Kodex‘) wurde die Empfehlung neu aufgenommen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen soll (Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 des Kodex).

Die Anstellungsverträge mit den amtierenden Vorstandsmitgliedern sahen bereits Höchstgrenzen für deren Vergütung vor, welche jedoch die Anforderungen der neuen Kodex-Empfehlung nicht vollständig erfüllten. Mit den amtierenden Vorstandsmitgliedern wurden am 17. Dezember 2013 ergänzende, der Empfehlung gemäß Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 des Kodex vollständig entsprechende Höchstgrenzen vereinbart.“

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

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

Anregungen des DCGK

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

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

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich Fraport auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2013 beschränkt.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

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

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

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

Der Frauenanteil der Gesamtbeschäftigtenzahl der Fraport AG (Einzelgesellschaft) beträgt 19,3%. Der Aufsichtsrat der Fraport AG besteht aus 20 Mitgliedern, die Anzahl der weiblichen Mitglieder beträgt derzeit vier. Im Jahr 2012 war die Zahl der weiblichen Mitglieder zunächst von fünf auf drei gesunken. Zudem schied die ehemalige Oberbürgermeisterin Dr. h. c. Petra Roth im Jahr 2013 aus dem Aufsichtsrat aus. Allerdings wurden bei der Aufsichtsratswahl 2013 Dr. Margarete Haase sowie Prof. Dr.-Ing. Katja Windt in ihrem Mandat bestätigt und Kathrin Dahnke als neues weibliches Mitglied in den Aufsichtsrat gewählt. Zusammen mit der von den Arbeitnehmern im Jahr 2013 ebenfalls neu gewählten Arbeitnehmervertreterin Claudia Amier beträgt der Frauenanteil im Aufsichtsrat nun 20% und erreicht damit das Zielniveau.

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

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

Dem Aufsichtsrat gehören mit Kathrin Dahnke, Dr. Margarete Haase und Prof. Dr.-Ing. Katja Windt bereits heute mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreter an.

Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

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

Eigener Corporate Governance Kodex

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

Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex ist eng an den DCGK angelehnt und wird regelmäßig im Licht neuer gesetzlicher Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards überprüft und gegebenenfalls angepasst (zuletzt am 17. Dezember 2013). Er kann auf der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Konzern abgerufen werden.

Wertebasierte Compliance

Bei Fraport sind die Themen Compliance und Wertemanagement in einem wertebasierten Compliance Management System zusammengeführt. Das Wertemanagement dient der Prävention und Verfolgung von Korruption. Seit 2005 ist es bei Fraport Bestandteil der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen von Mitarbeitern und Führungskräften. In den vergangenen Jahren wurde es sukzessive an den nationalen und internationalen Konzern-Standorten mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% eingeführt. Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung von Verstößen ist ein effizientes Informations- und Meldesystem. 2009 hat die Fraport AG daher ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS®-System) eingeführt, das ebenfalls kontinuierlich in den Konzern-Gesellschaften ausgerollt wird. Darüber hinaus hat Fraport für die vertrauliche Entgegennahme und rechtliche Prüfung von Hinweisen auf schwerwiegende Rechtsverstöße seit dem 1. Dezember 2011 eine Ombudsfrau. Zentrale Aufgabe der Ombudsfrau (eine externe Rechtsanwältin) ist die vertrauliche Entgegennahme von Hinweisen auf unternehmensbezogene Straftaten sowie unzulässige Geschäftspraktiken und Regelverstöße zulasten des Unternehmens.

Im Februar 2013 hat der Vorstand dieses gut implementierte Wertemanagement mit der Verabschiedung zweier Verhaltenskodizes – einen für Mitarbeiter sowie einen für Lieferanten – weiter ausgebaut. Mit diesen Verhaltenskodizes verschafft Fraport seiner bereits vor Jahren eingegangenen Selbstverpflichtung zur Einhaltung international anerkannter Verhaltenskodizes wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen, eine noch tiefere Verankerung in der Unternehmensführung. Das Dach dieser Selbstverpflichtungen bildet die Fraport-Policy. Hierin ist die wertebezogene Grundlage des unternehmerischen Handelns des Fraport-Konzerns beschrieben.

Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane

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

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

Vorstand

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

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Darüber hinaus bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats für einige Angelegenheiten, insbesondere zur Übernahme von Verpflichtungen oberhalb einer Wertgrenze von 5 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt – wie bereits ausgeführt – in der Regel fünf Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im Vergütungsbericht im Konzern-Lagebericht 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 (2013: siebenmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit sowohl bezüglich ihrer Erfolgswirkung als auch ihrer Angemessenheit angesichts neuer Herausforderungen. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert dieser jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres.

Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht im Konzern-Lagebericht angegeben.

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Tabelle 8

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2013	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Aufsichtsratsbeschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie prüfungsbezogener Beschlüsse > Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Internen 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 Konzernabschluss, 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	7	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Arno Prangenberg (Stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Kathrin Dahne 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 Konzern-Gesellschaften sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Konzern-Gesellschaften > Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € liegt > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung 	4	6	8	Jörg-Uwe Hahn (Vorsitz) Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz) Claudia Amier Peter Feldmann Lothar Klemm Werner Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zu Bezahlungssystemen, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung 	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Jörg-Uwe Hahn (Stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Cicek Mehmet Özdemir Michael Odenwald Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern 	Nach Bedarf	4	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Claudia Amier Peter Feldmann Dr. Margarete Haase Jörg-Uwe Hahn 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
Nominierungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	1	3	Karlheinz Weimar Uwe Becker Dr. Margarete Haase

Tabelle 9

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 den Lagebericht informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung der Fraport AG findet jährlich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht selbst ausüben oder einen Dritten zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen.

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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

Erwerb oder Veräußerung von Aktien der Gesellschaft

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

Anteilsbesitz der Organe

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



Retail & Real Estate

Rund 300 Geschäfte...

Egal ob Kaffeebar oder Edelboutique, ein Flughafen ohne Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten ist heutzutage undenkbar. Derzeit gibt es rund 300 Geschäfte und gastronomische Einrichtungen in beiden Frankfurter Terminals, darunter 22 Duty Free- und Travel Value-Shops. Fraport selbst betreibt keinen der Shops, sondern entwickelt und vermarktet die Flächen und optimiert das Angebot an Konzepten sowie Marken. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös je Passagier“ ist demnach nicht der durchschnittliche Betrag, den ein Fluggast in Frankfurt ausgibt, sondern der Wert, den Fraport als Mieteinnahme auf diesen Flächen erzielt. In 2013 erhöhte sich dieser von 3,32 Euro auf 3,60 Euro.

...mit tadelloser Logistik

Nicht nur Passagiere müssen sich vor ihrem Abflug einer Sicherheitskontrolle unterziehen, dies gilt auch für die im Sicherheitsbereich verkauften Waren. So werden unter anderem die rund 40.000 Artikel, die in den Duty Free- und Travel Value-Shops angeboten werden, bereits im Hauptlager des Betreibers „Gebr. Heinemann“ in Hamburg kontrolliert. Nach der Kontrolle werden diese – entlang der Logistikkette – in ein Zwischenlager in Frankfurt transportiert und von dort aus unterirdisch zu den Shops am Flughafen geliefert. Täglich werden auf diese Weise mehr als 100 Roll-Container kommissioniert und verräumt. An hoch frequentierten Tagen werden bis zu 200 Roll-Container benötigt.



Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013

Hinweis zur Berichterstattung

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) 20 hat sich die Darstellung des Konzern-Lageberichts gegenüber dem Vorjahr verändert. Die Anwendung des DRS 20 hat keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

Seit Jahresbeginn 2013 wendet Fraport darüber hinaus die überarbeitete Fassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ an. Aufgrund der

rückwirkenden Anwendung von IAS 19 wurden die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Konzern-Bilanz 2012 angepasst. Die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IAS 19 im Hinblick auf die Altersteilzeit- und Pensionsbilanzierung sind im Konzern-Anhang des vorliegenden Geschäftsberichts in Tz. 4 dargestellt.

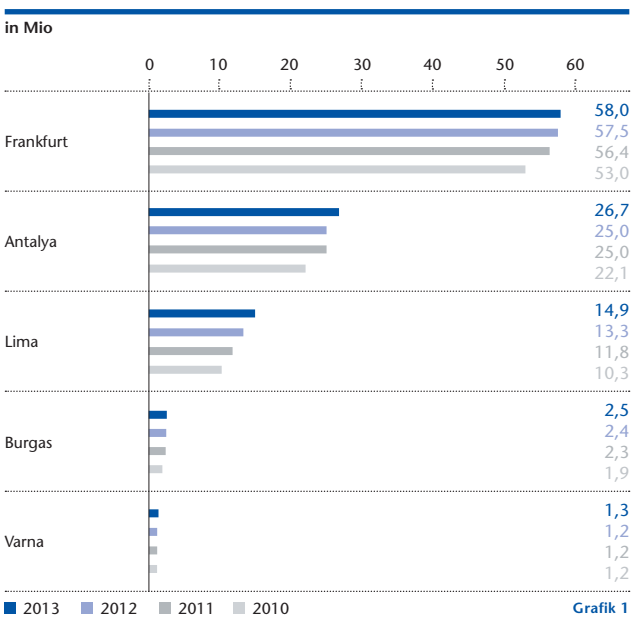
Die Berechnung wesentlicher Finanzkennzahlen des Jahresabschlusses sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen sind dem Glossar zu entnehmen.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Folgende Grafiken und Erläuterungen liefern einen Überblick über die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns im vergangenen Geschäftsjahr und bieten einen Vergleich zu Vorjahren. Detailliertere

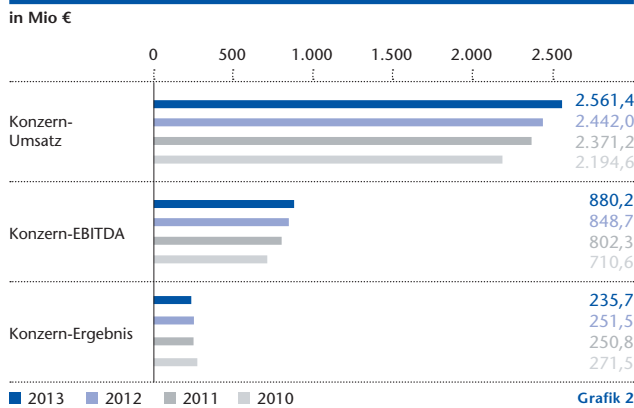
Informationen zur Geschäftsentwicklung können den weiteren Kapiteln des Konzern-Lageberichts und dem Konzern-Anhang entnommen werden.

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



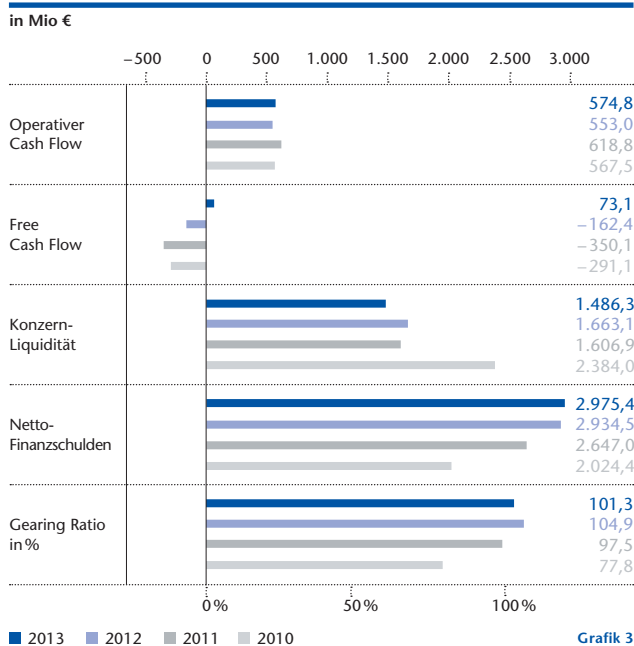
- > Passagierrekord in Frankfurt
- > Starkes relatives und absolutes Wachstum in Antalya
- > Flughafen in Lima erneut mit zweistelliger Zuwachsrate
- > Solide Passagierentwicklung in Burgas und Varna

Entwicklung des Konzern-Umsatzes, -EBITDAs und -Ergebnisse



- > Zunahme des Konzern-Umsatzes durch positive Geschäftsentwicklung im In- und Ausland
- > Konzern-EBITDA aufgrund von Preis- und Mengeneffekten weiter gesteigert
- > Rückläufiges Konzern-Ergebnis vor allem wegen hoher Vorjahreserträge im Finanzanlagen-Management

Entwicklung wesentlicher Kennzahlen der Konzern-Kapitalflussrechnung und -Bilanz



- > Operativer Cash Flow bei 574,8 Mio €
- > Free Cash Flow aufgrund rückläufiger Investitionen positiv
- > Rückgang der Konzern-Liquidität durch Kredit-Tilgung und Dividendenzahlung
- > Leichter Anstieg der Netto-Finanzschulden
- > Gearing Ratio leicht verbessert auf 101,3%

Soll-Ist-Vergleich wesentlicher Prognosen 2013

	Gegebene Prognose 2013	Ist 2013
Passagiere Frankfurt	In etwa auf Vorjahresniveau	58,0 Mio (+0,9%)
Konzern-Umsatz	Anstieg bis zu 5%	2.561,4 Mio € (+4,9%)
Konzern-EBITDA	Zwischen 870 Mio € und 890 Mio €	880,2 Mio € (+3,7%)
Konzern-Ergebnis	Rückgang	235,7 Mio € (-6,3%)
Dividende je Aktie	Stabiler Dividendenvorschlag	Unveränderter Dividendenvorschlag von 1,25 € ¹⁾

¹⁾ Vorschlag an die Hauptversammlung.

Tabelle 10

- > Wesentliche Prognosen 2013 erreicht
- > Leichtes Passagierwachstum aufgrund guter Sommersaison und Jahresende 2013
- > Konzern-Umsatz, -EBITDA und -Ergebnis 2013 im Einklang mit der Prognose
- > Unveränderter Dividendenvorschlag an die Hauptversammlung

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit

Ein führender internationaler Flughafen-Konzern

Der Fraport-Konzern (nachfolgend auch: Fraport) zählt mit seinem internationalen Portfolio an Flughafen-Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Das Dienstleistungsspektrum des Konzerns umfasst dabei sämtliche Services des Flug- und Terminalbetriebs. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt den Konzern darüber hinaus auf eine breite und stabile Umsatz- und Ergebnisbasis.

Hauptstandort des Konzerns und wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die im Jahr 1924 gegründete und seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit knapp 11.000 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20.000 Mitarbeitern umfassenden Fraport-Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB).

Neben dem Flughafen Frankfurt ist Fraport mittels Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen an zwölf weiteren Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Dabei zählen die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag bis 2031 mit Verlängerungsoptionen um zehn Jahre) und Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041) sowie die quotalkonsolidierte Konzern-Gesellschaft Antalya (Konzessionsvertrag bis 2024) aufgrund des Fraport zurechenbaren Eigenkapitalanteils von jeweils mindestens 50% zu den ergebnismäßig bedeutendsten Beteiligungen.

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2013 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben. Wesentliche Akquisitionen oder

Unternehmensverkäufe sowie signifikante Erhöhungen oder Verminderungen an Beteiligungsanteilen haben nicht stattgefunden. Der Konsolidierungskreis im engen Sinn umfasst 52 und im weiten Sinn 58 Gesellschaften (im Vorjahr: 51 und 57 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 55 dargestellt.

Grundzüge der Leitungs- und Kontrollstruktur

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

Als Leitungsorgan trägt der **Fraport-Vorstand** die strategische und operative Verantwortung des Konzerns. Verglichen mit dem Vorjahr wurde der Vorstand am 1. Januar 2013 durch Anke Giesen als fünftes Mitglied erweitert. Der Vorstand setzte sich im Berichtszeitraum aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Ground Handling), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen. In seiner Sitzung vom 2. September 2013 beschloss der Aufsichtsrat die Verlängerung des bis Ende August 2014 laufenden Vertrags des Vorstandsvorsitzenden Dr. Stefan Schulte um weitere fünf Jahre bis zum 31. August 2019.

Der **Fraport-Aufsichtsrat** überwacht und berät den Vorstand als Kontrollorgan bei seinen Entscheidungen und ist auf diese Weise unmittelbar in sämtliche Unternehmensentscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Tabelle 11

Als zusätzliches Kontroll- und Mitbestimmungsgremium nehmen die Aktionäre als Eigentümer 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. Sie ist nicht Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer und ist dem Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ zu entnehmen.

Zusammenfassung der Organisation in vier Segmente

Berichtsmäßig und zur Steuerung des operativen Geschäfts hat der Vorstand die Unternehmensbereiche, bestehend aus Strategischen Geschäftsbereichen, Servicebereichen und Zentralbereichen, in die vier Segmente „Aviation“, „Retail & Real Estate“, „Ground Handling“ sowie „External Activities & Services“ zusammengefasst. Die Segmente beinhalten zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Während das Segment **Aviation** die Strategischen Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie „Airport Security Management“ am Flughafen Frankfurt umfasst, beinhaltet das Segment **Retail & Real Estate** im Wesentlichen den Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, der vorrangig die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt betreibt. Das Segment **Ground Handling** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“. Im Segment **External Activities & Services** ist neben den Servicebereichen „Immobilien Facilitymanagement“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“,

die ebenfalls am Standort Frankfurt aktiv sind, insbesondere der Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gebündelt, der im Wesentlichen die Geschäftsentwicklung der Konzern-Gesellschaften betreut, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Darüber hinaus erbringen elf weitere Zentralbereiche (im Vorjahr: zwölf Zentralbereiche), wie „Compliance, Werte- und Risikomanagement“, „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ oder „Finanzen und Investor Relations“, unter anderem konzernweite Leistungen, deren Kosten auf die vier Segmente geschlüsselt werden. Verglichen mit dem Vorjahr wurde der Zentralbereich „Kundenmanagement“ zum 1. Oktober 2013 aufgelöst und die Aufgaben dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie dem Zentralbereich „Unternehmenskommunikation“ zugeordnet. Mit der Integration des Bereichs „Kundenmanagement“ in die Linienprozesse strebt Fraport eine effiziente und nachhaltige Verankerung und Entwicklung der Kundenzufriedenheit im Unternehmen an.

Wesentliche Standorte und Wettbewerbspositionen

Mit einem Anteil von knapp 80% am Konzern-Umsatz und über 90% der Beschäftigten war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – im Geschäftsjahr 2013 erneut der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns.

Bezogen auf seine Wettbewerbssituation steht der Standort Frankfurt zum einen in Konkurrenz um einsteigende Passagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet, zum anderen – und im Wesentlichen – aufgrund seiner Passagierstruktur in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Die größten Wettbewerber sind dabei die europäischen Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol und – aufgrund der starken Entwicklung der dortigen nationalen Fluggesellschaften – auch die Flughäfen

Segment-Struktur

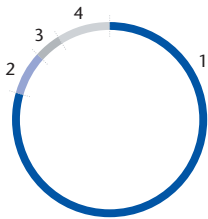
Fraport-Konzern				
Segmente ¹⁾	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services
Unternehmensbereiche	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit Airport Security Management	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen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

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Grafik 4

Umsatz nach Regionen

in %

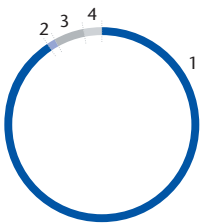


1	Deutschland	79,6
2	Asien	7,3
3	Rest Europa	4,3
4	Rest Welt	8,8

Grafik 5

Beschäftigte nach Regionen

in %



1	Deutschland	90,8
2	Asien	1,3
3	Rest Europa	5,0
4	Rest Welt	2,9

Grafik 6

Dubai-International sowie Istanbul-Atatürk, in Deutschland insbesondere der Flughafen München. Mit 58,0 Mio Passagieren belegte der Flughafen Frankfurt im europäischen Vergleich im vergangenen Geschäftsjahr unverändert die dritte Position nach London-Heathrow (72,4 Mio Passagiere) und Paris-Charles de Gaulle (62,1 Mio Passagiere), deren Abstand im Vergleich zum Vorjahr in etwa stabil blieb. Der Flughafen Amsterdam-Schiphol belegte mit 52,6 Mio Passagieren nach Frankfurt den vierten Platz. Die weiterhin dynamische Entwicklung von Turkish Airlines führte in 2013 zu einer starken Wachstumsrate am Flughafen Atatürk in Istanbul (+13,6% auf 51,1 Mio Passagiere) und damit zu Marktanteilsgewinnen gegenüber den weiteren europäischen Wettbewerbern. Mit deutlichem Abstand zum Flughafen Frankfurt war der Flughafen München mit 38,7 Mio Passagieren (+0,8%) weiter der zweitgrößte deutsche Passagier-Flughafen.

Im interkontinentalen Vergleich entwickelten sich insbesondere Flughäfen in Asien teilweise deutlich dynamischer und wiesen Marktanteilsgewinne gegenüber dem Flughafen Frankfurt aus. Insbesondere im Umsteigersegment verzeichneten die Flughäfen in den Golf-Staaten, allen voran der Flughafen Dubai, weiterhin Zuwächse insbesondere auf Verbindungen zwischen Europa und Asien. Diese gingen teilweise zulasten des Standorts Frankfurt, da Umsteigerpassagiere an Frankfurt vorbeigelenkt wurden.

Um die internationale Wettbewerbsposition des Standorts zukünftig zu erhalten und zu stärken, tragen unverändert das vom Vorstand im Geschäftsjahr 2009 mit Baubeginn der Landebahn Nordwest gestartete Ausbauprogramm sowie das nahezu parallel vorangetriebene Modernisierungsprogramm FRA-Nord bei. Die Programme, die im Wesentlichen die Landebahn Nordwest, den Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und -Qualitäten, um den Standort Frankfurt dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Die ebenfalls angestoßene Weiterentwicklung der CargoCity Nord und Süd wird langfristig zu einer maßgeblichen Stärkung der Wettbewerbsposition im Cargo-Segment (Luftfracht und Luftpost) führen.

Anders als am Standort Frankfurt stellt sich die Wettbewerbssituation an den stark touristisch geprägten Flughäfen in Antalya sowie in Varna und Burgas dar. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung an den Standorten ist die Attraktivität der touristischen Regionen unter anderem in Bezug auf Qualität und Preisniveau. Mit 26,7 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach dem Flughafen Atatürk in Istanbul, der zweitgrößte Passagier-Flughafen der Türkei und vor Palma de Mallorca der größte touristische Flughafen der Mittelmeerregion. Die Flughäfen in Burgas und Varna waren mit 2,5 Mio beziehungsweise 1,3 Mio Passagieren die zweit- und drittgrößten Passagier-Flughäfen Bulgariens und die größten Schwarzmeer-Flughäfen des Landes. Durch die Terminal-Inbetriebnahme im August 2013 in Varna und im Dezember 2013 in Burgas bieten alle drei touristischen Standorte seit Ende des vergangenen Geschäftsjahres ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Die Wettbewerbssituation am Flughafen Lima, Peru, stellt sich ebenfalls unterschiedlich zum Standort Frankfurt dar. Der Luftverkehrsmarkt in Lima profitiert unverändert von der wirtschaftlichen Prosperität des Landes, der weiterhin aufstrebenden touristischen Nachfrage sowie von der guten geografischen Lage in Südamerika, die insbesondere für den Umsteigerverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Nach hohen Wachstumsraten in den vergangenen zehn Jahren (durchschnittliches jährliches Passagierwachstum von 12,6%) hat sich der Flughafen Lima mittlerweile als kontinentaler Hub-Flughafen etabliert. Da die Flughafenkapazität aufgrund des Passagierwachstums in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen wird, sind zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition mittelfristig Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens (Bau eines neuen Terminals sowie Bau einer neuen Start- und Landebahn) notwendig.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 44 zu entnehmen.

Strategie

Konzern-Strategie weiterhin auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2013 keine Änderungen an der Konzern-Strategie ergeben. Unverändert ist die Konzern-Strategie von Fraport auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends ausgerichtet. Trotz der aktuell leicht verbesserten – eher aber noch ungünstigen – Rahmenbedingungen, die im Wesentlichen aus der europäischen Schuldenkrise, dem verhaltenen Angebotsverhalten der Fluggesellschaften sowie der im Geschäftsjahr 2011 eingeführten Luftverkehrsteuer in Deutschland resultieren und bei Fraport insbesondere den Standort Frankfurt betreffen, erwarten die führenden Luftverkehrsverbände und Flugzeugproduzenten unverändert langfristig stabile Wachstumsraten im Luftverkehrsmarkt. Diese Wachstumsannahmen werden sich auch positiv auf die Verkehrsentwicklung der Flughäfen des Fraport-Konzerns auswirken.

Aufgrund der kurzfristig unsicheren Rahmenbedingungen sowie der langfristig prognostizierten Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs ergeben sich strategische Herausforderungen für den Fraport-Konzern. Diese hat der Vorstand in den fünf Handlungsfeldern der Agenda 2015 „Investitionen realisieren“, „Wirtschaftlichkeit verbessern“, „Kundenzufriedenheit steigern“, „Nachhaltigkeit sichern“ sowie „Wachstumschancen nutzen“ zusammengefasst und im Folgenden beschrieben.

Agenda 2015



Grafik 7

Investitionen realisieren

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

Schwerpunktthema der nächsten Jahre wird unverändert die bedarfsgerechte Planung und der Bau von Terminal 3 im Süden des Flughafens sein. Aufgrund der temporär schwächeren Entwicklung des Luftverkehrs hat Fraport den Baubeginn des Terminals im vergangenen Geschäftsjahr von 2013 auf einen Zeitraum ab etwa 2015 verschoben. Durch Einreichung des Bauantrags hat Fraport zugleich die Voraussetzung geschaffen, um der Nachfrage entsprechend mit dem Bau von Terminal 3 ab etwa 2015 beginnen zu können und den ersten Bauabschnitt ab etwa 2021 in Betrieb nehmen zu können.

Im Einklang mit dem prognostizierten Luftverkehrswachstum erweitert Fraport auch die Flughafen-Infrastruktur an den Konzern-Standorten außerhalb von Frankfurt. In diesem Zusammenhang hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr ein neues Terminal am Flughafen Varna und ein neues Terminal am Flughafen Burgas in Betrieb genommen. Beide Terminals erweitern einerseits die Passagierkapazitäten vor Ort und bieten andererseits zusätzliche Retail-Flächen zur Stärkung des Retail-Geschäfts. Durch die Inbetriebnahmen sind die beiden Standorte für das zukünftig erwartete Wachstum vorbereitet, sodass mittelfristig kein weiterer kapazitätsorientierter Investitionsbedarf in Varna und Burgas besteht.

Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airports Council International (ACI)	bis 2031	Passagiere	4,1 %
Airbus	bis 2032	Passagierkilometer	4,7 %
Boeing	bis 2032	Passagierkilometer	5,0 %
Embraer	bis 2031	Passagierkilometer	5,0 %
Rolls Royce	bis 2031	Passagierkilometer	4,5 %

Tabelle 12

Auch in der Konzern-Gesellschaft Lima plant Fraport eine Kapazitätserweiterung. Hier soll mittelfristig durch den Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn dem dynamischen Verkehrswachstum der vergangenen Jahre sowie der prognostizierten Entwicklung Rechnung getragen werden.

Am Standort Antalya werden die Passagierentwicklung und der Kapazitätsbedarf kontinuierlich analysiert. Die Abfertigungsprozesse werden hierbei fortlaufend optimiert und die Kapazität der Terminal-Infrastruktur bei Bedarf an die operativen Anforderungen angepasst.

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 67 zu entnehmen. Der Bericht über die Höhe des Investitionsvolumens im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 53 enthalten. Die prognostizierte Entwicklung für das Geschäftsjahr 2014 befindet sich im „Geschäftsausblick“ ab Seite 84. Der Geschäftsausblick enthält ebenso die mittelfristig erwartete Entwicklung.

Wirtschaftlichkeit verbessern

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

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

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Wirtschaftlichkeit verbessern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“ und „Segmente“ ab Seite 48 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 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 67 dargestellt werden.

Kundenzufriedenheit steigern

Die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit versteht Fraport als Herausforderung aller Unternehmensbereiche. Am Standort Frankfurt wie im gesamten Konzern profitiert Fraport davon, wenn Passagiere die Konzern-Flughäfen als Flughäfen ihrer Wahl ansehen. Dies gilt für abfliegende und ankommende Passagiere, die beispielsweise Parkmöglichkeiten wahrnehmen, genauso wie für umsteigende oder Passagiere, die während ihres Aufenthalts die Gastronomie- und Retail-Angebote nutzen. Zufriedene Kunden sind die Grundvoraussetzung, um die Potenziale des Geschäfts voll ausschöpfen zu können.

Die Ergebnisse von Kundenbefragungen verdeutlichen, dass die am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren vorgenommenen Qualitätsverbesserungen von den Passagieren positiv wahrgenommen werden. Um diesen Trend fortzusetzen, verfolgt Fraport die 2010 gestartete Service-Initiative „Great to have you here!“ weiterhin intensiv. Zielsetzung ist es, langfristig eine wahrgenommene Servicequalität – erhoben über die „Globalzufriedenheit“ – am Flughafen Frankfurt von mindestens 80% zu halten und damit den positiven Trend der vergangenen Jahre fortzusetzen. Als Steigerungsansätze der Kundenzufriedenheit hat Fraport zuletzt unter anderem folgende Maßnahmen ergriffen:

- > Ausbau so genannter „Fast-Lanes“ an den Sicherheitskontrollen für zeitkritische Passagiere
- > Optimierung der Terminal-Beschilderung zur besseren Orientierung
- > Neue Infokioske mit Bordkarten-Scannern für individuelle Weg-, Service- und Fluginformationen

Zukünftig steht für Fraport am Standort Frankfurt vor allem eine weitere Optimierung des Umsteigeprozesses im Mittelpunkt. Exemplarisch sind in diesem Zusammenhang folgende Themengebiete zu nennen:

- > Optimierte Gestaltung der Umsteigewege
- > Verbesserung der (Vorab-) Informationen für unerfahrene Passagiere, beispielsweise durch stärkere Kommunikation via Social Media
- > Ausbau der Self Services für flugerfahrene Passagiere, zum Beispiel durch einen vermehrten Einsatz von EasyPass- und Baggage-Drop-off-Systemen oder durch eine Navigation per App
- > Weiterentwicklung kulturspezifischer Serviceangebote wie Personal Shopper

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“ 2009–2013). Die Qualität der Abfertigungsprozesse und die Kundenzufriedenheit stehen auch am Flughafen Antalya im Fokus: 2011 gewann der Flughafen den ACI Europe-Preis als bester europäischer Flughafen in der Kategorie bis 25 Mio Passagiere. An den Standorten Varna und Burgas werden sich künftig insbesondere die beiden Terminal-Inbetriebnahmen positiv auf die Kundenzufriedenheit auswirken.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Kundenzufriedenheit steigern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 60 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 enthalten.

Nachhaltigkeit sichern

Fraport versteht Nachhaltigkeit als verantwortungsvolle Zukunftsgestaltung, für die ökonomische Zielsetzungen mit ökologischen und sozialen zu verbinden sind. Dazu wurde eine Wesentlichkeitsmatrix entwickelt und die Ziele in einem Nachhaltigkeitsprogramm systematisiert. Der Zielerreichungsgrad beziehungsweise die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen wird regelmäßig geprüft und – falls nötig – angepasst. Sowohl die Wesentlichkeitsmatrix als auch das Nachhaltigkeitsprogramm wurden im vergangenen Geschäftsjahr aktualisiert. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern zählen: Sicherheit im Luftverkehr, Schallschutz, Produktqualität und Kundenzufriedenheit, Beschäftigungsentwicklung, Wertschaffung, Compliance/Governance und Attraktivität als Arbeitgeber.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Handlungsfelds „Nachhaltigkeit sichern“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 60 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 enthalten. Eine darüber hinaus führende Beschreibung ergriffener Maßnahmen sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind im separaten Bericht „Nachhaltig verbinden“ enthalten, der auf der Konzern-Homepage unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de zur Verfügung steht. Der separate Nachhaltigkeitsbericht ist kein Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

Wachstumschancen nutzen

Konzernweit zielt Fraport darauf, am Wachstum des Luftverkehrsmarkts zu partizipieren. Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest, des Flugsteigs A-Plus und des Flugsteigs CD hat Fraport in den vergangenen Jahren seine Kapazitäten am Standort Frankfurt deutlich gesteigert. Diese Wachstumspotenziale sollen mit möglichst modernen und lärmarmen Flugzeugen erschlossen werden. In diesem Zusammenhang hat der Vorstand in 2013 unter anderem ein Incentivierungsprogramm für Fluggesellschaften verabschiedet, das darauf abzielt, das erwartete Passagierwachstum neuer Fluggesellschaften oder bestehender Fluggesellschaften auf neuen internationalen Routen mit lärmärmerem Fluggerät zu generieren. Auf diese Weise strebt der Vorstand eine Partizipation am weltweiten Luftverkehrswachstum bei gleichzeitig geringerer Lärmemission an. Langfristig wird durch das Terminal 3 die Voraussetzung zur Teilnahme am weiteren Wachstum des Luftverkehrs geschaffen.

Auch an den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt steht ein aktives Standort-Marketing im Mittelpunkt. Im Zusammenhang mit günstigeren Rahmenbedingungen konnten somit im vergangenen

Geschäftsjahr an den Konzern-Flughäfen 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 Flughafen Frankfurt geschaffen. Nachdem der Netto-Retail-Erlös pro Passagier sich in Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr in Richtung 4€ erhöht hat (Anstieg von durchschnittlich 3,32 € in 2012 auf durchschnittlich 3,60 € in 2013), ist unveränderte Zielsetzung, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier mittelfristig auf 4€ zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen, stehen insbesondere eine kontinuierliche Verbesserung der Auslastung des Flugsteigs A-Plus, eine beschleunigte Abfertigung der Passagiere an den Sicherheitskontrollstellen, eine stärkere Konzentration asiatischer Flugdestinationen am Flugsteig A, die stetige Modernisierung der Bestandsflächen sowie die weitere Umsetzung verkaufsfördernder Maßnahmen unter Berücksichtigung von Markttrends im Fokus.

An den Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt entwickelten sich die Retail-Umsätze mit einem Zuwachs von mehr als 6% am Standort Antalya und rund 11% am Standort Lima ebenfalls positiv. An den Flughäfen Varna und Burgas wurden durch die beiden neuen Terminals attraktive Retail-Flächen geschaffen, die den Retail-Umsatz langfristig steigern werden. Durch eine kontinuierliche Modernisierung der Bestandsflächen sowie eine Umsetzung des in Frankfurt gewonnenen Know-hows in Bezug auf Markttrends strebt der Vorstand an den Konzern-Flughäfen eine weitere Verbesserung der Retail-Umsätze an.

Wachstumsmotor 2: Externes Geschäft

Das Segment External Activities & Services erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr etwa ein Drittel des Konzern-Ergebnisses. Neben der langfristig positiv erwarteten Entwicklung des bestehenden Portfolios ist klares Ziel, das externe Geschäft weiter auszubauen. Zu den derzeit geprüften Opportunitäten zählen unter anderem Projekte in Südamerika, Europa und Asien.

Wachstumsmotor 3: Airport City

Weltweit entwickeln sich Hub-Flughäfen zu Airport Cities. Fraport hat dies frühzeitig erkannt und Standorte identifiziert, die für eine Immobilienentwicklung infrage kommen. Je nach Projekt entscheidet Fraport darüber, ob und in welchem Umfang sich das Unternehmen an der Entwicklung beteiligt. Beispiele für die Weiterentwicklung der Frankfurt Airport City sind:

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

Auch an den Standorten außerhalb von Frankfurt prüft Fraport Entwicklungspotenziale vorhandener Flächen. Konkrete Projekte, die einen wesentlichen Einfluss auf den Geschäftsverlauf des Konzerns haben, sind derzeit jedoch nicht in Realisation.

Als Resultat der kurz- und mittelfristig realisierbaren Wachstumsmöglichkeiten sowie unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen hat der Vorstand die Ertragsprognose für das Geschäftsjahr 2014 sowie einen mittelfristigen Ausblick verfasst. Die Prognose und der Mittelfristausblick sind dem Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 zu entnehmen. Darüber hinaus prüft der Vorstand die Realisierung weiterführender Chancen, die nicht Bestandteil des kurz- und mittelfristigen Geschäftsausblicks sind und im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 67 dargestellt sind.

Steuerung

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2013 keine grundlegenden Änderungen an der Konzern-Steuerung ergeben. Aufgrund der erstmaligen Anwendung des DRS 20 hat sich jedoch ihre Darstellung insofern geändert, dass im Folgenden nun die wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren genannt werden, die sich aus der Konzern-Strategie ableiten.

Finanzielle Leistungsindikatoren

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

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

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“ und „Segmente“ ab Seite 48 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 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 erläutert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus gewonnenen Resultate sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige wertorientierte Steuerung des Unternehmens.

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

Das Konzern-EBIT, das maßgeblich für die wertorientierte Konzern-Steuerung ist, stellt das EBITDA in den Kontext zu den Abschreibungen. Abzüglich des Finanzergebnisses, das sich im Wesentlichen aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen zusammensetzt, ergibt sich aus dem EBIT das EBT.

Das Konzern-Ergebnis ist das Resultat der Geschäftstätigkeit und der ergriffenen Maßnahmen zur Beeinflussung des EBITDAs, EBITs und EBTs. Es errechnet sich aus dem EBT abzüglich der Ertragsteuern. Das Konzern-Ergebnis verändert das Konzern-Eigenkapital.

Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

Die Höhe des Eigenkapitals 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. Zum Bilanzstichtag 2013 verfügte Fraport über ein Eigenkapital von 3.098,8 Mio €, was im Verhältnis zur Bilanzsumme einer Eigenkapitalquote von 30,8 % entsprach (Eigenkapital ohne Nicht beherrschende Anteile in Höhe von 45,7 Mio € und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 115,4 Mio €).

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Unternehmenslage. Zur Berechnung der Gearing Ratio setzt das Unternehmen das stichtagsbezogene Eigenkapital in das Verhältnis zu den ebenfalls stichtagsbezogenen Netto-Finanzschulden, die als Differenz aus der Konzern-Liquidität und den lang- und kurzfristigen Finanzschulden definiert sind. Zur Erzielung eines exakteren Ergebnisses wird das Eigenkapital dabei zusätzlich um die geplante Dividendenausschüttung sowie um Nicht beherrschende Anteile bereinigt. Die Gearing Ratio bewertet auf diese Weise die Höhe des Eigenkapitals insofern, dass sie diesem die entsprechende Netto-Finanzschuldenposition gegenüberstellt und damit den Verschuldungsgrad des Konzerns angibt. Grundsätzlich variiert die Höhe der Gearing Ratio je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich Fraport befindet. So steigt die Gearing Ratio für 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 140% nicht übersteigen soll. Nachdem die Gearing Ratio zum Ende des Geschäftsjahres 2012 einen Wert von 104,9% auswies, lag diese zum Bilanzstichtag 2013 bei 101,3%.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den operativen Cash Flow 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 des Mittelabflusses für Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Der Free Cash Flow gibt damit Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese „freien“ finanziellen Mittel (Free Cash Flow) können wiederum thesauriert werden, um dem Unternehmen als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zurückzuführen, oder sie können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. Nachdem Fraport den Flugsteig A-Plus, als letztes großes Investitionsprojekt vor Terminal 3, am Standort Frankfurt in 2012 in Betrieb genommen hat, erreichte der Free Cash Flow 2013 erstmals seit Beginn des Flughafen-Ausbaus und des Investitionsprogramms FRA-Nord einen positiven Wert.

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

Zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts zieht der Vorstand – zusätzlich zu den Kennzahlen der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage – gezielt Parallelen zwischen der Entwicklung der Ertragslage und der Vermögens- und Finanzlage. In diesem Zusammenhang plant und steuert der Vorstand die Konzern-Entwicklung nach wertorientierten Management-Prinzipien. Zentrale Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist bei Fraport der „Fraport-Wertbeitrag“, der als Differenz des EBITs und der Kapitalkosten (= Fraport-Assets × Kapitalkostensatz) ermittelt wird. Der Wertbeitrag wird dabei konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben.

Während das EBIT eine der wesentlichen Kennzahlen der Ertragslage ist, ergeben sich die Fraport-Assets aus der Konzern-Bilanz und bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital. Die Fraport-Assets setzen sich wie folgt zusammen:

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

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

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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital-Asset-Pricing-Modells. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur kontrolliert Fraport den WACC regelmäßig und passt diesen bei Bedarf an. Im Geschäftsjahr 2013 lag dieser, wie im Vorjahr, vor Steuern bei 9,5% und nach Steuern bei 6,6%.

Zur Vergleichbarkeit unterschiedlich großer Segmente, hat Fraport den Wertbeitrag um die Mess- und Steuergröße „Return on Fraport-Assets“, kurz: ROFRA, erweitert. Der ROFRA wird aus dem Verhältnis des EBITs zu den Fraport-Assets errechnet und gibt an, ob die Geschäftsbereiche wertschaffend waren (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 60 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind im separaten Nachhaltigkeitsbericht „Nachhaltig verbinden“ enthalten, der auf der Konzern-Homepage unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de zur Verfügung steht. Die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts 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 daher 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 analog zur Globalzufriedenheit insbesondere die Passagierzufriedenheit im Fokus.

Unter der Globalzufriedenheit fasst Fraport eine Vielzahl passagierseitiger Prozesse und deren Qualität zusammen. Die bewerteten Prozesse beinhalten unter anderem die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen und den Gepäckausgabebändern sowie die Sauberkeit in den Terminals. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt Fraport am Flughafen Frankfurt einen Wert von mindestens 80% an. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 entspricht dies einer Steigerung um zehn Prozentpunkte. Außerhalb von Frankfurt wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben.

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

Die Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Standort Frankfurt ziel- und zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum ge-

samten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität, das heißt der Fluggast wird mit seinem Gepäck auf dem gleichen Flug befördert, von einer guten Qualität der Gepäckprozesse. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt mit einem Umsteigeanteil von rund 55% einen hohen Anteil an Transfergepäck besitzt. Ziel ist es, nachhaltig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5% zu erreichen.

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

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 oder zumindest alle zwei Jahre durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie 13 weiterer Konzern-Gesellschaften – darunter Lima und Twin Star – erhoben wird, ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl der Mitarbeiterzufriedenheit errechnet sich dabei aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf eine Durchschnittsnote von besser als 3,0 zu steigern (Indexwert analog zum Schulnotensystem). In 2013 lag diese bei 3,02.

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

Finanzmanagement

Das Fraport-Finanzmanagement umfasst die strategischen Ziele **Liquiditätssicherung**, **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, **Rentabilität** und **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung über den operativen Cash Flow als auch durch die Außenfinanzierung mittels Fremdkapital sichergestellt.

Hinsichtlich des Fremdkapitals verfolgt das Finanzmanagement der Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierungsbasis aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Föderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen werden teilweise Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen, die zum überwiegenden Teil die Voraussetzungen gemäß IAS 39 zur Bildung einer Bewertungseinheit (Hedge Accounting) erfüllen. Bei den Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % bestehen im Wesentlichen – im Rahmen von Projektfinanzierungen – Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe.

Die Konzern-Liquidität wird vor dem Hintergrund der Risikosteuerung sowie der zeitlich unterschiedlichen Abflüsse breit angelegt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Für kurzfristig erwartete Zahlungen, im Rahmen der laufenden Abflüsse durch Investitionen, stehen der Fraport AG Termingeldanlagen, Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit sowie Commercial Paper zur Verfügung. Die etablierte Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde hinsichtlich der Ratingklassifizierung im vergangenen Geschäftsjahr dahingehend ausgeweitet, dass in geringem Maße auch in risikoarme, nicht geratete Anleihen angelegt werden kann.

Neben der Anlage in Industriefinanzierungen erfolgt im Rahmen der Diversifizierung eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzsektor. Dabei werden in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlimiten vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen.

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies Fraport zum 31. Dezember 2013 eine Liquidität, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, von 1.486,3 Mio € aus (im Vorjahr: 1.663,1 Mio €). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 4.461,7 Mio € (im Vorjahr: 4.597,6 Mio €). Darüber hinaus standen Fraport zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 533,2 Mio € (im Vorjahr: 452,9 Mio €) zur Verfügung.

Die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres ist im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 53 zu finden.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 922.896.540 € (Stand 31. Dezember 2013). Es ist in 92.289.654 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2013 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 922.122.890 € (92.212.289 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 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2013 51,40 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,37 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03 %. 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 2013): Deutsche Lufthansa AG 8,46 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2013 wurden aus dem genehmigten Kapital 552.980 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch

Konzern-Anhang Tz. 31). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

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

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2013 betrug 3,4 Mio €. In 2013 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 226.000 € (22.600 Optionen) ausgeübt.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2010 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3% des zur Hauptversammlung 2010 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 und vom Aufsichtsrat als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung verwendet werden. In 2013 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 Übernahmeversuche dienen.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,37% (im Vorjahr: 31,40%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,03% (im Vorjahr: 20,05%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

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 über die Corporate Governance im Konzern. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage www.fraport.de 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 67 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 13. Mai 2013 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 2013

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 13. Mai 2013 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 bestehen weiterhin in früheren Jahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 45). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen.

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).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Vergütung angerechnet. Die von Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Vergütung 2013 von der Fraport AG angerechnet.

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

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

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das 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 2016 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Michael Müller und Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

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

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

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

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

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der

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

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird 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 2013 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2013 6.850 sowie Michael Müller 3.550 Performance-Shares zugeteilt.

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

Liegt das tatsächliche EPS um mehr als 25 Prozentpunkte unter dem Ziel-EPS, werden für das Erfolgsziel EPS keine Performance-Shares ausgegeben. Unterschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 50% der Ziel-Tranche. Überschreitet das Ist-EPS das Plan-EPS um 25 Prozentpunkte, beträgt die Ist-Tranche 150% der Ziel-Tranche. Zwischenwerte können entsprechend einem linearen Verlauf festgestellt werden. Eine Überschreitung um mehr als 25 Prozentpunkte wird nicht honoriert.

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

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 648,8 Tsd € (im Vorjahr: 370,5 Tsd €), Anke Giesen 233,3 Tsd €, Michael Müller 128,7 Tsd € (im Vorjahr: 50,2 Tsd €), Peter Schmitz 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Herbert Mai 200,1 Tsd € (im Vorjahr: 112,8 Tsd €).

Pensionszusagen

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 58,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2013 38,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage (Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport über die betriebliche Altersversorgung der

leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 42,0% seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10% und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60% des zuletzt gewährten Ruhegehalts, 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.

Die nachfolgenden Übersichten enthalten detaillierte Angaben über die Vergütungsbestandteile und die Vergütungshöhe der Vorstände der Fraport AG im Jahr 2013.

Vergütung des Vorstands 2013

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

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Barkomponente				Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	LSA	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,5	674,8	100,0	1.212,3
Anke Giesen	300,0	43,9	476,3	0,0	820,2
Michael Müller	300,0	47,0	296,4	0,0	643,4
Peter Schmitz	300,0	33,1	476,3	70,0	879,4
Dr. Matthias Zieschang	320,0	43,9	523,9	70,0	957,8
Insgesamt	1.635,0	190,4	2.447,7	240,0	4.513,1

Tabelle 13

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	LTIP	
Dr. Stefan Schulte		346,7
Anke Giesen ab 1.1.2013		263,9
Michael Müller		136,7
Peter Schmitz		263,9
Dr. Matthias Zieschang		263,9
Insgesamt		1.275,1

Tabelle 14

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2013.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2013 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2014.

Die Gesamtvergütung in 2012 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 15

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 16

Nach IFRS 2 werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Im Geschäftsjahr 2013 besaß ausschließlich Michael Müller 1.800 Aktienoptionen aus dem

MSOP 2005, Tranche 2009. Die Aktienoptionen wurden von Michael Müller in 2013 vollständig ausgeübt, woraus ein Aufwand in Höhe von 12,6 Tsd € resultierte. Im Vorjahr betrug der Aufwand für die Vorstände 42,2 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 32.105 Tsd € entfallen 24.035 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2013 1.740 Tsd €.

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

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2012	Veränderung 2013	Verpflichtung 31.12.2013
Dr. Stefan Schulte	4.019	118	4.137
Michael Müller	33	128	161
Peter Schmitz	1.799	39	1.838
Dr. Matthias Zieschang	1.654	143	1.797
Anke Giesen ab 1.1.2013	0	136	136
Insgesamt	7.505	564	8.069

Tabelle 17

Sonstige Vereinbarungen

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

Anke Giesen wurde im Rahmen ihrer Mehraufwendungen für die doppelte Haushaltsführung eine monatliche Pauschale in Höhe von 2 Tsd € brutto für zwölf Monate nach Beginn des Dienstvertrags zugesagt. Demzufolge wurden ihr für 2013 insgesamt 24,0 Tsd € gewährt. Zusätzlich wurden Umzugskosten gegen Vorlage entsprechender Rechnungen in Höhe von insgesamt 9,5 Tsd € von der Fraport AG übernommen.

Der Dienstvertrag von Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB betrug für das Jahr 2013 150,0 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt. Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 135,0 Tsd €, eine anteilige Tantieme für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 350,6 Tsd € sowie eine anteilige Auszahlung des LSA für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 64,2 Tsd €.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Wilhelm Bender unterstützte die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin

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

Darüber hinaus erhielt Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 252,4 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot ließ Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtete Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

Sonstige Leistungen

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

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die Mitglieder des Fraport-Vorstands und -Aufsichtsrats 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 Fraport gemäß der Frist nach § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2013

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.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2013 insgesamt mit 889,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 853,4 Tsd €).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2013 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2013

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Ismail	Aydin	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Claudia	Amier	19.687,50	5.833,33	11.200,00	36.720,83
Devrim	Arslan	13.125,00	5.833,33	6.400,00	25.358,33
Mario A.	Bach	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Uwe	Becker	13.125,00	5.597,23	7.200,00	25.922,23
Hakan	Cicek	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Kathrin	Dahnke	13.125,00	2.916,67	5.600,00	21.641,67
Detlef	Draths	7.500,00	3.333,33	4.000,00	14.833,33
Peter	Feldmann	22.500,00	4.763,90	6.400,00	33.663,90
Dr. Margarete	Haase	35.625,00	10.000,00	12.000,00	57.625,00
Jörg-Uwe	Hahn	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Erdal	Kina	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Lothar	Klemm	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Dr. Roland	Krieg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Stefan H.	Lauer	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Michael	Odenwald	22.500,00	5.000,00	5.600,00	33.100,00
Mehmet	Özdemir	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Arno	Prangenberg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Gabriele	Rieken	1.875,00	833,33	0,00	2.708,33
Dr. h. c. Petra	Roth	9.375,00	4.166,67	2.400,00	15.941,67
Gerold	Schaub	33.750,00	10.000,00	12.800,00	56.550,00
Hans-Jürgen	Schmidt	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Werner	Schmidt	22.500,00	6.666,67	10.400,00	39.566,67
Edgar	Stejskal	22.500,00	10.000,00	19.200,00	51.700,00
Christian	Strenger	18.750,00	4.166,67	5.600,00	28.516,67
Karlheinz	Weimar	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Prof. Dr.-Ing. Katja	Windt	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00

Tabelle 18

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2013

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

Im Geschäftsjahr 2013 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 93,0 Tsd €).

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

In einem wirtschaftlich volatilen Umfeld hat Fraport im Geschäftsjahr 2013 seine prognostizierten operativen Ziele erreicht (siehe auch Konzern-Lagebericht 2012 ab Seite 71). Nach einer deutlich rückläufigen Passagierzahl am Standort Frankfurt in den ersten Monaten 2013 verhalfen eine gute Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten des Geschäftsjahres zu einer insgesamt leicht positiven Passagierentwicklung von 0,9%. Zusätzlich sorgten die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie ein Anstieg der Retail-Erlöse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugsteigs A-Plus am Standort Frankfurt zu Umsatzsteigerungen. In den Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% außerhalb des Standorts Frankfurt entwickelten sich die Passagier- und Ergebniszahlen unverändert positiv.

Als Ergebnis der operativen Geschäftstätigkeit lag das Konzern-EBITDA in Höhe von rund 880 Mio € innerhalb der prognostizierten Bandbreite. Geringere Abschreibungen als erwartet, führten zu einem Konzern-EBIT von rund 528 Mio €, das leicht über der Prognose lag. Im Zusammenhang mit der erwarteten Verschlechterung des Finanzergebnisses reduzierte sich das Konzern-Ergebnis entsprechend der Erwartung gegenüber dem Wert des Vorjahres.

Aufgrund der weiterhin soliden Liquiditätsausstattung, des mittel- bis langfristig orientierten Tilgungsprofils und der positiven Entwicklung des Free Cash Flows bezeichnet der Vorstand die Finanzlage des Fraport-Konzerns zum Ende des Geschäftsjahres 2013 unverändert als stabil. Die wirtschaftliche Entwicklung in 2013 beurteilt der Vorstand daher als insgesamt günstig.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Mit einem Wachstum von etwa 3% lag die Entwicklung der Weltwirtschaft im vergangenen Geschäftsjahr innerhalb der relativ großen prognostizierten Bandbreite diverser Banken und Wirtschaftsinstitute von 2,4% bis 3,5%. Die Entwicklung in den einzelnen Regionen verlief jedoch sehr unterschiedlich. Während die Länder der Eurozone aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise in ihrer Gesamtheit einen Rückgang der wirtschaftlichen Leistung

um etwa 0,4% hinnehmen mussten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen Japan, China und Indien – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas deutlich stärker, blieben aber hinter den Erwartungen zurück. Insgesamt konnte im Jahresverlauf 2013 eine zunehmende Dynamik der globalen Wirtschaftsleistung festgestellt werden.

Die deutsche Wirtschaft hat sich – trotz leichter Abkühlung zum Vorjahr – mit +0,4% in 2013 im europäischen Vergleich gut behauptet. Nach einer Schwächephase im Winter 2012/2013 (kalender- und saisonbereinigt –0,5% im vierten Quartal 2012 und Stagnation im ersten Quartal 2013, jeweils zum Vorquartal) hat sich die konjunkturelle Lage im Laufe des Jahres 2013 verbessert und damit in einem schwierigen internationalen Umfeld zu einem moderaten Wachstum zurückgefunden. Treiber des leicht positiven Jahresergebnisses war die inländische Verwendung und hier insbesondere die staatliche und private Konsumnachfrage, die insgesamt preisbereinigt um 0,9% stieg. Die Exporte gingen um 0,2%, die Importe um 1,2% zurück.

Trotz der insgesamt moderaten Wirtschaftsentwicklung blieb das Preisniveau auf den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, auf hohem Niveau (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel 2013: 106 US-\$, gegenüber rund 107 US-\$ in 2012 und 2011). Die Wachstumsrate des Welthandels lag erneut bei knapp 3%.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2013	2012
Deutschland	0,4	0,7
Eurozone	-0,4	-0,7
Bulgarien	0,5	0,8
Türkei	3,7	2,2
Peru	5,4	6,3
USA	1,9	2,8
Japan	1,7	1,4
Großbritannien	1,7	0,3
Russland	1,5	3,4
China	7,7	7,7
Indien	4,4	3,2
Brasilien	2,3	1,0
Welt	3,0	3,1
Welthandel	2,7	2,7

Angaben 2013 in Anlehnung an: Internationaler Währungsfonds (IMF, Januar 2014, teilweise Oktober 2013), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, November 2013), Deutsche Bank (Februar 2014), DekaBank (Februar 2014), Statistisches Bundesamt (Januar/Februar 2014), www.tecson.de (Ölpreise, Januar 2014). Angaben 2012: IMF (Januar 2014, teilweise Oktober 2013), Statistisches Bundesamt für BIP Deutschland (Januar 2014).

Tabelle 19

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 Luftverkehrsverkehrsmarkts

Für das Gesamtjahr 2013 meldete der ACI ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 3,9%. Das Luftfrachtaufkommen legte im gleichen Zeitraum – bei anhaltend geringer globaler Konjunkturdynamik – moderat um 1,0% zu. Während die Passagierzahl an europäischen Flughäfen um 2,6% stieg, lag das europäische Luftfrachtvolumen vor allem aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Schuldenkrise nur um 0,8% über dem Vorjahresniveau. Zusätzlich beeinflusst von witterungs- und streikbedingten Flug annullierungen wiesen die deutschen Verkehrsflughäfen im Passagierverkehr ein leichtes Plus von 0,5% aus. Die umgeschlagene Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) lag in Deutschland mit einem Zuwachs um 0,2% geringfügig über dem Vorjahresniveau. Der Schalttag aus 2012 wirkte sich im Berichtszeitraum 2013 mit knapp 0,3 Prozentpunkten mindernd auf die Verkehrsergebnisse aus.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2013	Luftfracht 2013
Deutschland	0,5	0,2
Europa	2,6	0,8
Nordamerika	1,3	0,5
Lateinamerika	4,8	-0,2
Nah-/Mittelost	10,1	5,4
Asien-Pazifik	7,2	0,9
Afrika	-0,6	-2,7
Welt	3,9	1,0

Quelle: ACI Passenger Flash und Freight Flash December 2013 (ACI, Februar 2014), ADV für Deutschland Cargo statt Luftfracht (Januar 2014).

Tabelle 20

Wesentliche Ereignisse

Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau in Frankfurt ergänzt

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWWL) hat den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 mit Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013 um verschärfte Schutzauflagen für gewerblich genutzte Grundstücke sowie mit Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 um eine weitere Schutzauflage bezüglich Wirbelschleppen ergänzt. Erläuterungen zu den Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss sind im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 53 dieses Berichts enthalten.

Bauantrag für Terminal 3 in Frankfurt eingereicht

Nachdem das HMWWL mit Bescheid vom 6. September 2013 die notwendigen Änderungen aus der Detailplanung von Terminal 3 genehmigt hat, hat Fraport am 17. September 2013 den Bauantrag für das Terminal auf dem südlichen Gelände des Frankfurter Flughafens bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde der Stadt Frankfurt eingereicht. Der Bau von Terminal 3 ist Teil des durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigten Flughafen-Ausbau und schafft langfristig die benötigte Terminal-Kapazität, um das prognostizierte Verkehrswachstum in Frankfurt bedienen zu können. Durch Einreichung des Bauantrags kann der Baubeginn ab etwa 2015 erfolgen und der erste Bauabschnitt, entsprechend der Nachfrage, ab etwa 2021 in Betrieb genommen werden.

Terminal-Eröffnungen in Varna und Burgas

Die Konzern-Gesellschaft Twin Star hat im August 2013 ein neues 20.000 m² großes Terminal am Flughafen Varna und im Dezember 2013 ein bauähnliches 21.000 m² großes Terminal am Flughafen Burgas eröffnet, die individuell auf die jeweiligen Passagierbedürfnisse zugeschnitten sind. Die neuen Fluggastgebäude verfügen unter anderem über einen Ankunftsbereich, der eine Teilung in einen Schengen- und Non-Schengen-Bereich ermöglicht, und über attraktive Einkaufs- und Gastronomie-Möglichkeiten. Die Terminals tragen maßgeblich zu weiteren Wachstumsmöglichkeiten der Konzern-Gesellschaft Twin Star im Passagier- und Retail-Bereich bei. Höhere Abschreibungen und Zinsaufwendungen, die aus den Terminal-Inbetriebnahmen resultieren, werden den in 2014 erwarteten positiven EBITDA-Effekt aus dem Ausbau zunächst kompensieren.

Terminal am Flughafen St. Petersburg eröffnet

Im Dezember 2013 hat Fraport gemeinsam mit den Partnern des Northern Capital Gateway-Konsortiums am Flughafen Pulkovo, St. Petersburg, im neuen Terminal den Betrieb aufgenommen. Der Flughafen verfügt damit über eine Kapazität von mehr als 17 Mio Passagieren jährlich und bietet seinen Gästen nun – neben einer deutlich verbesserten Aufenthaltsqualität – zusätzliche Einkaufs- und Gastronomiegeschäfte auf 13.500 m². Damit wurden die Voraussetzungen für künftiges Passagier- und Retail-Wachstum in der Konzern-Gesellschaft geschaffen. Neben positiven operativen Effekten wird die Terminal-Inbetriebnahme auch zu höheren Abschreibungen und Zinsaufwendungen in der Konzern-Gesellschaft führen. In Summe erwartet die Konzern-Gesellschaft daher in 2014 einen vorübergehend negativen Ergebniseffekt aus der Terminal-Inbetriebnahme. Über den Bau des neuen Terminals hinaus hat das Northern Capital Gateway-Konsortium unter anderem zusätzliche Vorfeldflächen, ein Hotel sowie ein Geschäftszentrum errichtet.

Neuer Hessischer Koalitionsvertrag vorgestellt

Am 18. Dezember 2013 haben die Parteien CDU und Bündnis 90/ Die Grünen ihren Koalitionsvertrag für die Hessische Wahlperiode 2014 bis 2019 vorgestellt. Der Koalitionsvertrag beinhaltet unter anderem folgende den Flughafen Frankfurt betreffende Bestandteile: Bedarfsprüfung des Bauvorhabens von Terminal 3, Einführung einer Lärmobergrenze sowie weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Fluglärmbelastung. Zu diesen Maßnahmen sollen laut Koalitionsvertrag insbesondere Entlastungen in den Stunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr zählen, mit dem Ziel, regelmäßig zu Lärmpausen von sieben Stunden in der Nacht zu kommen. Eine Beschreibung regulatorischer und rechtlicher Risiken sowie Risiken, die im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau am Standort Frankfurt stehen, ist dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 67 dieses Berichts zu entnehmen.

Geschäftsverlauf

Generelle Entwicklung des Flughafen-Portfolios

Die **Fraport-Konzern-Flughäfen** (Beteiligungsquote von mindestens 50%) erreichten im Geschäftsjahr 2013 ein Wachstum von 4,1% auf knapp 103,5 Mio Passagiere. Die Zahl der Flugbewegungen stieg leicht um 0,7% auf über 825.000. Das Cargo-Aufkommen legte um 1,3% auf gut 2,39 Mio Tonnen zu. Insgesamt nutzten rund 197,9 Mio (+5,2%) Passagiere die Fraport-Flughäfen (inklusive Minderheitsbeteiligungen und dem Managementvertrag am Flughafen Kairo).

Entwicklung am Standort Frankfurt

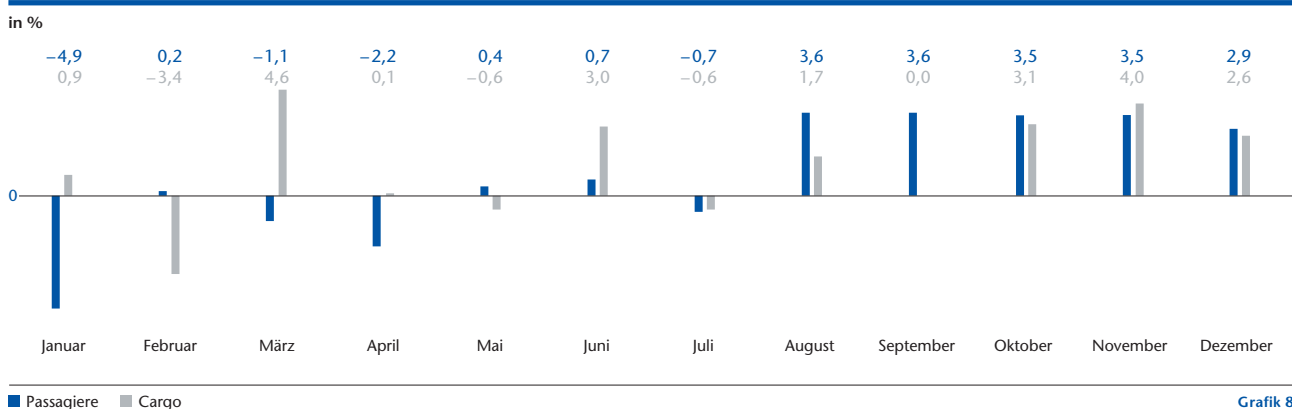
Mit einem Plus von 0,9% auf gut 58,0 Mio **Passagiere** übertraf der Flughafen Frankfurt in 2013 das Aufkommensniveau des Vorjahres um rund 515.000 Fluggäste. Nach deutlich rückläufigen Passagierzahlen in den ersten Monaten des Geschäftsjahres verhalfen eine gute

Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten 2013 zu dem insgesamt leichten Wachstum. Dämpfend wirkten zum einen der fehlende Schalltag und zum anderen die Angebotsreduzierungen verschiedener Fluggesellschaften infolge anhaltender Konsolidierungsmaßnahmen. Das kumulative Ergebnis wurde ferner von einer hohen Zahl witterungs- und streikbedingter Flugannullierungen beeinflusst, von denen über 360.000 Passagiere betroffen waren.

Die Störereignisse und Angebotsreduzierungen beeinflussten vorwiegend den **inländischen** und **europäischen Passagierverkehr**. Während beide Verkehrsmärkte noch bis zur Jahresmitte spürbare Rückgänge auswiesen, konnten sie sich im weiteren Jahresverlauf sukzessive steigern und am Jahresende eine solide Wachstumsrate verzeichnen (Inlandverkehr: +0,9%; Europaverkehr: +1,6%). Trotz des negativen Basiseffekts aus dem Schalltag im Vorjahr legte das **interkontinentale Passagieraufkommen** im Berichtszeitraum um 0,5% zu. Überdurchschnittlich verlief die Entwicklung insbesondere von und nach Mittelamerika (inklusive der Karibik), Zentralafrika aber auch Nordamerika. Teilmärkte in Fernost, hier insbesondere Indien, China, Taiwan und Malaysia legten ebenfalls spürbar zu. Die politischen Unruhen in Nahost und Nordafrika spiegelten sich dagegen in rückläufigen Passagieraufkommen dieser Verkehrsregionen wider.

Die umgeschlagene **Cargo-Tonnage** übertraf mit annähernd 2,1 Mio Tonnen den Vorjahreswert um 1,4% beziehungsweise rund 28.000 Tonnen. Analog zum Passagierverkehr wies das Europaaufkommen mit +4,4% die höchste Wachstumsdynamik aus (+9.300 Tonnen). Der mit fast 88% Anteil am Gesamtaufkommen deutlich volumensstärkere interkontinentale Cargo-Umschlag legte um 1,3% (rund +23.600 Tonnen) zu. Die inländische Tonnage war um knapp 10% rückläufig.

Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2013 (prozentuale Veränderung gegenüber 2012)



Grafik 8

Die Zahl der **Flugbewegungen** und die kumulierten **Höchststartgewichte** waren bedingt durch die Konsolidierungsmaßnahmen der Fluggesellschaften, die hohe Zahl an Flugannullierungen sowie den fehlenden Schalltag mit 2,0% und 1,7% rückläufig, bei steigender durchschnittlicher Flugzeuggröße. Der Anteil der Transferpassagiere lag – wie im Vorjahr – bei rund 55%.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Am Flughafen **Antalya** erhöhte sich die Passagierzahl im Geschäftsjahr 2013 um 7,1% auf rund 26,7 Mio. Sowohl der internationale Verkehr (+6,4% auf zirka 21,7 Mio Passagiere) als auch der innertürkische Verkehr (+10,2% auf etwa 5,0 Mio Passagiere) trugen zu der positiven Entwicklung bei. Zusätzliche Reisende stammten insbesondere aus Russland und der Ukraine.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete in 2013 mit gut 14,9 Mio Reisenden eine unverändert starke Wachstumsrate von 11,9%. Dabei stiegen die Zahl internationaler Fluggäste um 8,8% auf rund 7,0 Mio und der Anteil inländischer Passagiere um 14,7% auf etwa 7,9 Mio. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 297 Tsd Tonnen leicht über dem Wert des Vorjahres (+1,0%).

Mit knapp 2,5 Mio Fluggästen erreichte der Flughafen **Burgas** ein Plus von 4,2% gegenüber dem Vorjahr. Grund für die höhere Passagierzahl

waren vor allem mehr Reisende aus Russland. Auch der Flughafen **Varna** profitierte im Berichtszeitraum unter anderem von einem Zuwachs russischer Fluggäste und verzeichnete einen Anstieg von 8,0% auf gut 1,3 Mio Passagiere.

Der Flughafen **Delhi** verzeichnete in 2013 mit etwa 36,7 Mio Reisenden einen Verkehrszuwachs im Vergleich zum Vorjahr von 7,3%. Insbesondere der internationale Verkehr entwickelte sich stark positiv (+15,4%).

Eine unverändert positive Entwicklung erzielte der Flughafen **Xi'an**. Das Fluggastaufkommen zum Ende des Geschäftsjahres lag bei rund 26,0 Mio. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Steigerung um 2,6 Mio Passagiere beziehungsweise 11,2%.

Mit rund 12,9 Mio Reisenden erreichte der Flughafen **St. Petersburg** im Gesamtjahr 2013 im Vorjahresvergleich einen Passagieranstieg von 15,2%. Unverändert positiv entwickelte sich der internationale Verkehr mit einer Wachstumsrate von knapp 15%.

Mit zirka 5,2 Mio Passagieren lag das Aufkommen am Flughafen **Hannover** leicht unter dem Vorjahresniveau (–1,0%). Während die Monate Mai, Juni und Juli Passagierzuwächse verzeichneten, wiesen die übrigen Monate rückläufige Passagierzahlen auf. Hauptursache waren rückläufige Passagierzahlen bei Air Berlin.

Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% ¹⁾

	Fraport-Anteil am Flughafen in %	Passagiere ²⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2013	Veränderung zu 2012 in %	2013	Veränderung zu 2012 in %	2013	Veränderung zu 2012 in %
Frankfurt	100,00	58.036.948	0,9	2.094.607	1,4	472.692	–2,0
Antalya	51,00/50,00 ³⁾	26.715.971	7,1	n. a.	n. a.	169.488	6,4
Lima	70,01	14.913.314	11,9	296.517	1,0	153.122	3,2
Burgas	60,00	2.480.099	4,2	2.625	15,1	18.447	–2,2
Varna	60,00	1.319.240	8,0	35	5,5	11.516	7,2
Konzern		103.465.572	4,1	2.393.784	1,3	825.265	0,7

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

Tabelle 21

Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder Managementverträgen ¹⁾

	Fraport-Anteil am Flughafen in %	Passagiere ²⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2013	Veränderung zu 2012 in %	2013	Veränderung zu 2012 in %	2013	Veränderung zu 2012 in %
Delhi	10,00	36.712.455	7,3	595.775	6,3	309.074	1,3
Xi'an	24,50	26.045.593	11,2	178.876	2,3	225.099	10,7
Kairo	0,00	13.577.713	–7,7	n. a.	n. a.	142.251	–0,3
St. Petersburg	35,50	12.854.366	15,2	n. a.	n. a.	137.480	9,4
Hannover	30,00	5.234.909	–1,0	14.666	–7,6	76.060	–5,1
Summe		94.425.036	6,4	789.317	5,1	889.964	3,8

¹⁾ Die Verkehrszahlen der Flughäfen in Riad und Jeddah (Managementverträge) lagen zum Redaktionsschluss nicht vor.

²⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

Tabelle 22

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 entwickelte sich insbesondere der Passagierverkehr am Standort Frankfurt leicht über den Erwartungen (Prognose 2013: in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2012). Gründe für die Abweichung waren im Wesentlichen die gute Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten des Geschäftsjahres. Mit einer Wachstumsrate von 1,4% übertraf die umgeschlagene Cargo-Tonnage die Prognose einer Stagnation beziehungsweise eines leichten Anstiegs ebenfalls moderat. Die Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% entwickelten sich wie prognostiziert positiv.

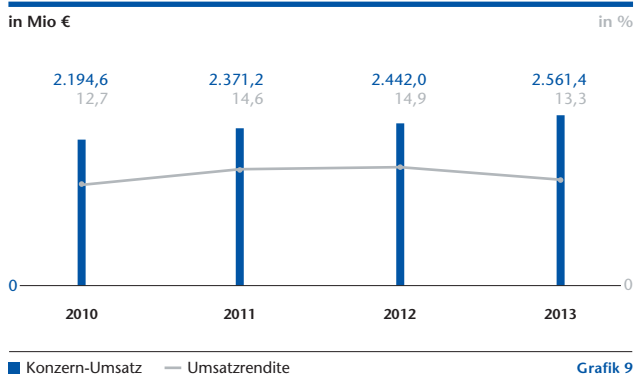
Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung 2013

Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschaftete der Fraport-Konzern **Umsatzerlöse** in Höhe von 2.561,4 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum entsprach dies einem Anstieg um 119,4 Mio € beziehungsweise 4,9%. Bereinigt um die ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag der Umsatz mit 2.495,7 Mio € um 82,4 Mio € über dem entsprechenden Vorjahreswert (+3,4%).

Am Standort Frankfurt trugen insbesondere die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie ein Anstieg der Retail-Erlöse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugsteigs A-Plus zu Umsatzsteigerungen bei. Außerhalb von Frankfurt entwickelten sich vor allem die Konzern-Gesellschaften Lima, Antalya und Twin Star positiv. Im Vorjahr führten hohe einmalige Erlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen am Standort Frankfurt zu zusätzlichen Umsätzen.

Konzern-Umsatz und Umsatzrendite



Infolge der rückläufigen Bautätigkeit reduzierten sich die **aktivierten Eigenleistungen** von 44,0 Mio € auf 35,1 Mio € (–20,2%). Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sanken im Wesentlichen aufgrund geringerer Rückstellungsaufösungen von 55,8 Mio € auf 34,3 Mio € (–38,5%).

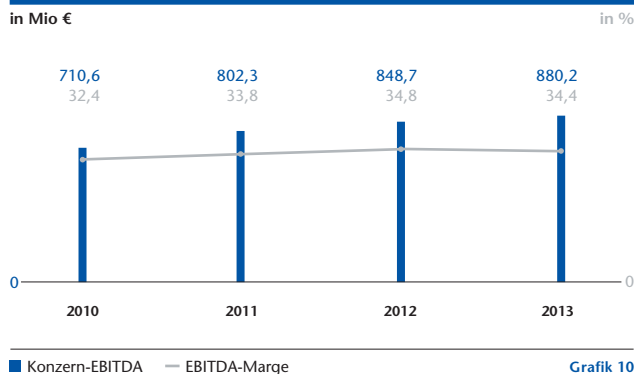
Die **Gesamtleistung** erreichte mit 2.631,4 Mio € einen Anstieg um 89,1 Mio € beziehungsweise 3,5%. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 lag diese mit 2.565,7 Mio € um 52,1 Mio € über dem entsprechenden Wert des Vorjahres (+2,1%).

Ein gestiegener **Materialaufwand** resultierte am Standort Frankfurt insbesondere aus höheren Energie- und Versorgungsleistungen im Zusammenhang mit dem erstmalig ganzjährigen Betrieb des Flugsteigs A-Plus. Gegenläufig wirkten sich geringere Aufwendungen aus Grundstücksverkäufen aus. Im externen Geschäft führten vor allem die Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 sowie höhere verkehrsabhängige Konzessionsabgaben in Lima zu gestiegenen Materialaufwendungen. In Summe stieg der Materialaufwand um 54,9 Mio € auf 613,0 Mio € (+9,8%). Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima lag dieser bei 547,3 Mio € und damit um 17,9 Mio € über dem bereinigten Vorjahreswert (+3,4%).

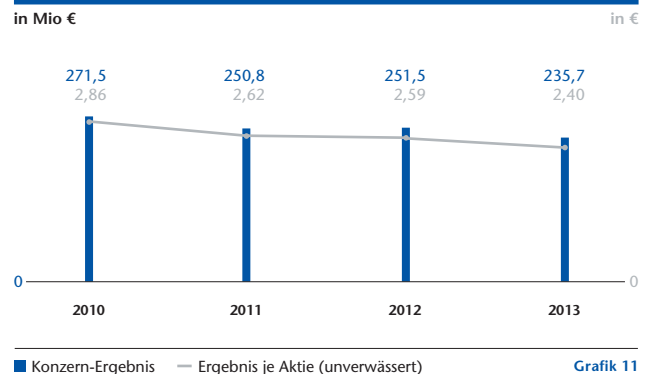
Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Berichtszeitraum geringfügig um 3,9 Mio € auf 946,8 Mio € (+0,4%). Damit betrug der Personalaufwand je Mitarbeiter durchschnittlich 45,2 Tsd € (im Vorjahr: 45,0 Tsd €). Ursächlich für die Zunahme war vor allem der Tarifabschluss im öffentlichen Dienst.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 10,5 Mio € leicht von 192,6 Mio € auf 191,4 Mio € (–0,6%). Einen gegenläufigen Effekt hatten unter anderem höhere Gutachter- und Beratungskosten.

Konzern-EBITDA und EBITDA-Marge



Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie



Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung stieg das **Konzern-EBITDA** im Berichtszeitraum um 31,5 Mio € auf 880,2 Mio € (+3,7%). Verglichen mit dem Vorjahr erreichte die **EBITDA-Marge** ein nahezu unverändertes Niveau von 34,4% (-0,4 Prozentpunkte). Bereinigt um die Erlöse und Aufwendungen aus der Erfassung kapazitiver Investitionen außerhalb des Standorts Frankfurt im Zusammenhang mit IFRIC 12 nahm diese von 35,2% auf 35,3% zu.

Abschreibungen in Höhe von 352,1 Mio € (im Vorjahr: 352,7 Mio €) führten zu einem **Konzern-EBIT** von 528,1 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einem Wachstum um 6,5% (+32,1 Mio €).

Das **Finanzergebnis** in Höhe von -187,4 Mio € verschlechterte sich in 2013 um 55,5 Mio € (im Vorjahr: -131,9 Mio €). Bei einem leicht rückläufigen Zinsergebnis (Zinserträge und Zinsaufwendungen) von -177,0 Mio € (im Vorjahr: -174,1 Mio €) resultierte die Veränderung des Finanzergebnisses aus einem um 27,3 Mio € rückläufigen sonstigen Finanzergebnis (2013: 3,2 Mio € zu 2012: 30,5 Mio €) und einem Rückgang des Ergebnisses aus assoziierten Unternehmen um 25,3 Mio € (2013: -13,6 Mio € zu 2012: 11,7 Mio €). Während die negative Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses im Wesentlichen auf hohe Vorjahreserträge aus dem Abgang von Anlagen im Rahmen des Finanzanlagen-Managements und dazugehörige Fremdwährungseffekte zurückzuführen war, führten insbesondere negative Fremdwährungskurseffekte in der At-Equity konsolidierten Konzern-Gesellschaft Pulkovo in St. Petersburg zu dem Rückgang des Ergebnisses aus assoziierten Unternehmen. Die Aktivierung von Bauzeitzinsen wirkte sich im Geschäftsjahr 2013 mit einem Betrag von 18,1 Mio € (im Vorjahr: 28,2 Mio €) reduzierend auf den ausgewiesenen Zinsaufwand aus.

Aufgrund der deutlichen Verschlechterung des Finanzergebnisses verringerte sich das **Konzern-EBT** in 2013 von 364,1 Mio € auf 340,7 Mio € (-6,4%). Bei einer Steuerquote von 30,8% (im Vorjahr: 30,9%) nahm das **Konzern-Ergebnis** gegenüber dem Vorjahr um 15,8 Mio € auf 235,7 Mio € ab (-6,3%). Das **unverwässerte Ergebnis je Aktie** lag mit 2,40 € um 0,19 € unter dem Wert von 2012 (-7,3%).

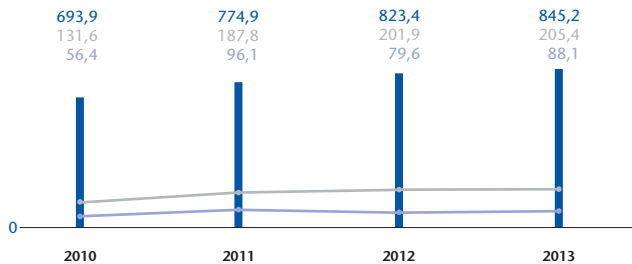
Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der prognostizierten Entwicklung 2013 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2012 ab Seite 72) haben sich die Umsatzerlöse und Aufwendungen des Fraport-Konzerns im Rahmen der Erwartungen entwickelt. Während sich die leicht besser als prognostizierte Passagierentwicklung am Standort Frankfurt umsatzsteigernd auswirkte, blieb die Umsatzentwicklung im Segment Retail & Real Estate leicht unterhalb der Erwartungen. Korrespondierend stieg das Konzern-EBITDA in der prognostizierten Bandbreite von 870 Mio € bis 890 Mio €. Geringere Abschreibungen als erwartet, die unter anderem aus der geringeren Investitionstätigkeit resultierten, führten zu einem Konzern-EBIT von 528,1 Mio €, das über der erwarteten Bandbreite von bis zu etwa 520 Mio € lag. Im Zusammenhang mit der prognostizierten Verschlechterung des Finanzergebnisses lag das Konzern-Ergebnis wie erwartet unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2012.

Segmente

Aviation

in Mio €

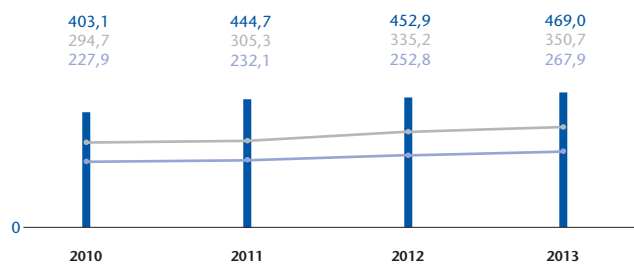


■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 12

Retail & Real Estate

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 13

Der Umsatz im Segment Aviation in Höhe von 845,2 Mio € lag im Geschäftsjahr 2013 um 21,8 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+2,6%). Bei einer leicht gestiegenen Passagierzahl war die Anhebung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt zum 1. Januar 2013 um durchschnittlich 2,9% der wesentliche Grund für den Umsatzanstieg. Aufwandseitig führte eine im zweiten Quartal 2012 gebildete Rückstellung für Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 10,5 Mio € zu einem positiven Basiseffekt für das Geschäftsjahr 2013. Bereinigt um diesen Basiseffekt erhöhte sich der operative Aufwand in 2013 insbesondere durch den erstmalig ganzjährigen Betrieb des Flugsteigs A-Plus, der im Oktober 2012 eröffnet wurde.

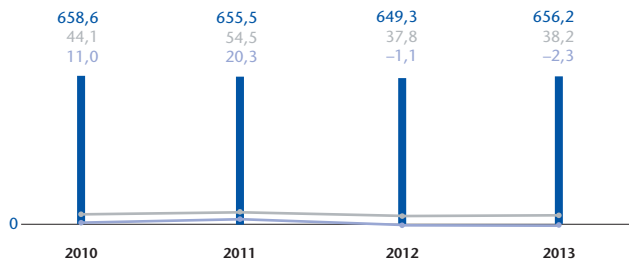
Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung und des Basiseffekts aus der im Vorjahr gebildeten Rückstellung verbesserte sich das Segment-EBITDA – trotz rückläufiger aktivierter Eigenleistungen – um 3,5 Mio € auf 205,4 Mio € (+1,7%). Geringere Abschreibungen im Zusammenhang mit rückläufigen Investitionen führten zu einem Segment-EBIT von 88,1 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs um 8,5 Mio € (+10,7%).

Mit einem Umsatz von 469,0 Mio € wies das Segment Retail & Real Estate in 2013 eine Verbesserung von 16,1 Mio € gegenüber dem Vorjahreswert aus (+3,6%). Gründe für den höheren Umsatz waren im Wesentlichen positive Entwicklungen in den Bereichen Retail und Real Estate. Die Kennzahl „Netto-Retail-Erlös pro Passagier“ verbesserte sich vor allem durch die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus von 3,32€ auf 3,60€ (+8,4%). Im Vorjahr führten hohe einmalige Erlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen zu zusätzlichen Umsätzen. Die Sachaufwendungen verringerten sich vor allem aufgrund rückläufiger Aufwendungen im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen. Einen gegenläufigen Effekt besaßen höhere Aufwendungen aus Energie- und Versorgungsleistungen.

Das Segment-EBITDA stieg durch die positive Umsatzentwicklung um 15,5 Mio € auf 350,7 Mio € (+4,6%). Nahezu konstante Abschreibungen ließen das Segment-EBIT ebenfalls deutlich um 15,1 Mio € ansteigen (+6,0%).

Ground Handling

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

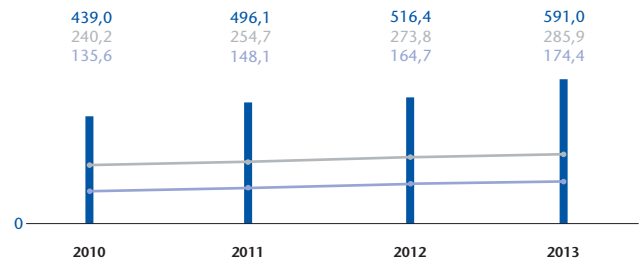
Grafik 14

Trotz rückläufiger Höchststartgewichte am Standort Frankfurt stieg der Umsatz im Segment Ground Handling im vergangenen Geschäftsjahr leicht um 6,9 Mio € auf 656,2 Mio € (+1,1 %). Bei einem leichten Passagierwachstum waren hierfür insbesondere Preiseffekte bei den Infrastruktur-Entgelten sowie positive Umsatzeffekte aus der Erbringung von Winterdienstleistungen ursächlich. Korrespondierend führte die Erbringung von Winterdiensten zu einem Anstieg der Sach- und Personalaufwendungen. Gegenläufig führten der Wechsel von Mitarbeitern in die passive Phase der Altersteilzeit durch die entsprechend erhöhte Inanspruchnahme der in Vorjahren gebildeten Rückstellungen und ein optimierter Personaleinsatz zu einer Entlastung des Personalaufwands.

Das Segment-EBITDA stieg im Vorjahresvergleich – trotz geringerer sonstiger betrieblicher Erträge infolge eines negativen Basiseffekts aus einer in 2012 aufgelösten Rückstellung im Personalbereich – von 37,8 Mio € auf 38,2 Mio € (+1,1 %). Höhere Abschreibungen, die unter anderem im Zusammenhang mit der Nutzung des Flugsteigs A-Plus standen, führten zu einem Segment-EBIT von –2,3 Mio €. Im Vorjahresvergleich entsprach dies einer Verschlechterung um 1,2 Mio €.

External Activities & Services

in Mio €



■ Umsatz — EBITDA — EBIT

Grafik 15

Das Segment External Activities & Services erzielte im Geschäftsjahr 2013 einen Umsatzzanstieg von 74,6 Mio € auf 591,0 Mio € (+14,4 %). Mit 37,0 Mio € war ein Großteil der zusätzlichen Erlöse auf gestiegene kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 zurückzuführen. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der Segment-Umsatz von 487,7 Mio € im Vorjahr auf 525,3 Mio € (+7,7 %). Grund für die positive Umsatzentwicklung war im Wesentlichen das Passagierwachstum in den Konzern-Gesellschaften Lima, Antalya und Twin Star. Der operative Aufwand stieg insbesondere aufgrund der Erfassung der kapazitiven Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima. Bereinigt um die Anwendung von IFRIC 12 erhöhte sich der operative Aufwand vor allem durch höhere verkehrsabhängige Konzessionsabgaben in Lima.

Das Segment-EBITDA verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund der positiven Beiträge der Konzern-Gesellschaften Antalya, Lima und Twin Star um 12,1 Mio € auf 285,9 Mio € (+4,4 %). In Höhe von 174,4 Mio € übertraf das Segment-EBIT den Vorjahreswert um 9,7 Mio € (+5,9 %).

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften

Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Konzern-

Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % außerhalb von Frankfurt **vor Konsolidierung** dargestellt:

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz ¹⁾				EBITDA				EBIT			
		2013	2012	2011	2010	2013	2012	2011	2010	2013	2012	2011	2010
Antalya ²⁾	51%/50%	320,7	301,1	293,9	266,9	276,2	259,6	254,2	216,9	177,9	161,7	158,0	122,8
Lima	70,01%	208,0	191,3	159,3	135,4	71,3	65,5	53,2	49,1	57,7	52,5	42,7	37,6
Twin Star	60%	101,1	63,3	62,8	40,2	28,2	25,9	23,8	21,1	20,2	18,8	17,2	13,9

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2013: 320,7 Mio €, 2012: 301,1 Mio €, 2011: 293,9 Mio €, 2010: 258,3 Mio €. Lima 2013: 193,8 Mio €, 2012: 180,0 Mio €, 2011: 146,0 Mio €, 2010: 130,7 Mio €. Twin Star 2013: 49,6 Mio €, 2012: 45,9 Mio €, 2011: 43,7 Mio €, 2010: 38,0 Mio €.

Tabelle 23

²⁾ Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechts- und 50 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100 %-Werten vor Quotenkonsolidierung.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2012 ab Seite 72) entwickelten sich die Fraport-Segmente im vergangenen Geschäftsjahr wie folgt:

Im Segment Aviation lagen die Umsatzerlöse, wie auch das Segment-EBIT, leicht über den Erwartungen für das Geschäftsjahr 2013. Grund für die positivere Entwicklung waren einerseits die leicht bessere Passagierentwicklung sowie andererseits geringere Abschreibungen.

Verglichen mit der Prognose 2013 blieb der Anstieg der Umsatzerlöse im Segment Retail & Real Estate mit einem Zuwachs von 3,6 % leicht unterhalb des erwarteten „deutlichen“ Anstiegs. Grund für die geringere Umsatzentwicklung waren einerseits geringere Einnahmen aus Energieversorgungsleistungen sowie andererseits unter den Erwartungen gebliebene Umsatzerlöse aus dem Retail-Geschäft. Aufgrund ebenfalls geringerer Aufwendungen aus Grundstücksverkäufen stiegen das Segment-EBITDA und -EBIT wie prognostiziert deutlich.

Das Segment Ground Handling entwickelte sich innerhalb der prognostizierten Entwicklung. Einer besseren Passagierentwicklung stand dabei eine leicht negativere Entwicklung der Höchststartgewichte gegenüber.

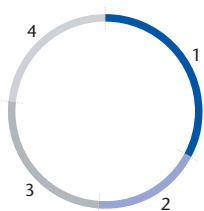
Vor allem aufgrund einer stärker als erwarteten Ergebnisentwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya stiegen das EBITDA und EBIT des Segments External Activities & Services über die Prognose für das Geschäftsjahr 2013, die ein Segment-EBITDA und -EBIT in etwa auf Vorjahresniveau vorsah.

Anteile der Segmente am Konzern-Umsatz und -EBITDA 2013

Der deutliche Umsatzanstieg im Segment External Activities & Services, der unter anderem auch auf gestiegene kapazitative Investitionen in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Lima in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 zurückzuführen war, wirkte sich im Geschäftsjahr 2013 auch in einem größeren Anteil des Segments am Konzern-Umsatz aus (Anteil 2013: 23,1 % zu 2012: 21,2 %). Aufgrund der verhältnismäßig starken Umsatzentwicklung des Segments External Activities & Services verringerten sich die Umsatzanteile der Segmente Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling am Konzern-Umsatz 2013 leicht (-0,7 beziehungsweise -0,2 und -1,0 Prozentpunkte).

Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2013

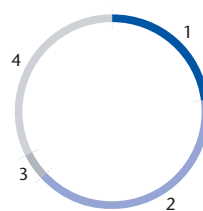
in %



1 Aviation	33,0
2 Retail & Real Estate	18,3
3 Ground Handling	25,6
4 External Activities & Services	23,1

Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2013

in %



1 Aviation	23,3
2 Retail & Real Estate	39,9
3 Ground Handling	4,3
4 External Activities & Services	32,5

Mit einem Anteil von 39,9% blieb das Segment Retail & Real Estate im Geschäftsjahr 2013 erneut Treiber der konzernweiten EBITDA-Entwicklung (+0,3 Prozentpunkte). In Höhe von 32,5% konnte auch das Segment External Activities & Services seinen Anteil am Konzern-EBITDA steigern (+0,2 Prozentpunkte). Trotz eines absoluten EBITDA-Wachstums verzeichneten die Segmente Aviation und Ground Handling einen leicht geringeren Anteil am Konzern-EBITDA (–0,5 und –0,1 Prozentpunkte).

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2013 investierte der Fraport-Konzern einen Betrag von 661,9 Mio € und damit 397,8 Mio € weniger als in 2012 (im Vorjahr: 1.059,7 Mio €). Im Berichtszeitraum wurden 395,1 Mio € für Sachanlagen (im Vorjahr: 602,9 Mio €), 186,6 Mio € in Finanzanlagen (im Vorjahr: 400,1 Mio €), 14,4 Mio € in Investitionen in „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 12,2 Mio €) sowie 65,8 Mio € in Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Flughafen-Betreiberprojekte verwendet (im Vorjahr: 44,5 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich in 2013 auf 18,1 Mio € (im Vorjahr: 28,2 Mio €).

Investitionen im Mehrjahresüberblick

in Mio €	2013	2012	2011	2010
Flughafen-Betreiberprojekte	57,1	39,1	51,1	23,2
Immaterielle Vermögenswerte	8,7	5,4	10,0	6,0
Sachanlagen	395,1	602,9	876,1	781,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14,4	12,2	62,6	0,1
Finanzanlagen	186,6	400,1	440,4	223,1
Gesamt	661,9	1.059,7	1.440,2	1.033,9

Tabelle 24

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 574,8 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 21,8 Mio € über dem Vorjahreswert (+3,9%). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf geringere gezahlte Ertragsteuern zurückzuführen.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** verringerte sich vor allem aufgrund deutlich rückläufiger Investitionen in Sachanlagen von 736,2 Mio € auf 492,8 Mio €.

Mit 372,3 Mio € entfiel der Großteil der Investitionen in Sachanlagen auf die Fraport AG (im Vorjahr: 578,4 Mio €). Schwerpunkte der Investitionen in Sachanlagen bildeten der Kapazitätsausbau des Frankfurter Flughafens, die Abrechnung des Flugsteigs A-Plus sowie die Modernisierung der Terminals und Rollwege. Im Bereich der Finanzanlagen wurde insbesondere in Wertpapiere investiert.

Die Investitionen im Geschäftsjahr 2013 gliederten sich wie folgt auf die Segmente:

Investitionen je Segment

in Mio €



Grafik 18

Der geringere Mittelabfluss führte zu einem positiven **Free Cash Flow** von 73,1 Mio €, verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Verbesserung um 235,5 Mio € (im Vorjahr: –162,4 Mio €).

Einschließlich der Mittelabgänge für Geld- und Wertpapieranlagen lag der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** im vergangenen Geschäftsjahr bei 280,0 Mio € (im Vorjahr: 779,2 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** von 255,1 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 218,2 Mio €) resultierte im Wesentlichen aus der Veränderung von Finanzkrediten. Während in 2012 Kredite aufgenommen und Mittelzuflüsse verbucht wurden, wurden im vergangenen Geschäftsjahr Kredite getilgt, was zu Mittelabflüssen führte.

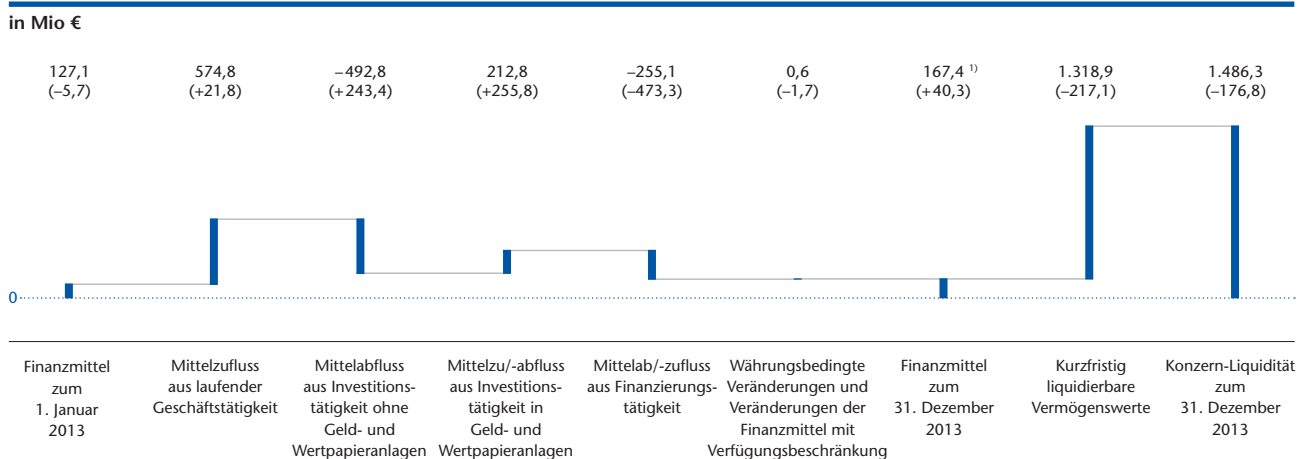
Im Zusammenhang mit der Finanzierung des Fraport zurechenbaren Anteils an der Konzession in Antalya unterlagen zum 31. Dezember 2013 Bankguthaben in Höhe von 105,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Der **Finanzmittelbestand** der Kapitalflussrechnung belief sich daher zum 31. Dezember 2013 auf 167,4 Mio € (im Vorjahr: 127,1 Mio €). Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz:

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31. Dezember 2013	31. Dezember 2012
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	167,4	127,1
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	332,4	584,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	105,3	110,8
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	605,1	821,9

Tabelle 25

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



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 19

Vermögens- und Kapitalstruktur

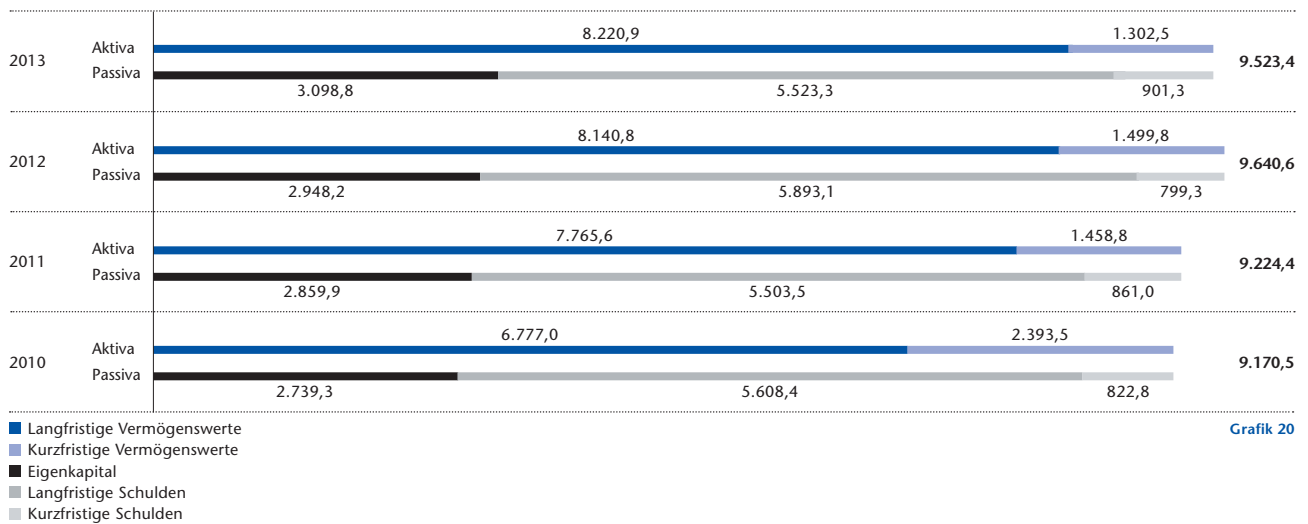
Im Vergleich zum 31. Dezember 2012 reduzierte sich die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum Bilanzstichtag 2013 vor allem aufgrund rückläufiger kurzfristiger Vermögenswerte und langfristiger Schulden um 117,2 Mio € auf 9.523,4 Mio € (-1,2%).

Die **langfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich insbesondere aufgrund der Zunahme der Posten „Sachanlagen“ sowie „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ von 8.140,8 Mio € auf 8.220,9 Mio € (+1,0%). Grund für den Anstieg des Postens „Sachanlagen“ waren im Wesentlichen die Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt. Die Investitionen am Standort Frankfurt beinhalteten zudem die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau aktivierten Aufwendungen aufgrund der ergänzenden Schutzaufgaben aus den Planergänzungsbeschlüssen zu gewerblich genutzten

Immobilien und Wirbelschleppen in Höhe von 32,8 Mio € (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 45). Der Anstieg des Postens „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ war vor allem auf die Aktivierung von Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Zahlung von Außenwohnbereichsentschädigungen aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) in Höhe von 48,3 Mio € zurückzuführen. Einen deutlichen Rückgang um 13,2% auf 1.302,5 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Vermögenswerte**. Während sich Mittelabflüsse für Investitionen, die Ausschüttung der Dividende sowie die Zahlung der jährlichen Antalya-Konzession reduzierend auf den Zahlungsmittelbestand auswirkten, erhöhte eine im Wesentlichen stichtagsbedingte Zunahme des Postens „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ den Bestand kurzfristiger Vermögenswerte.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember

in Mio €



Trotz der Dividendenausschüttung stieg das **Eigenkapital** im Vergleich zum Bilanzstichtag 2012 um 150,6 Mio € auf 3.098,8 Mio € (+5,1%). Hauptgrund für den Anstieg war das positive Konzern-Ergebnis von 235,7 Mio €. Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) erhöhte sich um 1,8 Prozentpunkte auf 30,8% (31. Dezember 2012: 29,0%).

Die **langfristigen Schulden** sanken insbesondere aufgrund rückläufiger Finanzschulden und sonstiger Verbindlichkeiten von 5.893,1 Mio € auf 5.523,3 Mio € (-6,3%). Während der Rückgang der Finanzschulden – trotz einer neuen Privatplatzierung in Höhe von 50,0 Mio € – im Zusammenhang mit der Rückzahlung von Krediten stand, verringerten sich die sonstigen Verbindlichkeiten im Wesentlichen durch geringere Konzessionsverbindlichkeiten und niedrigere negative Marktbewertungen von Derivaten. Im Zusammenhang mit den Verpflichtungen aus den Planergänzungsbeschlüssen sowie der Verpflichtung zur Zahlung von Außenwohnbereichsentschädigungen wurden insgesamt Rückstellungen in Höhe von 81,1 Mio € gebildet. Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich vor allem durch zusätzliche kurzfristige Finanzschulden um 102,0 Mio € auf 901,3 Mio € (+12,8%).

Die **Brutto-Finanzschulden** lagen zum 31. Dezember 2013 mit 4.461,7 Mio € um 135,9 Mio € unter dem Niveau des 31. Dezember 2012 (-3,0%). Abzüglich der **Konzern-Liquidität** von 1.486,3 Mio € (31. Dezember 2012: 1.663,1 Mio €) ergaben sich im Vergleich zum Bilanzstichtag 2012 um 1,4% höhere **Netto-Finanzschulden** von 2.975,4 Mio €. Die **Gearing Ratio** erreichte einen Wert von 101,3% (31. Dezember 2012: 104,9%).

Unternehmenskäufe, -verkäufe sowie Anteilserhöhungen oder -reduzierungen hatten im vergangenen Geschäftsjahr keinen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Vermögens- und Kapitalstruktur. Auch die Veränderungen der Inflationsraten sowie die Marktbewertung von Finanzinstrumenten blieben ohne signifikante Auswirkungen.

Finanzierungsanalyse

Das Fraport-Finanzmanagement ist grundsätzlich in das Finanzmanagement der Fraport AG, der Konzern-Gesellschaften im Inland sowie der Konzern-Gesellschaften im Ausland mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% zu unterscheiden. Das Finanzmanagement der Fraport AG verfolgte in 2013 unverändert eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den operativen Cash Flow und über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis. Die Mittelherkunft verteilte sich zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres annähernd ausgewogen auf vier Finanzierungsquellen: Bilaterale Kredite (24,5%), Anleihen (23,3%), Kreditmittel durch Förderkreditinstitute (21,1%) sowie Schulscheindarlehen (31,1%). In Summe wiesen die Finanzierungsinstrumente zum Jahresende 2013 eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,6 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,9 Jahren aus.

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden für die auf die Fraport AG lautenden Finanzverbindlichkeiten teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 2013 rund 1.260 Mio €. Unter Berücksichtigung der gesicherten variablen Kreditaufnahmen lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 40 %, der fixe Anteil bei rund 60 % (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 40 %, fixer Anteil: rund 60 %). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,6 % (im Vorjahr: 3,6 %).

Die Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine mit dem Finanzmanagement der Fraport AG vergleichbare Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Die ausländischen Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % verfügen überwiegend durch den Abschluss von Projektfinanzierungen über marktübliche Mittelbeschaffungen.

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

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2008	463	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	86	2014	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	300	2020	endfällig	überwiegend fix	6-Monats-EURIBOR + Marge
			2022			
			2030			
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74 % p. a.
			2022		fix	3,06 % p. a.
2013	50	2028	endfällig	fix	4,0 % p. a.	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	860	2013–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2012	1.046 (überwiegend in € denominated)	2014–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	3/6/12-Monats-EURIBOR + Marge
Ausländische Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%/Projektfinanzierung	2007	317 (überwiegend €, auch US-\$)	2019–2022	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge, 6,88 % p. a.

Tabelle 26

Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalteten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute bestanden unter anderem bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control Klausel) allgemein gängige Kreditklauseln. Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken sollten, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft. Zum Bilanzstichtag 2013 waren diese eingehalten.

Liquiditätsanalyse

Die Liquidität ist in der Analyse – analog der Finanzierungsseite – in die Liquidität der Fraport AG, der Konzern-Gesellschaften im Inland sowie der ausländischen Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% zu unterteilen.

Die Fraport AG hat ihre Strategie zur breiten Diversifizierung der Anlagen in Unternehmensanleihen im Geschäftsjahr 2013 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	27,5	2,9	variabel
	37,8	1,6	fix
Tagesgeld	137,4	–	fix
Termingeld	195,0	0,4	fix
Anleihen	189,3	0,9	variabel
	486,6	2,9	fix
davon Staaten	10,4	3,4	fix
davon Finanztitel	169,3	1,2	variabel
davon Versicherungen	100,3	2,5	fix
	21,0	1,8	fix
davon Industrie	20,0	0,6	variabel
	354,9	3,0	fix
Commercial Paper	139,9	0,2	fix

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

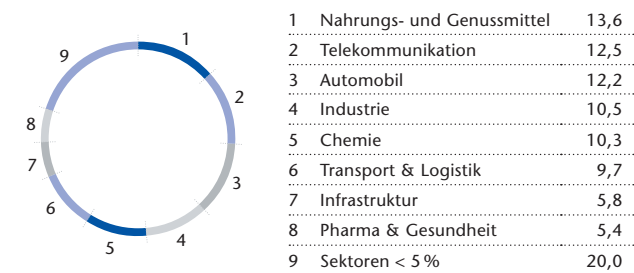
Tabelle 27

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilen sich zum 31. Dezember 2013 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 520,2 Mio €):

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

Verteilung der Industrieanlagen

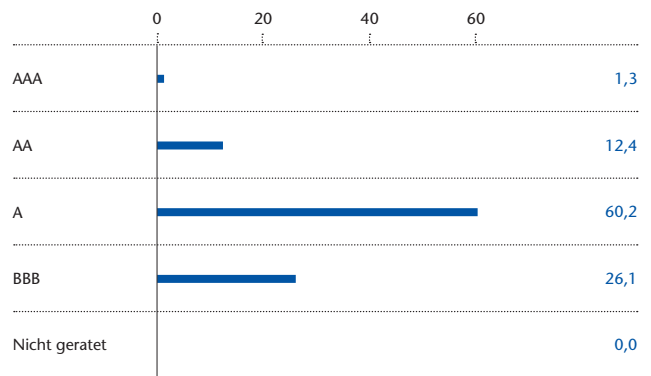
in %



Grafik 21

Ratingstruktur der Anlagen

in %



Grafik 22

In 2013 sind keine Investments in nicht geratete Anleihen erfolgt.

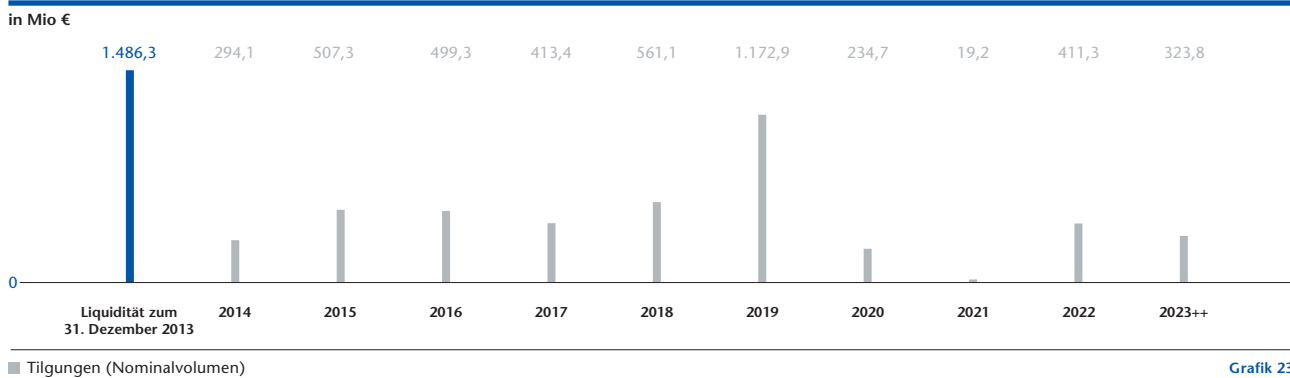
Im Rahmen des Asset Managements konnte über das Wertpapier-Portfolio der Fraport AG eine Rendite von über 1% realisiert werden. Die Cost of Carry, die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt wird, wies zum 31. Dezember 2013 einen Wert von 0,27% (3,2 Mio €) aus. Für die dem Cash Pool der Fraport AG angeschlossenen Konzern-Gesellschaften ist eine eigene Asset Management-Strategie nicht notwendig, da die vorhandene Liquidität zur Fraport AG transferiert wird und dadurch Teil des Asset Managements der Fraport AG ist. Die Liquidität in den ausländischen Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% beträgt 250,7 Mio €

(im Vorjahr: 218,7 Mio €) und unterliegt – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung und ist somit nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

Ausgewogene Finanzstruktur zum Bilanzstichtag

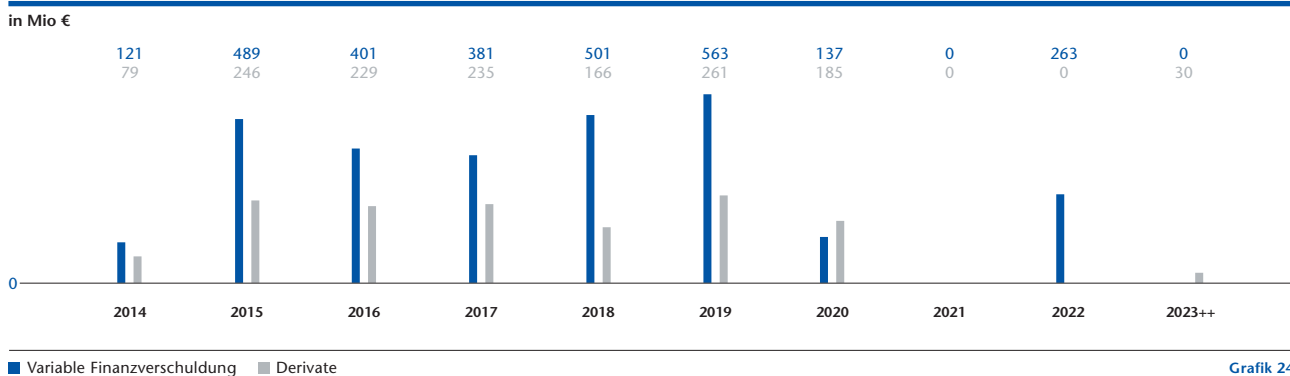
Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung des Fraport-Konzerns wies zum Bilanzstichtag eine ausgeglichene mittelfristige Tilgungsstruktur aus (Finanzverschuldung in Fremdwährung umgerechnet zum Bilanzstichtagskurs).

Tilgungsprofil zum 31. Dezember 2013



Nachfolgend ist das Fälligkeitsprofil der variablen Finanzverschuldung unter Berücksichtigung der Derivate (Nominalvolumen rund 1.430 Mio €) aufgeführt:

Fälligkeitsprofil der variablen Finanzverschuldung und Derivate



Entsprechend der erwarteten Mittelabflüsse im Rahmen der geplanten Investitionen sind die liquiden Mittel im Fraport-Konzern zum Großteil kurz- bis mittelfristig angelegt. Aufgrund des verschobenen Baubeginns von Terminal 3 ist auch weiterhin von einer erhöhten Liquiditätshaltung auszugehen. Diese wird unverändert unter Beachtung der konservativen Anlagevorgaben angelegt. In der rollierenden Liquiditäts-

tätsplanung ist weiterhin vorgesehen, die Anlagen bis zum Ende der Laufzeit zu halten. Für einen temporär auftretenden Bedarf an Liquidität kann die Fraport AG auf verschiedene Quellen zurückgreifen, wie unter anderem vorhandene freie Kreditlinien oder Termingelder. Alternativ kann die Kreditfälligkeit auch aus dem Zahlungsmittelüberschuss der wirtschaftlichen Tätigkeit, dem Free Cash Flow, zurückgeführt werden.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2012 ab Seite 72) gab es bezüglich der Vermögens- und Finanzlage folgende Abweichungen: Die Investitionen am Standort Frankfurt beliefen sich im Geschäftsjahr – nicht wie prognostiziert – auf rund 450 Mio €, sondern lagen unter 400 Mio €.

Wesentlicher Grund hierfür war die zeitliche Verschiebung des Baubeginns von Terminal 3. Aufgrund der geringeren Investitionen am Standort Frankfurt sowie des Investitionsvolumens in Flughafen-Betreiberprojekte am unteren Ende der prognostizierten Bandbreite von 100 Mio € bis 150 Mio € entwickelte sich der Free Cash Flow deutlich besser als erwartet (Prognose 2013: Verbesserung, aber weiter negativ; Wert 2013: 73,1 Mio €).

Entgegen den Erwartungen sank darüber hinaus die Bilanzsumme vor allem aufgrund höherer als geplanter Rückführungen von Krediten. In diesem Zusammenhang lag auch die Eigenkapitalquote über und nicht – wie prognostiziert – unter dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2012. Als Resultat der positiven Entwicklung des Free Cash Flows stiegen die Netto-Finanzschulden unterproportional und nicht – wie erwartet – überproportional zum Eigenkapital. Aufgrund dessen lag auch die Gearing Ratio zum Ende des Geschäftsjahres unter der Prognose (Prognose 2013: etwa 110%; Wert 2013: 101,3%).

Wertorientierte Steuerung

Entwicklung des Wertbeitrags 2013

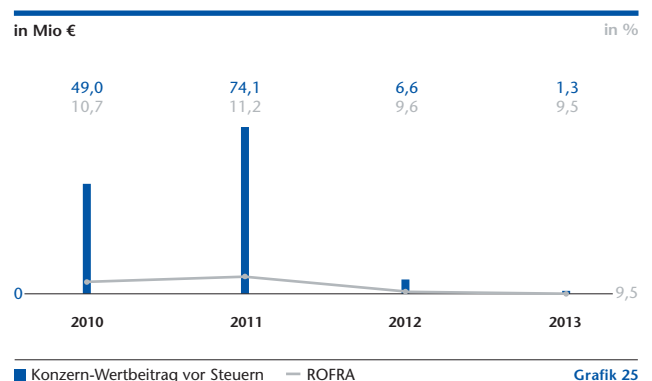
in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services ¹⁾	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
EBIT	528,1	496,0	88,1	79,6	267,9	252,8	-2,3	-1,1	159,9	175,2
Fraport-Assets	5.545,3	5.152,3	2.208,0	2.045,4	1.787,8	1.636,2	584,1	549,0	1.143,2	1.118,6
Kapitalkosten vor Steuern	526,8	489,5	209,8	194,3	169,8	155,4	55,5	52,2	108,6	106,3
Wertbeitrag vor Steuern	1,3	6,6	-121,7	-114,7	98,1	97,4	-57,8	-53,3	51,3	68,9
ROFRA	9,5%	9,6%	4,0%	3,9%	15,0%	15,5%	-0,4%	-0,2%	14,0%	15,7%

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

Tabelle 28

Der Fraport-Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2013 einen positiven Wertbeitrag in Höhe von 1,3 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €). Der Wertbeitrag des Segments Aviation war von -114,7 Mio € auf -121,7 Mio € rückläufig. Wesentlich für den Rückgang war der deutliche Anstieg der Fraport-Assets und damit auch der Kapitalkosten vor Steuern, der insbesondere auf die erstmalig ganzjährige Nutzung des Flugsteigs A-Plus zurückzuführen war. Aufgrund der rückläufigen EBIT-Entwicklung des Segments Ground Handling verringerte sich der Wertbeitrag von -53,3 Mio € auf -57,8 Mio €. Im Segment External Activities & Services führten insbesondere negative Fremdwährungskurseffekte in der At-Equity konsolidierten Konzern-Gesellschaft Pulkovo zu einem Rückgang des Wertbeitrags von 68,9 Mio € auf 51,3 Mio €. Das Segment Retail & Real Estate steigerte seinen Wertbeitrag von 97,4 Mio € auf 98,1 Mio €. Grund hierfür war die im Verhältnis zu den Kapitalkosten vor Steuern überproportionale EBIT-Entwicklung des Segments. In Höhe von 9,5% entsprach der ROFRA des Fraport-Konzerns dem Fraport-WACC von 9,5%.

Konzern-Wertbeitrag vor Steuern und ROFRA



Grafik 25

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der prognostizierten Entwicklung der Konzern- und Segment-Wertbeiträge für das Geschäftsjahr 2013 (siehe auch Konzern-Lagebericht 2012 ab Seite 72) haben sich keine Abweichungen ergeben. Wie erwartet, lag der Konzern-Wertbeitrag 2013 unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2012. Während die Wertbeiträge der Segmente Retail & Real Estate sowie External Activities & Services, wie prognostiziert, weiterhin positiv waren, wiesen die Segmente Aviation und Ground Handling negative Wertbeiträge aus.

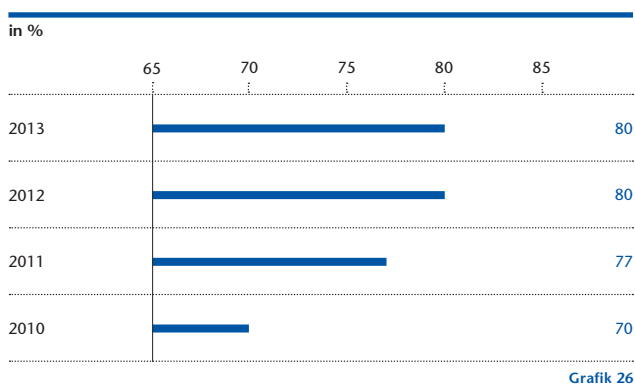
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit

Als Resultat der im vergangenen Geschäftsjahr ergriffenen Maßnahmen der Service-Initiative „Great to have you here!“ (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 29) ist es – bei gestiegenen Passagierzahlen – gelungen, die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt in 2013 auf dem Vorjahresniveau von 80% zu halten. Besonders positiv entwickelte sich in diesem Zusammenhang die wahrgenommene Qualität der Verfügbarkeit des Internets, auch wenn hier noch Verbesserungspotenzial besteht. Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 79,1% um 0,7 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 78,4%). Der Flughafen in Lima erreichte unverändert einen hohen Wert zufriedener Passagiere von 98,5% (im Vorjahr: 95,0%). An den Flughäfen in Varna und Burgas verbesserten sich die Zufriedenheitswerte von 83,7% auf 86,5%.

Globalzufriedenheit am Flughafen Frankfurt

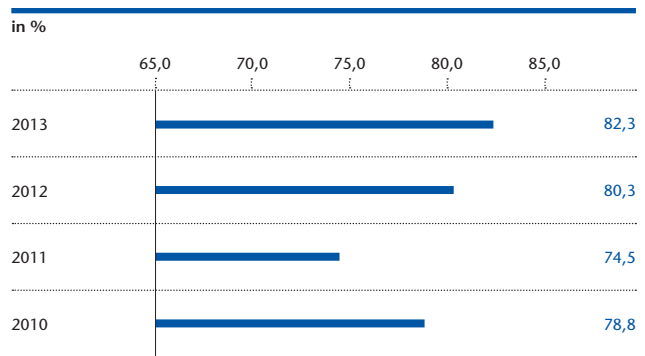


Grafik 26

Pünktlichkeitsquote

Im vergangenen Geschäftsjahr wirkten sich am Standort Frankfurt unverändert die zusätzlichen Kapazitäten aus der Landebahn Nordwest und Terminal-Erweiterung A-Plus fördernd auf die Pünktlichkeitsquote aus. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 82,3% konnte der bereits hohe Vorjahreswert um weitere 2,0 Prozentpunkte übertroffen werden (im Vorjahr: 80,3%). Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2012 entwickelten sich in 2013 nahezu sämtliche Monate positiv. Lediglich die durch Witterungseinflüsse stark betroffenen Monate Januar und März 2013 wiesen eine deutlich niedrigere Pünktlichkeitsquote von 76,8% beziehungsweise 78,2% (im Vorjahr: 84,0% beziehungsweise 85,8%) aus.

Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt ¹⁾



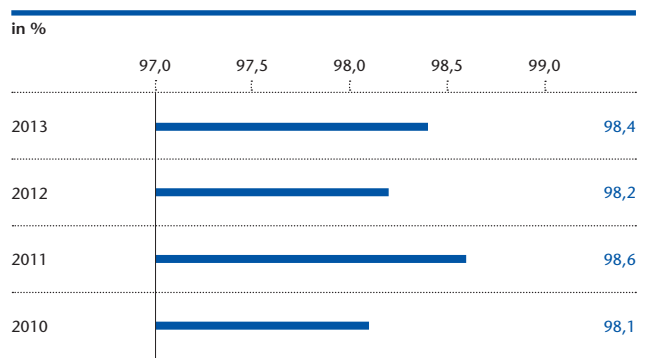
¹⁾ Werte gemäß IATA-Definition.

Grafik 27

Gepäck-Konnektivität

Zur Sicherstellung einer hohen Gepäck-Konnektivität wurden im vergangenen Geschäftsjahr gemeinsam mit den Fluggesellschaften in Frankfurt kontinuierlich Maßnahmen durchgeführt. Im Rahmen von Dialog-Kampagnen, bei denen unter anderem operative Abteilungen der Deutschen Lufthansa involviert waren, wurden Ideen zusammengetragen, um eine weitere Verbesserung des hohen Niveaus zu erreichen. Die Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,4% und lag damit um 0,2 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres.

Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt

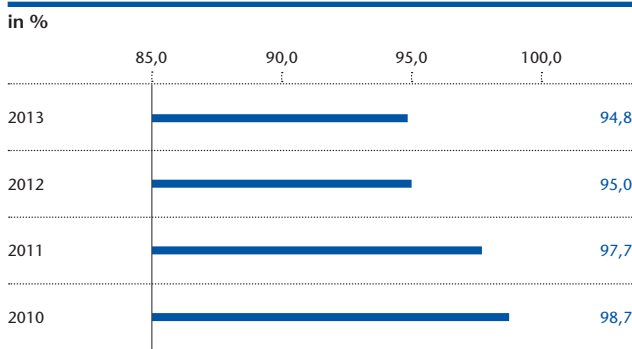


Grafik 28

Anlagenverfügbarkeitsquote

Vor allem durch eine geringere Verfügbarkeit von Aufzügen (Verfügbarkeit im Jahresdurchschnitt von 95,0% gegenüber 95,8% im Vorjahr) lag die Anlagenverfügbarkeitsquote im vergangenen Geschäftsjahr in Höhe von 94,8% unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 95,0%). Demgegenüber verbesserte sich die Verfügbarkeit von Fahrtreppen deutlich von 91,0% in 2012 auf 92,2% in 2013.

Anlagenverfügbarkeitsquote am Flughafen Frankfurt



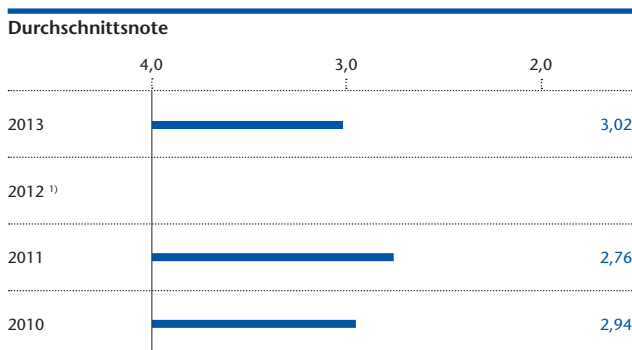
Grafik 29

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Das Umfeld, in dem die letztjährige Mitarbeiterbefragung stattfand, war geprägt von erhöhten Unsicherheiten bezüglich der Verkehrsentwicklung des Frankfurter Flughafens und Anpassungen der internen Prozesse insbesondere am Standort Frankfurt. Als Resultat der ungünstigen Rahmenbedingungen sank die Gesamtzufriedenheit der Beschäftigten von der Durchschnittsnote 2,76 im Geschäftsjahr 2011 auf die Durchschnittsnote 3,02 in 2013. Der negative Trend wurde durch einen statistischen Effekt verstärkt: 2013 nahmen gegenüber 2011 zwei zusätzliche Konzern-Gesellschaften an der Befragung teil. Dort wurde die Mitarbeiterzufriedenheit vergleichsweise niedrig bewertet. Bereinigt um diese läge der Indexwert bei 2,93.

Mitarbeiterzufriedenheit



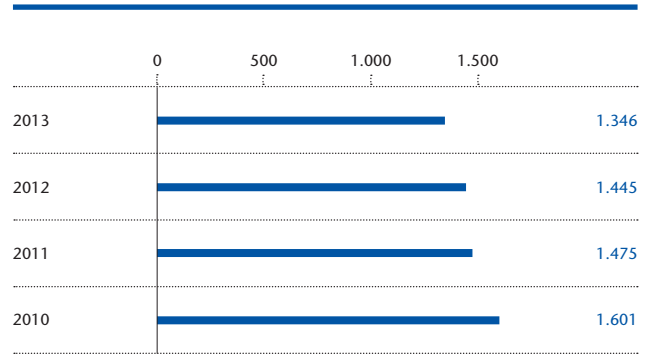
¹⁾ Im Zusammenhang mit der Auswertung der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung 2011 und der Implementierung hieraus resultierender Verbesserungsansätze fand im Geschäftsjahr 2012 keine Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit statt.

Grafik 30

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Im Zusammenhang mit den ergriffenen Maßnahmen im Arbeitsschutz nahm die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle im Geschäftsjahr 2013 von 1.445 auf 1.346 ab (-6,9%).

Gesamtzahl der Arbeitsunfälle



Grafik 31

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Da Fraport den DRS 20 erstmalig zum Konzern-Abschluss 2013 anwendet, findet eine Prognose der nicht finanziellen Leistungsindikatoren erstmals für das Geschäftsjahr 2014 statt.

Beschäftigte

Entwicklung des Personalbestands

Verglichen mit dem Vorjahr blieb die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern in 2013 in Höhe von 20.947 in etwa stabil (im Vorjahr: 20.963). In Deutschland kam es am Standort Frankfurt insbesondere in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service aufgrund von Winterdienstleistungen und der im zweiten Halbjahr 2013 positiven Verkehrsentwicklung zu einem gestiegenen Personalbedarf (+223 Beschäftigte), zudem nahm die Beschäftigtenanzahl in der Konzern-Gesellschaft FraCareServices durch einen Anstieg der Betreuungseinsätze sowie durch den erstmalig ganzjährigen Betrieb des Flugsteigs A-Plus um 42 Beschäftigte zu. Die Verringerung des Personalbestands in der Fraport AG (-310 Mitarbeiter) war unter anderem auf den Wechsel von Beschäftigten in die Konzern-Gesellschaften FRA - Vorfeldkontrolle und FRA - Vorfeldaufsicht zurückzuführen. Zum 1. Juli 2013 wurden die Mitarbeiter der Konzern-Gesellschaft FRA - Vorfeldaufsicht in die Fraport AG zurückgeführt. Außerhalb von Deutschland verringerte sich der Personalbestand insbesondere in den Konzern-Gesellschaften Lima (-54 Mitarbeiter) und Twin Star (-42 Beschäftigte).

Mit 9,9% lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr leicht über dem Wert des Vorjahres von 9,7%.

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.947	20.963	-16	-0,1
davon Fraport AG	10.992	11.302	-310	-2,7
davon Konzern-Gesellschaften	9.955	9.661	294	3,0
davon in Deutschland	19.009	18.939	70	0,4
davon im Ausland	1.938	2.024	-86	-4,2
Beschäftigte zum Stichtag ¹⁾	21.986	22.276	-290	-1,3

¹⁾ Werte gemäß Global Reporting Initiative (GRI).

Tabelle 29

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten nach Segment

	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.194	6.298	-104	-1,7
Retail & Real Estate	648	629	19	3,0
Ground Handling	9.017	8.924	93	1,0
External Activities & Services	5.088	5.112	-24	-0,5

Tabelle 30

Während die gesunkene Mitarbeiterzahl im Segment Aviation vorrangig auf die rückläufige Beschäftigung in der Fraport AG zurückzuführen war, resultierte der leichte Zuwachs im Segment Retail & Real Estate im Wesentlichen durch eine Zunahme der Beschäftigtenzahl in der Fraport AG. Im Segment Ground Handling erhöhte sich die Mitarbeiterzahl insbesondere aufgrund des zuvor genannten Personalbedarfs der Konzern-Gesellschaften APS Airport Personal Service und FraCareServices. Im Segment External Activities & Services sank die Mitarbeiterzahl vor allem wegen der niedrigeren Beschäftigung in den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star.

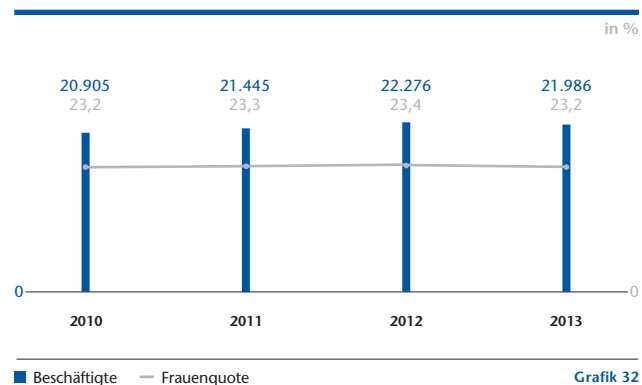
Entwicklung der Personalstruktur

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

Die Frauenquote, eine der wesentlichen Diversity-Kennzahlen, lag im Geschäftsjahr 2013 bei 23,2% und war damit nahezu unverändert zum Vorjahreswert von 23,4%. Grund für den leichten Rückgang der Quote war unter anderem die konzernweit niedrigere Beschäftigtenzahl bei gleichzeitiger Zunahme des Personalbestands im körperlich-arbeitsintensiven Segment Ground Handling. In Höhe von 27,6% (im Vorjahr: 29,4%) überstieg die Quote von Frauen in Führungspositionen auch in 2013 die zuvor genannte konzernweite Frauenquote.

Weitere Kennzahlen der Diversity entwickelten sich im Geschäftsjahr 2013 wie folgt: Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg – trotz einer nahezu konstant hohen Zahl Auszubildender von 359 (im Vorjahr: 381) – leicht von 41,2 Jahren auf 41,8 Jahren. Eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) besaßen 19,7% der Beschäftigten (im Vorjahr: 20,1%). Die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 7,5% (im Vorjahr: 7,3%). Die Zahl der Weiterbildungstage nahm im Geschäftsjahr 2013 deutlich von durchschnittlich 5,7 Tagen im Vorjahr auf 3,8 Tage ab. Grund für den Rückgang der Weiterbildungstage war unter anderem eine geringere Fluktuation und damit Neueinstellung von Mitarbeitern in schulungsintensiven Positionen, wie der Luftsicherheit.

Beschäftigte und Frauenquote zum 31. Dezember



Grafik 32

Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, sodass nähere Angaben nach IAS 38.8 entfallen. Jedoch dienen dem Konzern Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Faktoren zur Erhöhung der eigenen Produktqualität und damit zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 67).

Während Fraport im Rahmen des konzernweiten Ideenmanagements konsequent das Potenzial der eigenen Mitarbeiter nutzt, vernetzt sich der Konzern im Innovationsmanagement unter anderem – im Sinne einer „open innovation“ – gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen. Auf diese Weise stellt Fraport sicher, dass Trends rechtzeitig erkannt und in das eigene Unternehmen überführt werden. Geprüft werden zudem Produktpotenziale außerhalb des Flughafen-Standorts und die Zuführung bestehender Kompetenzen zu neuen Kundengruppen.

Schwerpunkte des Innovationsmanagements lagen im Geschäftsjahr 2013 vor allem in den Bereichen Passagierservices und Mobilität. Hier konnte Fraport insbesondere durch die Fortführung des Projekts PASS (Personalisiertes Assistenzsystem und Services für Mobilität bis ins Hohe Alter) sowie durch die Vergabe des Konzern-Innovationspreises Akzente setzen. Der durch das Konzern-Ideenmanagement erstmalig 2012 ausgerichtete „Ideen-Tag“ fand auch im vergangenen Geschäftsjahr statt und wurde damit zum festen Bestandteil des Konzern-Ideenmanagements. Insgesamt wurden im vergangenen Geschäftsjahr 1.125 Ideen eingereicht und 74 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 817 Ideen, 85 Umsetzungen).

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 1. Januar bis 31. Dezember 2013

Das Börsenjahr 2013 war geprägt von einer – im Vergleich zu 2012 – positiveren Konjunktorentwicklung und einer optimistischeren

Einschätzung der künftigen Wirtschaftslage. Die weiterhin expansive Geldmarktpolitik der europäischen und amerikanischen Zentralbanken und das damit einhergehende niedrige Sparzinsniveau erhöhte darüber hinaus die Attraktivität von Aktien als Geldanlage. In diesem Marktumfeld verzeichnete der deutsche Leitindex DAX einen spürbaren Zuwachs von 25,5 % und beendete das Geschäftsjahr mit 9.552 Punkten und damit dem höchsten Endstand seiner Geschichte. Auch der MDAX, in dem sich die Fraport-Aktie befindet, schloss das Geschäftsjahr 2013 mit einem historischen Jahresendstand von 16.574 Punkten, was einen Anstieg von 39,1 % gegenüber dem Geschäftsjahr 2012 bedeutete.

Die Fraport-Aktie beendete das Geschäftsjahr 2013 mit einem Kurs von 54,39 € und einem Zuwachs von 23,8 % gegenüber dem Vorjahreschlusskurs von 43,94 €. Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 3. Juni 2013 von 1,25 € je Aktie lag die Jahresperformance der Aktie bei 26,6 %. Die Fraport-Aktie entwickelte sich damit in etwa auf dem Niveau des DAX, jedoch deutlich unterproportional zum MDAX. Während die Aktie das erste Quartal nahezu unverändert bei 43,73 € schloss (–0,5 %), verbesserte sich der Kurs im zweiten Quartal auf 46,48 € (+6,3 %) und im dritten Quartal 2013 um weitere 11,6 % auf 51,88 €. Gründe für die positive Entwicklung im zweiten und dritten Quartal waren vor allem das allgemein freundliche Marktumfeld und die positive Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt in der Sommersaison. Im Schlussquartal erreichte die Fraport-Aktie am 30. Oktober ihren Höchstkurs 2013 von 57,41 €, der Tiefstkurs 2013 wurde am 16. Januar bei 42,33 € verzeichnet. Aufgrund von Gewinnmitnahmen und Verunsicherungen im Zusammenhang mit den Koalitionsverhandlungen in Hessen gab die Fraport-Aktie im weiteren Verlauf des vierten Quartals jedoch leicht nach und schloss das Geschäftsjahr bei 54,39 €.

Fraport besaß damit zum Jahresschluss eine Marktkapitalisierung von 5,0 Mrd € (im Vorjahr: 4,1 Mrd €) und belegte den 15. Rang der 50 Aktientitel des MDAX (im Vorjahr: 12. Rang). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 42. Platz (im Vorjahr: 31. Platz). Mit durchschnittlich 118.554 gehandelten Aktien täglich sank das Handelsvolumen der Aktie in 2013 um 24,3 % im Vergleich zum Vorjahreswert von 156.604. Die Aktie war damit weniger volatil als die meisten Werte des MDAX und reflektierte das allgemein geringere Handelsvolumen.

Aktienentwicklung 2013

	Q1 2013	Q2 2013	Q3 2013	Q4 2013	2013	2012
Eröffnungskurs in €	43,94	43,73	46,48	51,88	43,94	38,00
Schlusskurs in €	43,73	46,48	51,88	54,39	54,39	43,94
Veränderung absolut ¹⁾	-0,21	2,75	5,40	2,51	10,45	5,94
Veränderung in % ²⁾	-0,5	6,3	11,6	4,8	23,8	15,6
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	45,55	47,53	52,40	57,41	57,41	49,37
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	42,33	43,00	46,19	52,50	42,33	38,41
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	44,13	45,11	49,43	54,60	48,38	44,70
Durchschnittliches Handelsvolumen (Stück)	132.650	155.378	96.421	89.318	118.554	156.604
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartals-/Jahresschlusskurs)	4.033	4.289	4.788	5.020	5.020	4.052

¹⁾ Veränderungen inklusive Dividende: Q2 2013: +4,00 €, GJ 2013: +11,70 €, GJ 2012: +7,19 €.

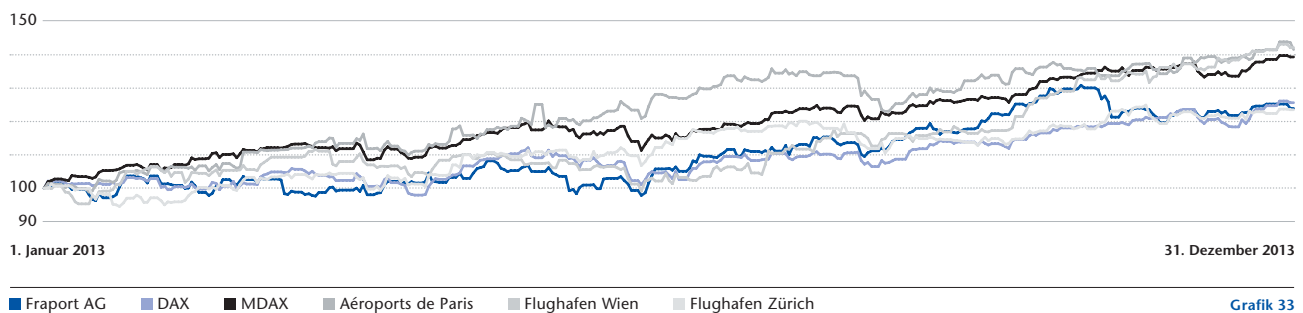
²⁾ Veränderungen inklusive Dividende: Q2 2013: +9,1 %, GJ 2013: +26,6 %, GJ 2012: +18,9 %.

Tabelle 31

Die Aktien der europäischen Wettbewerber von Fraport entwickelten sich in 2013 wie folgt: Aéroports de Paris +41,3 %, Flughafen Wien +41,9 % und Flughafen Zürich +23,4 %.

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

in % (auf 100 indiziert)



Grafik 33

Quelle: Bloomberg

Die Fraport-Aktie im Mehrjahresüberblick

Folgende Tabelle listet die wichtigsten Informationen zur Fraport-Aktie auf:

Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie

		2013	2012	2011	2010
Grundkapital Fraport AG	in Mio €	922,9	922,1	919,6	919,2
Anzahl Aktien gesamt zum 31.12.	Stück	92.289.654	92.211.756	91.955.867	91.915.588
Anzahl Aktien im Umlauf ¹⁾ zum 31.12.	Stück	92.212.289	92.134.391	91.878.502	91.838.223
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.173.637	92.012.909	91.858.474	91.808.388
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	26,6	18,9	-16,8	33,2
Beta relativ zum MDAX		0,80	0,95	0,88	0,82
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	2,40	2,59	2,62	2,86
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	2,39	2,58	2,60	2,85
Kurs-Gewinn-Verhältnis		22,7	17,0	14,5	16,5
Dividende je Aktie ²⁾	in €	1,25	1,25	1,25	1,25
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	115,4	115,5	115,4	115,6
Dividendenrendite zum 31. Dezember ²⁾	in %	2,3	2,8	3,3	2,7

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

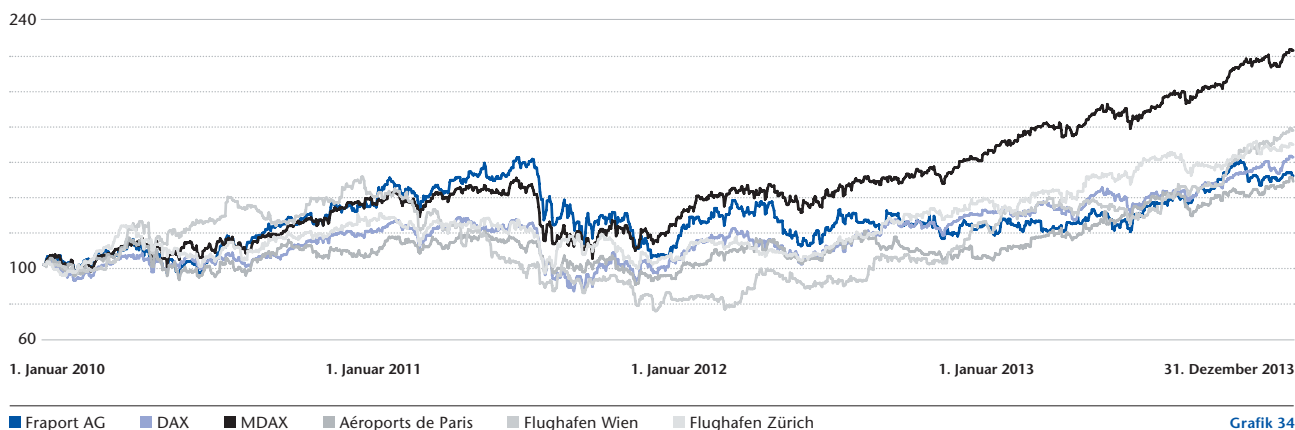
¹⁾ Gesamtzahl der Aktien am Bilanzstichtag abzüglich der eigenen Aktien.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende (2013).

Tabelle 32

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

in % (auf 100 indiziert)



Quelle: Bloomberg

Grafik 34

Entwicklung der Aktionärsstruktur

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich an der Aktionärsstruktur der Fraport AG keine Änderungen ergeben. Die an die aktuelle Gesamtzahl der Stimmrechte angepasste Aktionärsstruktur stellte sich zum 31. Dezember 2013 wie folgt dar:

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2013 ¹⁾

in %



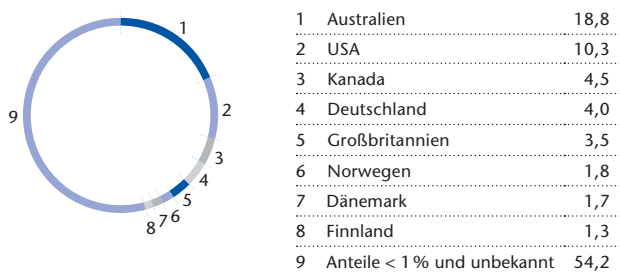
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2013 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 35

Soweit zum 31. Dezember 2013 bekannt, verteilte sich der im Streubesitz befindliche Anteil der Fraport-Aktien auf folgende Länder:

Streubesitz-Verteilung ¹⁾

in %



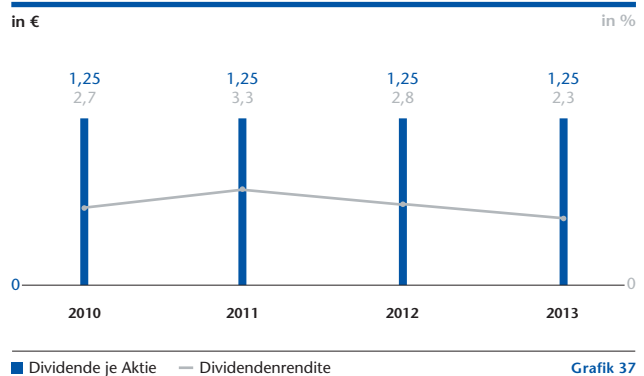
¹⁾ Streubesitz ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH und der Deutschen Lufthansa AG, Quelle: Eigene Angaben Fraport AG.

Grafik 36

Dividende für das Geschäftsjahr 2013 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Der Vorstand beabsichtigt, der Hauptversammlung 2014 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,25 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2013 von 54,39 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,3 % (im Vorjahr: 2,8 %). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 115,4 Mio € (im Vorjahr: 115,5 Mio €) würde damit – im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2013 der Fraport AG von 173,8 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 66,4 % (im Vorjahr: 65,6 %) beziehungsweise – im Verhältnis zu dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Konzern-Ergebnis von 221,0 Mio € – von 52,2 % entsprechen (im Vorjahr: 48,5 %).

Dividende je Aktie und Dividendenrendite ¹⁾



¹⁾ 2013: Dividendenvorschlag und daraus resultierende Rendite.

Grafik 37

Investor Relations (IR)

Die proaktive Kommunikation mit Investoren und Analysten stand auch im Geschäftsjahr 2013 im Fokus der Fraport-IR-Aktivitäten. In mehr als 300 Einzelgesprächen wurden Interessenten die Strategie sowie die aktuelle und prognostizierte Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns erläutert. Unverändert standen die Verkehrsentwicklungen an den Konzern-Standorten sowie die Planung von Terminal 3 am Standort Frankfurt im Fokus. Weitere Schwerpunkte waren die Konzern-Investitionen, die Entwicklung des Free Cash Flows, die Ergebnisauswirkungen im Zusammenhang mit der At-Equity-Bilanzierung der Konzern-Gesellschaft Antalya ab dem Geschäftsjahr 2014 und potenzielle Akquisitionsprojekte im Segment External Activities & Services.

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

Nachtragsbericht

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Das erwartete globale Wirtschaftswachstum wird sich positiv auf die konzernweite Passagierentwicklung im Prognosezeitraum auswirken. Am Standort Frankfurt werden sich darüber hinaus insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse in den Bereichen Retail und Real Estate umsatzsteigernd auswirken. Auch aufgrund höherer Beiträge aus den Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star erwartet der Vorstand einen Anstieg des Konzern-EBITDAs und -EBITs. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2014 wird aufgrund einer geänderten Bilanzierungsvorschrift unter anderem die bislang quotall in den Konzern einbezogene Konzern-Gesellschaft Antalya At-Equity bilanziert. Ihr Ergebnis wird entsprechend nur noch im Konzern-Finanzergebnis ausgewiesen, was zu einer deutlichen Änderung der Geschäftszahlen ab 2014 führen wird.

Für das Konzern-Ergebnis rechnet der Vorstand – bei einer schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses aufgrund zukünftiger Änderungen des Zins- und Währungskursniveaus – mit einer nachhaltigen Verbesserung.

Unverändert prüft der Vorstand Opportunitäten zur fortlaufenden Optimierung der Vermögens- und Finanzlage des Fraport-Konzerns. Wesentliche Risiken für den Fortbestand des Konzerns sind nicht erkennbar. Hinsichtlich des externen Geschäfts ist der Vorstand weiterhin bestrebt, dieses auszubauen und das bestehende Portfolio ertragsorientiert weiter zu verbessern. Wesentliche Akquisitionen und Unternehmensverkäufe sind aufgrund ihrer schwierigen Vorhersehbarkeit nicht im Prognosezeitraum enthalten. Die finanzielle Situation im Prognosezeitraum bewertet der Vorstand unverändert als stabil.

Risiko- und Chancenbericht

Der Fraport-Konzern hat ein umfassendes konzernweites Risikomanagement- und Chancen-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 wesentliche 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 Prognose- oder strategischen Zielabweichung führen können.

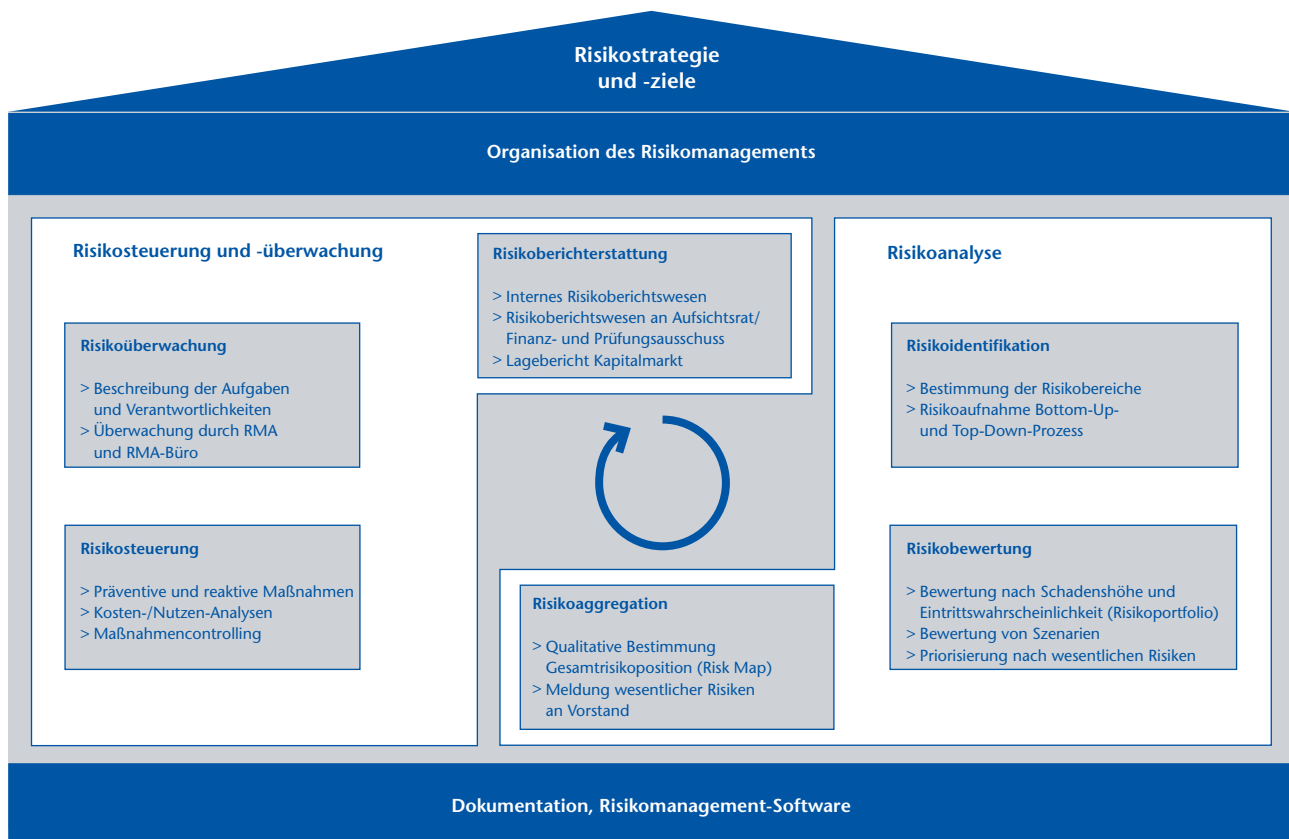
Risikostrategie und Ziele

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

Risikomanagement-System



Grafik 38

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 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 ist der neu geschaffenen Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem übertragen worden. Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich an den Vorstand Bericht.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert und eng mit dem IKS 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.

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

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

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

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

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

Risikomanagement bei Konzern-Gesellschaften

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System von Fraport enthält darüber hinaus Vorgaben für die Fraport-Konzern-Gesellschaften, die in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Gesellschaften zu den gleichen Risikoberichterstattungszyklen beziehungsweise der ad hoc-Berichterstattung wie bei der Fraport AG determiniert.

Risikomanagement-Prozess

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

1) Identifizierung und Meldung von Risiken

Die Identifikation von wesentlichen 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 der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie des Fraport-Konzerns gefährden können beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Hierzu findet durch die verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche (=Risikoverantwortliche) eine Bestimmung der finanziellen Auswirkung (Schadensstufe beziehungsweise – wenn möglich – eine quantitative Bewertung) und der Eintrittswahrscheinlichkeit dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der rollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die

Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in drei Kategorien „klein“, „mittel“ und „hoch“ unterteilt. Die Schadensstufe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren ein, die für die Reputation von Fraport bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in drei Kategorien „niedrig“, „möglich“ und „wahrscheinlich“ eingeteilt.

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

Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihre (finanzielle) Schadensstufe und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten und dem Finanz- und Prüfungsausschuss, dem Vorstand sowie dem RMA gemeldet werden (siehe auch Berichtsmatrix auf Seite 70 dieses Berichts).

3) Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Dabei müssen die Risikoverantwortlichen eine Strategie und/oder Maßnahmenpläne zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeiten, die auch einen Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) vorsehen kann. 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

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

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

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

Berichtsmatrix

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

Grafik 39

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 Kontroll-Systems dar.

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2013

Das bestehende Risikomanagement-System wurde Anfang 2013 mit dem Internen Kontroll-System (IKS) verknüpft und mit dem Compliance-Management-System zu einem integrierten System zusammengeführt. Ferner wurde eine zentrale IKS-Organisation etabliert, zu deren primären Aufgaben die Sicherstellung einer einheitlichen Methodik und Berichterstattung sowie einer konzernweiten Standardisierung des IKS gehören. Die zentrale IKS-Organisation unterstützt bei der Implementierung des IKS und legt jährlich im Rahmen eines Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Gesellschaften in einen Dokumentations- und Selbstbeurteilungsprozess (sogenanntes Control Self Assessment) hinsichtlich der Wirksamkeit der wesentlichen Kontrollen und der sich

anschließenden jährlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat einzubeziehen sind. Die Einbeziehung der relevanten Konzern-Gesellschaften erfolgt aufgrund gesetzlicher Anforderungen sowie anhand von qualitativen und quantitativen Risikobewertungskriterien.

Ferner wurde zur Erfassung aller ereignisbezogenen Risiken und wesentlichen Prozessrisiken eine integrierte Risikomanagement-Software eingeführt. Dadurch wird eine umfassendere Transparenz über die im Konzern vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

Auch für 2014 sind Weiterentwicklungen im Bereich Risikomanagement vorgesehen, hierbei sind insbesondere die Konzeption eines verfeinerten konzerneinheitlichen Risikokatalogs, die Weiterentwicklung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie sowie die Weiterentwicklung konzerneinheitlicher Bewertungsmethoden zu nennen.

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-Rechnungslegungs-System 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, Gemeinschaftsunternehmen und zur Einbeziehung von assoziierten Unternehmen sowie zur Erfassung von erforderlichen Informationen für die Angaben in Konzern-Anhang und Konzern-Lagebericht. Durch Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungs-Systems, bei deren Ausgestaltung sich Fraport an den sogenannten COSO-Standards orientiert, wird sichergestellt, dass Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten und Schulden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgen.

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochtergesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach konzernerheitlichen 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 konzernerheitlichen 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 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 assoziierten Unternehmen, die Zwischenergebniseliminierung sowie die Erstellung der Kapitalflussrechnung und der Eigenkapitalveränderungsrechnung erfolgen systemunterstützt im Wesentlichen manuell. Die Kapitalkonsolidierung wird nach der systemunterstützten, manuellen Durchführung in SAP BPC übernommen. 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 im Rahmen der Erstkonsolidierung aufgedeckten stillen Reserven und Lasten (Kaufpreisallokation) werden zentral durch die Konzern-Bilanzierung fortgeführt.

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

Für die Erstellung des Konzern-Lageberichts sind grundsätzlich die Zentralbereiche Finanzen und Investor Relations sowie Compliance-, Werte- und Risikomanagement verantwortlich. Diese konsolidieren die von den Fachbereichen gelieferten Informationen. Eine nachgelagerte Kontrolle der konsolidierten Informationen erfolgt wiederum durch die Fachabteilungen.

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

Die Rechnungslegung bei der Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschlussbuchungen, die nicht dezentral vorgenommen werden können. Darüber hinaus führt die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlussarbeiten interne Kontrollen für wesentliche dezentrale Rechnungslegungsprozesse durch.

Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe dokumentiert (unter anderem Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbücher und Leitfäden). Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Nebenbuchprozesse wird durch die verantwortlichen Bereiche im Rahmen einer internen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

Bei der Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP/R3 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP/R3 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden sowohl im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt als auch durch die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlusserstellung.

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

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten Vermögenswerte und Schulden sowie der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sicherzustellen.

Im Rahmen der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung werden überwiegend manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen durchgeführt, mit dem Ziel, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Zur Erreichung der beschriebenen Kontrollziele im Rahmen der Durchführung von Abschlussbuchungen sind systemseitige, präventive Kontrollen sowie ein Vier-Augen-Prinzip als nachgelagerte Kontrolle implementiert.

Um die Vollständigkeit der Abschlüsse zu gewährleisten, ist bei der Konzern-Muttergesellschaft Fraport AG ein Vertragsmanagement-Prozess installiert, im Rahmen dessen, erfasste Verträge bilanziell gewürdigt werden, um eine vollständige und sachgerechte Abbildung bilanziell relevanter Sachverhalte in der Rechnungslegung sicherzustellen. Darüber hinaus ist der Leiter der Abteilung Konzern-Bilanzierung Mitglied im RMA. Dadurch ist grundsätzlich gewährleistet, dass im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses identifizierte Sachverhalte bilanziell gewürdigt und gegebenenfalls in der Rechnungslegung erfasst werden. Sowohl der Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess sind in einer gesonderten Richtlinie geregelt.

Risiken im Zusammenhang mit der Abbildung von Finanzinstrumenten, insbesondere auch von Sicherungsgeschäften, werden in der Rechnungslegung im Rahmen eines implementierten Prozesses überwacht.

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

Die wesentlichen Schritte im Abschlussprozess sind der Abschluss der Nebenbücher, der im debitorischen Rechnungslegungsprozess auch die Bewertung von Forderungen, das heißt die Bildung von Wertberichtigungen, beinhaltet. In der Anlagenbuchhaltung beinhaltet das abgeschlossene Nebenbuch durchgeführte planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagen. Das Treasury ist neben den dort durchgeführten operativen Nebenbuchprozessen (inklusive Cash Pooling) für die Bereitstellung erforderlicher Informationen zur Abbildung der Finanzinstrumente im Hauptbuch verantwortlich.

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

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

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

Geschäftsrisiken

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

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

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft entwickelt sich mit bislang noch gebremster globaler Dynamik, wobei die Folgen der Finanz- und Schuldenkrise unterschiedlich weit verarbeitet sind. Die Industriestaaten haben ihre Produktion seit Jahresbeginn 2013 zwar ausgeweitet, sind aber in ihren wirtschaftlichen Aktivitäten immer noch durch Strukturprobleme belastet. Die Wirtschaftsdynamik der Schwellenländer ist zwar noch 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.

Trotz der insgesamt positiven Konjunkturprognosen für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84) bestehen unverändert Risiken, die aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ausgehen können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verlassen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern 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 im Frühjahr 2014 erneut anstehende Haushaltsdebatte zur Schuldenobergrenze in den USA (politischer Patt; drohender Ausgabenstopp), die bereits im Oktober 2013 zu Verunsicherungen auch außerhalb der USA führte, stellt ein – wenn auch vergleichsweise geringeres – Risiko dar. Die in den öffentlichen Medien diskutierten Risiken in China wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft von Fraport.

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

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch eine sich verstärkende instabile geopolitische Lage in Nahost und Nordafrika in Form erneuter Öl- und Kerosin-Preissteigerungen haben.

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft tendenziell eher in der Fläche zurückführen und insoweit auf die Hubs konzentrierten. Zumindest hat Fraport die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Wachstumspfad hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft von Fraport haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung des Fraport-Konzerns darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von Fraport derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen genutzt, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilien-Markts.

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

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

Die gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung, hohe Treibstoffkosten und der zunehmende Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen, dem insbesondere die europäischen Luftverkehrsgesellschaften ausgesetzt sind, 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. Ticketpreisaktionen beeinflussen die Umsteigerströme. Eine Reduzierung solcher Sondertarife würde entsprechend zulasten des Passagieraufkommens gehen.

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

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 Luftverkehrsteuer, EU-Emissionshandel, 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. Risiken sieht Fraport eher mittelfristig auch in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen.

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

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, der Rekrutierung von entsprechenden Ausgleichsangeboten durch das Vertriebsmanagement, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet Fraport diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. Die der Geschäftsplanung 2014 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von zum Beispiel lediglich 1 % für den Passagierverkehr daher konservativ angesetzt.

Über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste und den bisherigen Gesetzgebungsprozess hat Fraport kontinuierlich in den letzten Jahren berichtet. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf vorgelegt. Dieser wurde am 16. April 2013 durch das Europäische Parlament angenommen. Der Entwurf beinhaltet unter anderem, dass bei einer maximalen Übergangsfrist von sechs Jahren ein zusätzlicher Drittabfertiger auf Flughäfen mit mehr als 15 Mio Passagieren zugelassen werden muss. Die Möglichkeit zur Unterauftragsvergabe für

Selbstabfertiger kommt einer unbegrenzten Marktöffnung gleich und ist negativ zu bewerten. Striktere soziale Regelungen, wie zum Beispiel die Verpflichtung zur Mitarbeiterübernahme, sind ebenfalls enthalten. Der Entwurf liegt derzeit zur Abstimmung beim Europäischen Rat. Zur Risikominderung werden umfassende Lobbying- und effizienzsteigernde Maßnahmen durchgeführt. Möglichen Marktanteilsverlusten wirkt Fraport durch getroffene Vereinbarungen zur Wettbewerbssicherung entgegen. Die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) aus diesem Risiko sind als „hoch“ einzuschätzen und der Abschluss der Verordnung bleibt weiterhin „wahrscheinlich“.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnsystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € (im Vorjahr: bis zu 130 Mio €) in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West liegt ein Bescheid vom Regierungspräsidium Darmstadt seit dem 19. November 2013 vor. Hierin werden weitere Auflagen (zum Beispiel zusätzliche Messstellen) formuliert, welche die Entwässerung des nördlichen Teils der Startbahn West mittelfristig als wahrscheinlich erscheinen lassen. Zur Entwässerung des Parallelbahnsystems sind in der Anordnung keine Auflagen zur Realisierung einer qualifizierten Entwässerung enthalten. Eine Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit des beschriebenen Risikos ist aufgrund des Sachstands des derzeit laufenden behördlichen Verfahrens nicht möglich.

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-Ausbau im Wesentlichen bestätigt. Soweit es die Nachtflugregelung beanstandet hatte, hat das HMWVL, als zuständige Planfeststellungsbehörde, mit Beschluss vom 29. Mai 2012 den Planfeststellungsbeschluss dahingehend angepasst, dass zwischen 23 und 5 Uhr keine planmäßigen Flüge mehr zugelassen sind und in den beiden Nachtrandstunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr das Kontingent auf jahresdurchschnittlich 133 Bewegungen festgesetzt.

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

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

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

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit sowie der zu tätigen Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien) und vom 10. Mai 2013 (Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2013 auf zirka 2.270 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 „gering“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „hoch“.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport vorrangig durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Konzerns haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

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

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „niedrig“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „mittel“ 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 im Investment-Grade erfolgen. Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

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

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen. Dies hat zunächst aber keinen Einfluss auf den Cash Flow. Bei Anlagen mit fester Laufzeit ist davon auszugehen, dass eventuelle Marktschwankungen nur temporär sind und sich automatisch zum Laufzeitende der Produkte ausgleichen, da eine Rückzahlung in Höhe des vollen nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird.

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

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Textziffern 40 und 47 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 Kreditvergabepaxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat Fraport in den letzten Jahren, zuletzt im zweiten Halbjahr 2012, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ einen weiteren Teil des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert. Diese Mittel stehen unverändert zur Verfügung.

Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

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

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

Manila-Projekt (Segment External Activities & Services)

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

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, läuft weiterhin das Schiedsverfahren von Fraport gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) auf der Grundlage des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossenen Investitionsschutzabkommens. Fraport fordert von der Republik der Philippinen in diesem Schiedsverfahren eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila. Die Republik der Philippinen bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen Fraport erhoben. Fraport ist der Auffassung, dass die Investitionen rechtmäßig erfolgt und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind. Im September 2013 fand in Washington, D. C., die mündliche Verhandlung zur ersten Verfahrensstufe statt, welche

sich mit der Gerichtsbarkeit des Schiedsgerichts, den Forderungen von Fraport dem Grunde nach und den Gegenforderungen befasste. Der Ausgang des Verfahrens ist offen. Zum Schutz eigener Interessen wird Fraport durch zwei renommierte und in Investitionsstreitigkeiten erfahrene Kanzleien vor dem ICSID vertreten.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hat das Berufungsgericht (Court of Appeals) am 29. Oktober 2013 Rechtsmittel sämtlicher Parteien zurückgewiesen und seine Entscheidung aus dem August 2013 bestätigt, wonach die der PIATCO zustehende Gesamtentschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 31. Juli 2013) 371,4 Mio US-\$ betragen soll. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig und wurde von sämtlichen Parteien mit Rechtsmitteln vor dem Supreme Court angefochten. Ein zwischen den Parteien des Enteignungsverfahrens durchgeführtes Mediationsverfahren hat bislang nicht zu greifbaren Ergebnissen geführt. Fraport ist weder Partei des Enteignungsverfahrens noch Partei des damit zusammenhängenden Mediationsverfahrens; 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 den Vorjahren berichtet, hat das philippinische Justizministerium bereits 2011 eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet. Die entsprechende Anklageerhebung erfolgte im September 2013. Gegenüber hierbei betroffenen Personen wurden Freistellungserklärungen abgegeben. Der Ausgang dieser Verfahren könnte die Rechtmäßigkeit der Investition von Fraport auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten von Fraport auf den Philippinen dienen. Fraport geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

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

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen Fraport, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte von Fraport Schadensersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen von Fraport auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat Fraport, wie bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin diese durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Ferner wurden gegenüber den philippinischen Rechtsanwälten Freistellungserklärungen abgegeben. Um das bestehende Risiko abzudecken, wurde bereits im Jahr 2005 eine Rückstellung in Höhe von 3,5 Mio € gebildet. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen rechtskräftig abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte von Fraport richteten. Auch gegen Fraport wurden diese Klagen abgewiesen; die Kläger haben gegen die abweisenden Entscheidungen Rechtsmittel eingelegt, über die noch nicht entschieden wurde. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In allen diesen drei Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in zwei dieser drei Verfahren bereits in der zweiten Instanz. In sämtlichen Fällen schweben Rechtsmittel in unterschiedlichen Instanzen, über die bislang nicht rechtskräftig entschieden wurde. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Fraport weist diese Vorwürfe zurück. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des dargestellten Risikos ist derzeit nicht abschätzbar.

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

Sonstige rechtliche Risiken

Im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen besteht das Risiko von Steuernachzahlungen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten solcher potenziellen Steuernachzahlungen sind derzeit nicht abschätzbar.

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

Die Investitionsplanung der Fraport AG deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Die Bewertung dieser Risiken erfolgt über eine Clusterung und Gewichtung der einzelnen Bauinvestitionen in drei Phasen. Hierbei unterscheidet 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 € und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

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

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

Sowohl aus bieterstrategischen als auch aus risikominimierenden Gründen arbeitet Fraport hierbei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen von größeren Investitionen strebt Fraport Projektfinanzierungen an, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeber zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt.

Hiervon unabhängig, unterliegen das gezeichnete Eigenkapital der jeweiligen Projektgesellschaft und die von Fraport ausgereichten Gesellschafterdarlehen einem Ausfallrisiko. Fraport bedient sich zur Minimierung von letztgenannten Ausfallrisiken, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Investitionsschutzversicherungen.

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

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

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

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

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

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Fraport AG, Fraport-Konzern-Gesellschaften und verschiedenen Auftraggebern, wie beispielsweise ausländischen Flughafengesellschaften und -behörden, bestehen seitens der Fraport AG Garantien beziehungsweise Bürgschaften für betriebene Flughäfen. Bei Schlecht- oder Nichterfüllung von vertraglich geschuldeten Leistungen können diese Garantien gezogen werden. Zur Risikominimierung werden diese potenziellen Zahlungsverpflichtungen im Verhältnis zur erbrachten Leistung regelmäßig, soweit möglich, reduziert. Dennoch besteht – in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des jeweiligen Projekts – die Möglichkeit, dass bis zum Ende einer jeweiligen Vertragslaufzeit eine Ziehung solcher Sicherheiten seitens der Auftragnehmer zum Nachteil der Fraport AG initiiert werden kann.

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 werden alle eins bis zwei Jahre Mitarbeiterbefragungen in Form von Vollerhebungen in allen personalstarken Konzern-Gesellschaften durchgeführt. Diese liefern Fraport wichtige

Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

Aufgrund der Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes zum 1. Dezember 2011 und der hierzu zwischenzeitlich ergangenen Rechtsprechung besteht im Rahmen des Einsatzes von Beschäftigten über Arbeitnehmerüberlassungen das Risiko, dass die Anzahl der künftig einsetzbaren Beschäftigten reduziert werden muss. Darüber hinaus beinhaltet der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene das Vorhaben, Arbeitnehmerüberlassung künftig sowohl bezogen auf die Funktion als auch bezogen auf die Person einer Arbeitnehmerüberlassungskraft auf maximal 18 Monate zu begrenzen. Es besteht derzeit daher für Fraport das Risiko, dass gegenüber der aktuellen Situation der Einsatz von Personal über Arbeitnehmerüberlassungen zukünftig teilweise nicht mehr zulässig sein könnte. Ohne alternative Lösungsansätze müsste der benötigte Arbeitsumfang mit eigenem Personal abgedeckt werden, was konzernweit zu jährlichen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise 16 bis 18 Mio € führen würde. Vor diesem Hintergrund wird bereits jetzt untersucht, adäquate Möglichkeiten zu einer alternativen Gestaltung zu finden. Die Vor- und Nachteile möglicher Gestaltungsvarianten werden derzeit geprüft und abgewogen. Aufgrund der begonnenen Maßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „möglich“ ein.

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

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

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

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

Zusätzlich zu diesen vorbeugenden Maßnahmen deckt der Versicherungsschutz der Fraport AG die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen versicherbaren Risiken ab. Er umfasst insbesondere Schadensereignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie die gesetzliche Haftpflicht der Fraport AG aus allen betrieblichen Eigenschaften, Rechtsverhältnissen und Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens Frankfurt sowie allen betriebs- und branchenüblichen beziehungsweise -notwendigen und im Betrieb bestehenden Zusatzrisiken. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf den in den Sparten der Sach- und Haftpflichtversicherungen versicherbaren 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 Versicherungspolice ab.

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

IT-Risiken

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

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

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

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

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

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

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

Neben dem Chancenmanagement durch die 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 2014 beziehungsweise den mittelfristigen Ausblick aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für Fraport positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Perspektive führen können.

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

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die europäische Schuldenkrise führte seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs nachließ und die Wirtschaft in der Eurozone in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt in einer Rezession mündete. Die deutsche Volkswirtschaft zeigte sich dagegen vergleichsweise robust und konnte in beiden Jahren ein moderates Wachstum erzielen.

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

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

Die prognostizierte, wieder anziehende, konjunkturelle Dynamik (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 84) könnte – 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 kurzfristig noch erwarteten eher konservativen Verkehrsprognosen übertreffen. Die ACI-Prognose für 2014 vom Juni 2013 liegt für die Summe der europäischen Flughäfen bei 2,4% und bei 4,5% weltweit. Fraport hat die Geschäftsplanung mit einem Passagierwachstum von 1% für den Standort Frankfurt bewusst konservativ ausgelegt, geht aber aktuell von einer Aufkommenssteigerung in 2014 in der Bandbreite von 2% bis 3% aus.

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

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

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus konnte Fraport die luft- wie landseitigen Kapazitäten am Standort Frankfurt in den vergangenen zwei Jahren deutlich steigern und so die Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen. Fraport ist somit in der Lage, Verkehrsmengen abzuwickeln, die über die der kurzfristigen Planung zugrunde gelegten Verkehrsprognosen hinaus gehen. Der Flughafen Frankfurt gehört damit zu den wenigen großen europäischen Verkehrsflughäfen, die längerfristig über ausreichende Infrastrukturkapazitäten verfügen und bei entsprechend guter Marktentwicklung Kapazitätsengpässe anderer Flughäfen gegebenenfalls für sich nutzen können.

Fraport verfügt weiterhin mit den weit vorangetriebenen Planungen für das Terminal 3 über die Möglichkeit, in absehbarer Zeit zusätzliche Kapazitäten für den Passagierverkehr bereitzustellen. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses wurde bereits ein Bauantrag für die erste Baustufe des Terminals 3 eingereicht. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung, sodass Fraport die Chance hat, zeitgerecht ausreichend Kapazität bereitzustellen. Gegenwärtig ist die Inbetriebnahme des Terminals 3 nicht im Zeitraum der mittelfristigen Planung vorgesehen.

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. Mit der Inbetriebnahme von 12.000 m² Retail-Flächen im Flugsteig A-Plus hat Fraport im Jahr 2012 eine wesentliche Grundlage für weiteres Retail-Wachstum am Frankfurter Flughafen geschaffen. Ferner liegt der Fokus auf der Entwicklung und Umsetzung verkaufsfördernder Maßnahmen für die Passagiere, die eine außerordentlich hohe Kaufkraft aufweisen. Vor diesem Hintergrund untersucht Fraport

intensiv das Kaufverhalten der Passagiere, um den Ertrag je Passagier über die planerischen Ansätze hinaus zu steigern. Ebenso beobachtet Fraport generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Ableitungen für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Externes Geschäft

Das Know-how von Fraport ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden vier weitere Flughäfen durch Konzern-Gesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder unter Managementverträgen das Portfolio. Aus dem bestehenden Beteiligungsportfolio wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis des Fraport-Konzerns in den nächsten Jahren weiter entwickeln. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft weiter auszubauen. Hierzu bieten sich regelmäßig durch neue Flughäfen und Entwicklungsprojekte, die am Markt platziert werden, Chancen, das externe Geschäft zu erweitern. Fraport wird auch künftig bei attraktiven Ausschreibungen mitbieten, die den internen Renditeanforderungen entsprechen und eine angemessene Sicherheit für das Investment bieten.

Airport City

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

Durch die vollständige Übernahme des Ticona-Geländes zum 31. Dezember 2013 hat Fraport ein weiteres Areal, das im Rahmen der Airport City entwickelt werden kann und für flughafennahe Dienstleistungen zur Verfügung steht.

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 initiiert, die die erkannten Optimierungspotenziale

heben sollen. Durch diesen kontinuierlichen Prozess soll es gelingen, zusätzliche Ergebnispotenziale über die Planung hinaus zu heben. Chancen für eine Verbesserung der Prozesse ergeben sich nicht nur innerhalb des Konzerns, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist Fraport bestrebt auch an diesen Nahtstellen regelmäßig die Prozesse zu überprüfen und weitere Potenziale zu heben, die sich positiv auf das Unternehmensergebnis und die gelieferte Qualität auswirken.

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

Finanzwirtschaftliche Chancen

Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

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

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert. 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 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.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder der finanziellen Auswirkung einzelner Risikoklassen nicht grundlegend geändert. Dies spiegelt sich auch in der geringfügigen prozentualen Veränderung der in der Risikomatrix als „wesentlich“ oder „moderat“ eingestufteten Risiken wider. In Bezug auf die Gesamtzahl aller identifizierten Risiken lagen die Risiken der Risikostufe „wesentlich“ zum Jahresende bei 20,7% (im Vorjahr: 23,8%), die Risiken der Risikostufe „moderat“ bei 17,1% (im Vorjahr: 21,1%). Die Veränderung der individuellen Risiken hat nach Überzeugung des Vorstands keine wesentliche Auswirkung auf das Gesamtrisikoprofil von Fraport, das im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen unverändert bleibt.

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die dem Geschäftsausblick zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie zum Beispiel Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder zusätzliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden.

Die Aussagen der erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2014 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Abweichungen zu den im Geschäftsjahr 2013 verwendeten Standards ergeben sich aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“, die vorschreibt, dass Gemeinschaftsunternehmen, die bislang anteilig in den Konzern-Abschluss einbezogen wurden, ab dem 1. Januar 2014 verpflichtend gemäß der At-Equity-Methode bewertet und konsolidiert werden müssen. Bei Fraport betrifft dies insbesondere die Konzern-Gesellschaften in Antalya sowie N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Medical Airport Service GmbH und AirT Systems GmbH. Eine Übersicht sämtlicher im Geschäftsjahr 2013 quotiert in den Konzern-Abschluss einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen ist im Anhang des vorliegenden Berichts unter Tz. 55 zu finden.

Um eine Vergleichbarkeit der prognostizierten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 2014 mit den Werten des Jahresabschlusses 2013 herzustellen, hat Fraport den Jahresabschluss 2013 „pro forma“ an die neue Rechnungslegungsvorschrift angepasst. Eine Überleitungsrechnung der Werte 2013 ist vor den jeweiligen Kapiteln des Geschäftsausblicks angegeben.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklung führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 67 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2014

Entwicklung der Konzern-Struktur

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 erwartet der Vorstand in 2014 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur. An den wesentlichen Konzern-Standorten erwartet der Vorstand zudem eine gegenüber 2013 unveränderte Wettbewerbssituation. Weiterhin bestehen Bestrebungen, das externe Geschäft um neue Flughafen-Beteiligungen zu erweitern. Diese werden üblicherweise im Rahmen öffentlicher Bieterverfahren akquiriert und sind daher nicht prognostizierbar. Ähnlich verhält es sich mit Unternehmensverkäufen, die ebenso nicht vorhersehbar und daher nicht Bestandteil der Prognose sind.

Entwicklung der Konzern-Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 erwartet der Vorstand in 2014 keine grundlegenden Änderungen an den finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die zur Konzern-Steuerung verwendet werden und sich aus der Konzern-Strategie ableiten. Auch für die Konzern-Strategie und an der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2014 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2014

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Ausgehend von der im Jahresverlauf 2013 verbesserten Konjunkturerwartung erwarten Finanzinstitute und führende Wirtschaftsinstitute für das Geschäftsjahr 2014 eine weitere Expansion der Weltwirtschaft. Mit einem Zuwachs von 3,4% bis 3,8% wird die Dynamik der globalen Wirtschaftsentwicklung deutlich über dem Niveau von 2013 prognostiziert (Wert 2013: etwa 3%). Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen in 2014 etwa um 4,5% ansteigen. Die Inflation wird allgemein moderat erwartet. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird unterstellt, dass der € in 2014 durchschnittlich in etwa unverändert bei einem Wert von 1,34 US-\$ liegen wird.

Für 2014 werden relativ stabile Ölweltmarktpreise von durchschnittlich 105 bis 110 US-\$ pro Barrel erwartet, die auf dem Niveau der letzten drei Jahre prognostiziert werden. Einerseits wird der Ölförderboom in den USA für Preisdruck sorgen, andererseits wird aufgrund der Konjunkturdynamik mit einer steigenden Rohstoffnachfrage gerechnet.

Regional wird – aufgrund einer geringeren Schuldenlast der privaten Haushalte und einer sich verbessernden Lage im Immobiliensektor – unter anderem von den USA eine positive Wirtschaftsentwicklung (etwa 2,5% bis 3%) erwartet. Für den Euroraum – der weiter von erhöhten finanzpolitischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird generell nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen. Nach –0,4% im Geschäftsjahr 2013 wird in 2014 ein Wachstum von etwa 1% prognostiziert. Deutschland sollte sich dabei unverändert positiver entwickeln. Nach 0,4% Wachstum im Geschäftsjahr 2013 wird für 2014 ein Zuwachs von 1,7% angenommen.

Die gute Entwicklung soll dabei insbesondere von der Binnennachfrage, dem sich bessernden weltwirtschaftlichen Umfeld und einem höheren Investitionsvolumen getragen werden. Positive Impulse werden weiterhin vom privaten Konsum erwartet. Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – ein leichter Rückgang der konjunkturellen Dynamik angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen sollten. Für die Länder der Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% werden folgende Wachstumsraten erwartet: Peru +5,5%, Türkei +3,5%, Bulgarien +1,7%.

Quellen: Gemeinschaftsdiagnose (Oktober 2013), IMF (Oktober 2013), OECD (November 2013), Deutsche Bank Research (Januar 2014), DekaBank (Januar 2014), Weltbank (Januar 2014).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Für das Geschäftsjahr 2014 werden folgende Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Kraft treten:

Im September 2009 hat die EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen/Flugsicherung beschlossen. Basierend auf diesem Beschluss wurde der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Kompetenz zur Entwicklung der Rechtsgrundlage für die Zertifizierung von Flughäfen übertragen. Ab 2014 obliegt der EASA die Sicherheitsaufsicht über die Zulassungsbehörden für alle europäischen Flughäfen. Um in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten und somit einen Teilaspekt des Single European Sky (SES) Programms zu realisieren, sollen nationale Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement sowie die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-Gesetzgebung ergänzt beziehungsweise in Teilen abgelöst werden. Damit die rechtlichen Rahmenbedingungen aufeinander aufbauen und ein funktionierendes europäisches Luftverkehrssystem geschaffen werden kann, will die EU-Kommission mit dem Programm SES II+ neue Grundlagen für eine Harmonisierung und bessere Verzahnung der Legislativvorhaben schaffen. Die hieraus resultierenden Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die prognostizierte Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2014.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften rechnet der ACI für 2014 mit einem Wachstum des Passagieraufkommens der europäischen Flughäfen von 3,2% und der Frachttonnage von 1,5%. IATA hingegen prognostiziert – bezogen auf die Passagierkilometer – für 2014 einen Zuwachs des globalen Luftverkehrsmarkts von 6% mit regional sehr unterschiedlich ausgeprägten Wachstumsraten, darunter Europa von 4,7%. Der unverändert hoch prognostizierte Rohölpreis wird im Vorjahresvergleich weder positive noch negative Impulse auf die Wachstumsraten haben.

Quelle: ACI Press Release, 6. Februar 2014, IATA Industry Financial Forecast, Dezember 2013.

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2014

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2014 am **Standort Frankfurt** eine bessere Entwicklung als im vergangenen Geschäftsjahr. Dabei prognostiziert er eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen 2% und 3%. Während das allgemein freundlichere Wirtschaftsumfeld positive Impulse auf das Passagiergeschäft haben wird, resultieren weiterhin Unsicherheiten aus dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage erwartet der Vorstand für 2014 eine im Rahmen des Marktwachstums liegende, eher moderate Steigerungsrate für den Standort Frankfurt. Aufgrund des unverändert hohen Anteils umgeschlagener Fracht auf Nordamerika- und Asien-Verbindungen und der volatilen Wirtschaftsaussichten beider Regionen ist der Cargo-Ausblick mit erhöhten Unsicherheiten behaftet.

Aufgrund positiver Wirtschaftsannahmen sowie eines unverändert guten touristischen Ausblicks wird in den kommenden Jahren an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50% in **Antalya, Lima, Varna** und **Burgas** mit einem Anstieg der Passagierzahlen gerechnet. Dabei werden im Durchschnitt Wachstumsraten von etwa 5% erwartet. Wie in vorangegangenen Geschäftsjahren können sich in Antalya, Varna und Burgas, über die organische Entwicklung hinaus, insbesondere Einflüsse aus der politischen Situation in der Nordafrika- und Golfregion ergeben. In Lima wird sich zusätzlich zum internationalen Verkehr weiterhin das inländische Verkehrswachstum volumensteigernd auswirken.

Prognostizierte Ertragslage 2014

Überleitung der Geschäftszahlen 2013 an IFRS 11:

Konzern

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.561,4	2.378,2	-183,2	-7,2
EBITDA	880,2	733,3	-146,9	-16,7
EBIT	528,1	439,0	-89,1	-16,9
EBT	340,7	331,6	-9,1	-2,7
Konzern-Ergebnis	235,7	235,7	0,0	-
Wertbeitrag	1,3	-41,5	-42,8	-

Tabelle 33

Der positiv erwartete Geschäftsverlauf wird sich in einer Zunahme des **Konzern-Umsatzes** 2014 widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden am Standort Frankfurt insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse in den Bereichen Retail und Real Estate zu dem Umsatzanstieg beitragen. Gegenläufig werden insbesondere geringere kapazitative Investitionen in der Konzern-Gesellschaft Twin Star – im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 – zu einer Verringerung des ausgewiesenen Konzern-Umsatzes führen. Durch einen entsprechend geringeren Materialaufwand wird dieser Effekt jedoch ohne Auswirkung auf das Konzern-EBITDA bleiben. In Summe erwartet der Vorstand ein Umsatzwachstum bis zu einem Niveau von etwa 2,45 Mrd €.

Bereinigt um den Effekt aus der Anwendung von IFRIC 12 rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2014 mit steigenden Aufwendungen, die unter anderem aus höheren verkehrsabhängigen Konzessionszahlungen in der Konzern-Gesellschaft Lima und einem erwarteten Tarifanstieg der Löhne und Gehälter resultieren werden. Zusammenfassend erwartet der Vorstand, dass der Umsatzanstieg über der Aufwandsentwicklung ausfallen wird, sodass das **Konzern-EBITDA**

zwischen etwa 780 Mio € und etwa 800 Mio € liegen wird. Bei leicht höheren Abschreibungen wird für das **Konzern-EBIT** ein Wachstum bis zu etwa 500 Mio € prognostiziert.

Vor allem aufgrund der schwierigen Vorhersehbarkeit der Zins- und Währungskurseffekte ist die Prognose des **Konzern-EBTs** und **-Ergebnisses** für das Geschäftsjahr 2014 mit Unsicherheiten behaftet. Aktuell geht der Vorstand von einer Verschlechterung des Konzern-Finanzergebnisses gegenüber 2013 aus, sodass für das Konzern-EBT und das Konzern-Ergebnis Werte prognostiziert werden, die leicht über dem Vorjahr liegen.

Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,25 € für das Geschäftsjahr 2014 mindestens stabil zu halten. Der **Konzern-Wertbeitrag** 2014 wird leicht über dem Wert von 2013 erwartet, aber weiter negativ sein.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2014

Überleitung der Segment-Zahlen 2013 an IFRS 11:

Aviation

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	845,2	845,6	0,4	0,0
EBITDA	205,4	205,4	0,0	-
EBIT	88,1	88,1	0,0	-
Wertbeitrag	-121,7	-121,7	0,0	-

Tabelle 34

Retail & Real Estate

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	469,0	467,9	-1,1	-0,2
EBITDA	350,7	350,6	-0,1	0,0
EBIT	267,9	267,8	-0,1	0,0
Wertbeitrag	98,1	101,0	2,9	3,0

Tabelle 35

Ground Handling

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	656,2	649,0	-7,2	-1,1
EBITDA	38,2	32,6	-5,6	-14,7
EBIT	-2,3	-6,0	-3,7	-
Wertbeitrag	-57,8	-60,2	-2,4	-

Tabelle 36

External Activities & Services

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	591,0	415,7	-175,3	-29,7
EBITDA	285,9	144,7	-141,2	-49,4
EBIT	174,4	89,1	-85,3	-48,9
Wertbeitrag	51,3	30,1	-21,2	-41,3

Tabelle 37

Die positive Passagierentwicklung am Standort Frankfurt wird sich in einem Anstieg des Umsatzes im Segment **Aviation** in 2014 von bis zu 5 % widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus wird insbesondere die Anhebung der Flughafen-Entgelte per 1. Januar 2014 um durchschnittlich 2,9% zu dem Umsatzanstieg beitragen. Der höhere Umsatz wird sich auch auf das EBITDA und EBIT des Segments auswirken, für die jeweils ein Wachstum um bis zu etwa 20 Mio € prognostiziert wird. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2014 leicht über dem Vorjahresniveau, aber weiterhin negativ, erwartet.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2014 von der höheren Passagierzahl profitieren, die sich vor allem auf die Umsatzentwicklung des Bereichs Retail auswirken wird. Darüber hinaus wirken sich höhere Parkierungserlöse umsatzsteigernd aus. Gegenläufig werden geringere Erlöse aus der Realisierung von Grundstücksverkäufen geplant. In Summe wird für den Umsatz, das EBITDA und das EBIT in 2014 ein leichter Anstieg erwartet. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2014 in etwa auf Vorjahresniveau liegen.

Im Segment **Ground Handling** wird es in 2014 aufgrund der erwarteten Verkehrsentwicklung sowie durch Preissteigerungen bei den

Infrastruktur-Entgelten zu einem leichten Umsatzanstieg kommen. Der Vorstand erwartet, dass sich das Segment-EBITDA und -EBIT nahezu auf dem Vorjahresniveau bewegen werden. Der Wertbeitrag des Segments wird in 2014 auf Vorjahresniveau und somit erneut negativ bleiben.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen der Konzern-Standorte außerhalb von Frankfurt wird für das Segment **External Activities & Services** in 2014 von einem organischen Umsatzwachstum ausgegangen. Gegenläufig werden sich vor allem geringere kapazitative Investitionen in der Konzern-Gesellschaft Twin Star – im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 – auswirken und zu einem Rückgang des ausgewiesenen Segment-Umsatzes um bis zu 5 % führen. Durch einen entsprechend geringeren Materialaufwand wird dieser Effekt jedoch ohne Auswirkung auf das Segment-EBITDA bleiben. Bedingt durch die positive organische Umsatzentwicklung werden für das EBITDA und das EBIT des Segments in 2014 Anstiege im einstelligen Mio-€-Bereich erwartet. Der Wertbeitrag 2014 wird leicht unter dem Niveau von 2013 erwartet.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2014

Überleitung der Vermögens- und Finanzlage 2013 an IFRS 11:

Vermögens- und Finanzlage

in Mio €	Berichteter Wert 2013	Wert angepasst an IFRS 11	Veränderung	Veränderung in %
Mittelabflüsse in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	501,7	437,0	-64,7	-12,9
Operativer Cash Flow	574,8	454,1	-120,7	-21,0
Free Cash Flow	73,1	17,1	-56,0	-76,6
Bilanzsumme	9.523,4	8.835,8	-687,6	-7,2
Eigenkapital	3.098,8	3.116,7	17,9	0,6
Netto-Finanzschulden	2.975,4	2.870,6	-104,8	-3,5
Gearing Ratio	101,3%	97,1%	-	-

Tabelle 38

Die Vermögens- und Finanzlage des Fraport-Konzerns wird im Geschäftsjahr 2014 von einem leicht rückläufigen **Investitionsvolumen** sowie von Tilgungen langfristiger Finanzschulden geprägt sein. Investitionsschwerpunkte werden weiterhin Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie Vorbereitungen für das Terminal 3 sein. Unverändert prüft der Vorstand Opportunitäten zur fortlaufenden Verbesserung der Vermögens- und Finanzlage des Fraport-Konzerns.

Als Resultat der positiv erwarteten Geschäftsentwicklung und des geringeren Mittelabflusses aus Investitionstätigkeiten wird ein gegenüber 2013 leicht verbesserter **Free Cash Flow** 2014 erwartet. Trotz der positiven Entwicklung des Free Cash Flows wird die **Konzern-Liquidität** in 2014 – aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2013 – geringfügig rückläufig erwartet, was zu einem leichten Anstieg der **Netto-Finanzschulden** führen wird. Die **Gearing Ratio** wird jedoch leicht unter dem Niveau von 2013 prognostiziert. Grund hierfür wird der Anstieg des **Eigenkapitals** sein, der aus Zuführungen zu den Gewinnrücklagen resultieren wird. Vor allem infolge der Tilgung langfristiger Finanzschulden wird die **Bilanzsumme** 2014 geringfügig unter dem Wert von 2013 erwartet.

Sollte Fraport im Rahmen seiner Bestrebungen das externe Geschäft im Geschäftsjahr 2014 ausbauen und größere Akquisitionen durchführen, kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2014

Auch im Geschäftsjahr 2014 wird Fraport seinen Fokus neben der finanziellen Entwicklung auf die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren legen. Im Bereich **Kundenzufriedenheit und Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit von mindestens 80%. Während die Pünktlichkeitsquote in etwa auf unverändert hohem Niveau prognostiziert wird, rechnet der Vorstand mit einer Gepäck-Konnektivität von über 98,5%. Ziel ist es, nachhaltig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5% zu erreichen. Für die Anlagenverfügbarkeit wird weiter ein Wert von deutlich über 90% erwartet.

In der Kategorie **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand auch im Geschäftsjahr 2014 eine Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Zielwert ist eine Durchschnittsnote von besser als 3,0. Ferner strebt der Vorstand an, die Zahl der Arbeitsunfälle weiter zu reduzieren.

Mittelfristiger Ausblick

Mittelfristig erwartet Fraport eine nachhaltige Erholung der Weltwirtschaft sowie insbesondere eine Verbesserung der konjunkturellen Situation im Euroraum. Positiv wird auch die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts erwartet, von der auch die Fraport-Flughäfen profitieren werden. Entsprechend prognostiziert der Vorstand mittelfristig eine positive operative Entwicklung sämtlicher Segmente. Dabei bleibt langfristig insbesondere die Situation im Segment Ground Handling – im Zusammenhang mit der geplanten weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste – eng zu beobachten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 67).

Im Zusammenhang mit der geplanten Rückführung langfristiger Finanzschulden wird eine Reduzierung des Konzern-Zinsaufwands vorhergesehen. Mittelfristig erwartet der Vorstand daher – zusätzlich zur positiven EBITDA- und EBIT-Entwicklung – einen Anstieg des Konzern-EBTs, des Konzern-Ergebnisses und des Wertbeitrags.

Im Zusammenhang mit der prognostizierten Geschäftsentwicklung erwartet der Vorstand mindestens bis zum Baubeginn von Terminal 3 ab etwa 2015 eine positive Entwicklung des Free Cash Flows. Die zusätzliche Liquidität aus dem Free Cash Flow wird zunächst zur Tilgung langfristiger Finanzschulden verwendet. Im Zusammenhang mit dem mittelfristig steigenden Konzern-Ergebnis und daraus resultierenden Zuführungen zum Eigenkapital erwartet der Vorstand eine Reduzierung der Gearing Ratio auf einen Wert zwischen 80% und 100%.

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand einerseits eine Dividendenkontinuität – im Sinne einer Mindestdividende – und andererseits eine Partizipation an steigenden Jahresüberschüssen der Fraport AG an.

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

Der zuvor genannte mittelfristige Ausblick ist vorbehaltlich größerer Akquisitionsprojekte im externen Geschäft.

Zusammenfassung wesentlicher Größen des Geschäftsausblicks

	Wert 2013 ¹⁾	Prognose 2014	Mittelfristiger Ausblick
Passagiere	Frankfurt: 58,0 Mio	Anstieg zwischen 2% und 3%	Positive Entwicklung
	Antalya: 26,7 Mio, Lima: 14,9 Mio, Burgas: 2,5 Mio, Varna: 1,3 Mio	Wachstum in Antalya, Lima, Burgas und Varna	Wachstum in Antalya, Lima, Burgas und Varna gegenüber 2014
Konzern-Ertragslage	Umsatz: 2,38 Mrd €	Anstieg bis zu einem Niveau von etwa 2,45 Mrd €	Wachstum gegenüber 2014
	EBITDA: 733,3 Mio €	Zwischen etwa 780 Mio € und etwa 800 Mio €	Wachstum gegenüber 2014
	EBIT: 439,0 Mio €	Wachstum bis zu etwa 500 Mio €	Wachstum gegenüber 2014
	Ergebnis: 235,7 Mio €	Leicht über dem Vorjahr	Wachstum gegenüber 2014
	Wertbeitrag: -41,5 Mio €	Leichter Anstieg, aber weiter negativ	Wachstum gegenüber 2014
Fraport-Segmente	Aviation: Umsatz: 845,6 Mio €, EBITDA: 205,4 Mio €, EBIT: 88,1 Mio €	Umsatzanstieg von bis zu 5%, EBITDA- und EBIT-Anstieg von bis zu etwa 20 Mio €	Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Wachstum gegenüber 2014
	Retail & Real Estate: Umsatz: 467,9 Mio €, EBITDA: 350,6 Mio €, EBIT: 267,8 Mio €	Umsatz, EBITDA und EBIT jeweils leichter Anstieg gegenüber 2013	Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Wachstum gegenüber 2014
	Ground Handling: Umsatz: 649,0 Mio €, EBITDA: 32,6 Mio €, EBIT: -6,0 Mio €	Leichter Umsatzanstieg, EBITDA und EBIT nahezu auf Vorjahresniveau	Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Wachstum gegenüber 2014
	External Activities & Services: Umsatz: 415,7 Mio €, EBITDA: 144,7 Mio €, EBIT: 89,1 Mio €	Organisches Umsatzwachstum, EBITDA- und EBIT-Anstieg im einstelligen Mio-€-Bereich	Organisches Umsatz-, EBITDA- und EBIT-Wachstum gegenüber 2014
Vermögens- und Finanzlage	Mittelabflüsse in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien: 437,0 Mio €	Rückläufiges Investitionsvolumen	Moderate Entwicklung bis zum Baubeginn von Terminal 3 ab etwa 2015
	Free Cash Flow: 17,1 Mio €	Leichte Verbesserung	Verbesserung bis Baubeginn Terminal 3 ab etwa 2015
	Gearing Ratio: 97,1 %	Leicht rückläufig	Rückläufig bis mindestens zum Baubeginn Terminal 3
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	Globalzufriedenheit von 80%	Mindestens 80%	Mindestens 80%
	Pünktlichkeitsquote von 82,3%	Unverändert hohes Niveau angestrebt	Unverändert hohes Niveau
	Gepäck-Konnektivität von 98,4%	Über 98,5%	Über 98,5%
	Anlagenverfügbarkeit von 94,8%	Deutlich über 90%	Deutlich über 90%
	Mitarbeiterzufriedenheit von 3,02	Besser als 3,0	Besser als 3,0
Arbeitsunfälle von 1.346	Weitere Reduktion angestrebt	Weitere Reduktion angestrebt	

¹⁾ Im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 11 ab dem 1. Januar 2014 wurden die Werte der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 2013 „pro forma“ an die neue Rechnungslegungsvorschrift angepasst.

Tabelle 39

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Schmitz

Dr. Zieschang

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



Ground Handling

Zirka 27.500.000 Gepäckstücke...

Beinahe jeder Passagier reist mit einem Koffer. Betrachtet Fraport nur die abfliegenden und umsteigenden Passagiere, waren dies in Frankfurt in 2013 zirka 27.500.000 Gepäckstücke. Nachdem die Reisenden ihr Gepäck an einem der rund 420 Check-in-Schalter oder Gepäckabgabe-Automaten aufgegeben haben, beziehungsweise das Transfergepäck der Gepäckförderanlage zugeführt worden ist, werden die Koffer vollautomatisch sicherheitsüberprüft und über die 81 Kilometer lange Gepäckförderanlage zur Abflug-Beladestelle transportiert. Gepäck, das bereits am Vorabend aufgegeben wird oder von Passagieren stammt, deren Weiterflug nicht unmittelbar an ihre Landung angrenzt, wird im Frühgepäckspeicher zwischengelagert.

...verladen im Minutentakt

Nachdem die zu verladenden Koffer und Taschen die Abflug-Beladestelle in der Nähe der jeweiligen Flugzeugpositionen erreicht haben, werden diese von Fraport-Mitarbeitern aus den Gepäckwannen entnommen. Dabei sortieren die Beschäftigten First- und Priority-Class-Gepäck sowie Transfergepäck und Gepäck von Passagieren, die nach dem Flug ihr Reiseziel erreicht haben, in separate Ladeeinheiten. Gerechnet auf einen durchschnittlichen Tag und die operativen Zeiten des Flughafens verlädt Fraport minütlich etwa 75 Gepäckstücke. An Spitzentagen – während der Sommermonate – steigt die Zahl auf etwa 100.



Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2013

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2013	2012 angepasst
Umsatzerlöse	(5)	2.561,4	2.442,0
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,6	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	35,1	44,0
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	34,3	55,8
Gesamtleistung		2.631,4	2.542,3
Materialaufwand	(9)	-613,0	-558,1
Personalaufwand	(10)	-946,8	-942,9
Abschreibungen	(11)	-352,1	-352,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-191,4	-192,6
Betriebliches Ergebnis		528,1	496,0
Zinserträge	(13)	38,8	52,6
Zinsaufwendungen	(13)	-215,8	-226,7
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(14)	-13,6	11,7
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	3,2	30,5
Finanzergebnis		-187,4	-131,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		340,7	364,1
Ertragsteuern	(16)	-105,0	-112,6
Konzern-Ergebnis		235,7	251,5
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		14,7	13,3
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		221,0	238,2
Ergebnis je 10 €-Akte in €	(17)		
unverwässert		2,40	2,59
verwässert		2,39	2,58
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		528,1	496,0
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		880,2	848,7

Tabelle 40

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2013	2012 angepasst
Konzern-Ergebnis	235,7	251,5
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	1,9	-7,1
(darauf entfallene latente Steuern	-1,2	0,8)
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	0,7	-6,3
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	17,0	-62,0
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-38,1	-29,7
	55,1	-32,3
(darauf entfallene latente Steuern	-16,2	9,6)
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-6,8	14,8
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	26,6
	-6,8	-11,8
(darauf entfallene latente Steuern	1,0	2,4)
Währungsumrechnung ausländischer Konzern-Gesellschaften	-4,1	-3,1
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen aus den nach der At-Equity-Methode bewerteten assoziierten Unternehmen	1,7	-8,2
(darauf entfallene latente Steuern	-0,6	1,5)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	30,1	-41,9
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	30,8	-48,2
Gesamtergebnis	266,5	203,3
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	14,1	13,0
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	252,4	190,3

Tabelle 41

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2013

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2013	31.12.2012 angepasst	1.1.2012 angepasst
Langfristige Vermögenswerte				
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	38,6	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	1.006,1	1.031,2	1.067,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	57,8	44,2	43,6
Sachanlagen	(21)	5.988,1	5.927,3	5.643,8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	47,7	34,4	74,6
Anteile an assoziierten Unternehmen	(23)	121,2	136,6	138,0
Anderer Finanzanlagen	(24)	727,6	742,7	648,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	169,8	117,1	33,5
Ertragsteuerforderungen	(26)	20,3	19,5	29,6
Latente Steueransprüche	(27)	43,7	49,2	48,2
		8.220,9	8.140,8	7.765,6
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	(28)	75,3	77,7	81,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	181,6	180,0	163,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	438,4	385,2	280,2
Ertragsteuerforderungen	(26)	2,1	35,0	6,2
Zahlungsmittel	(30)	605,1	821,9	927,1
		1.302,5	1.499,8	1.458,8
Gesamt		9.523,4	9.640,6	9.224,4

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2013	31.12.2012 angepasst	1.1.2012 angepasst
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital	(31)	922,1	921,3	918,8
Kapitalrücklage	(31)	590,2	588,0	584,7
Gewinnrücklagen	(31)	1.540,8	1.403,2	1.327,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.053,1	2.912,5	2.830,5
Nicht beherrschende Anteile	(32)	45,7	35,7	29,4
		3.098,8	2.948,2	2.859,9
Langfristige Schulden				
Finanzschulden	(33)	4.146,8	4.401,0	4.034,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	50,8	64,4	64,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	889,4	1.006,4	1.001,0
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	120,4	102,5	110,8
Pensionsverpflichtungen	(37)	26,7	27,4	22,9
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	54,1	80,2	68,1
Sonstige Rückstellungen	(39)	235,1	211,2	201,8
		5.523,3	5.893,1	5.503,5
Kurzfristige Schulden				
Finanzschulden	(33)	314,9	196,6	219,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	162,4	214,4	228,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	178,4	163,2	187,4
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	8,1	5,3	2,4
Sonstige Rückstellungen	(39)	237,5	219,8	222,4
		901,3	799,3	861,0
Gesamt		9.523,4	9.640,6	9.224,4

Tabelle 42

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2013	2012 angepasst
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		221,0	238,2
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		14,7	13,3
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(16)	105,0	112,6
Abschreibungen	(11)	352,1	352,7
Zinsergebnis	(13)	177,0	174,1
Gewinne/Verluste aus Anlagenabgängen		5,1	-33,2
Sonstiges		5,8	1,7
Veränderungen der Bewertung von assoziierten Unternehmen	(14)	13,6	-11,7
Veränderungen der Vorräte	(28)	2,4	3,7
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25)	25,0	-20,6
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34-35)	-87,3	-42,7
Veränderungen der Rückstellungen	(37-39)	-27,3	21,7
Betrieblicher Bereich		807,1	809,8
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-167,3	-167,3
Erhaltene Zinsen		21,0	31,8
Gezahlte Ertragsteuern		-86,0	-121,3
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	574,8	553,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-107,4	-89,4
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-8,7	-5,4
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-362,3	-598,6
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-23,3	-22,0
Dividenden von assoziierten Unternehmen	(23)	3,0	6,4
Ausleihungen an Beteiligungen ¹⁾	(23)	0,0	-31,2
Erlöse aus Anlagenabgängen		5,9	4,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-492,8	-736,2
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-484,6	-563,0
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		445,8	424,0
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	251,6	96,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-280,0	-779,2
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	-115,2	-114,8
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-4,1	-6,7
Kapitalerhöhung	(31)	2,5	2,3
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	55,1	652,7
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-189,4	-163,7
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-4,0	-151,6
Mittelabfluss (-zufluss) aus Finanzierungstätigkeit	(42)	-255,1	218,2
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	(30)	5,5	3,5
Veränderung des Finanzmittelbestands		45,2	-4,5
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		127,1	132,8
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-4,9	-1,2
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(42)(30)	167,4	127,1

¹⁾ Betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Tabelle 43

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2013 angepasst		921,3	588,0
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von assoziierten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,6	1,9
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		0,2	0,3
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2013	(31), (32)	922,1	590,2
Stand 31.12.2011		918,8	584,7
Veränderungen aus der Erstanwendung des IAS 19R		–	–
Stand 1.1.2012 angepasst		918,8	584,7
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von assoziierten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,5	1,8
Management-Stock-Options-Plan			
Kapitalerhöhung Ausübung Bezugsrechte		2,0	1,3
Wert erbrachter Leistungen (Bewertung)		–	0,2
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2012	(31), (32)	921,3	588,0

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
1.511,8	8,4	-117,0	1.403,2	2.912,5	35,7	2.948,2
-	-3,6	-	-3,6	-3,6	-0,5	-4,1
-0,4	-1,1	2,6	1,1	1,1	-	1,1
0,8	-	-	0,8	0,8	-0,1	0,7
-	-	-5,8	-5,8	-5,8	-	-5,8
-	-	38,9	38,9	38,9	-	38,9
0,4	-4,7	35,7	31,4	31,4	-0,6	30,8
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-	-	-	-	0,5	-	0,5
-115,2	-	-	-115,2	-115,2	-4,1	-119,3
221,0	-	-	221,0	221,0	14,7	235,7
0,4	-	-	0,4	0,4	-	0,4
1.618,4	3,7	-81,3	1.540,8	3.053,1	45,7	3.098,8
1.384,9	11,5	-78,5	1.317,9	2.821,4	29,4	2.850,8
9,1	-	-	9,1	9,1	-	9,1
1.394,0	11,5	-78,5	1.327,0	2.830,5	29,4	2.859,9
-	-2,8	-	-2,8	-2,8	-0,3	-3,1
-	-0,3	-6,4	-6,7	-6,7	-	-6,7
-6,3	-	-	-6,3	-6,3	-	-6,3
-	-	-9,4	-9,4	-9,4	-	-9,4
-	-	-22,7	-22,7	-22,7	-	-22,7
-6,3	-3,1	-38,5	-47,9	-47,9	-0,3	-48,2
-	-	-	-	2,3	-	2,3
-	-	-	-	3,3	-	3,3
-	-	-	-	0,2	-	0,2
-114,8	-	-	-114,8	-114,8	-6,7	-121,5
238,2	-	-	238,2	238,2	13,3	251,5
0,7	-	-	0,7	0,7	-	0,7
1.511,8	8,4	-117,0	1.403,2	2.912,5	35,7	2.948,2

Tabelle 44

Konzern-Anlagespiegel

(Anhang Tz. 18 bis 24)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmen- wert	Invest- ments in Flughafen- Betrieber- projekte	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Grund- stücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten ein- schließlich der Bauten auf fremden Grund- stücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand 1.1.2013	135,2	1.354,5	140,3	5.699,5	2.939,6	436,6
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-15,0	-0,3			-0,6
Zugänge		57,1	8,7	113,9	103,4	27,3
Abgänge			-20,3	-62,0	-131,8	-50,7
Umbuchungen			16,0	106,0	98,3	3,8
Stand 31.12.2013	135,2	1.396,6	144,4	5.857,4	3.009,5	416,4
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2013	96,6	323,3	96,1	2.132,8	1.416,1	274,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-5,6	-0,3			-0,5
Wertminderungen gemäß IAS 36						
Zugänge		72,8	10,9	148,5	86,7	32,4
Abgänge			-20,1	-52,9	-109,1	-46,6
Umbuchungen						
Zuschreibungen						
Stand 31.12.2013	96,6	390,5	86,6	2.228,4	1.393,7	259,4
Restbuchwerte						
Stand 31.12.2013	38,6	1.006,1	57,8	3.629,0	1.615,8	157,0
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand 1.1.2012	135,2	1.322,3	136,4	5.273,4	2.567,7	395,7
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-6,9	-0,1			-0,2
Zugänge		39,1	5,4	232,8	86,3	53,5
Abgänge			-5,4	-5,1	-40,8	-24,7
Umbuchungen			4,0	198,4	326,4	12,3
Stand 31.12.2012	135,2	1.354,5	140,3	5.699,5	2.939,6	436,6
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2012	96,6	255,2	92,8	1.975,0	1.367,2	265,6
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		-2,9				-0,1
Wertminderungen gemäß IAS 36						
Zugänge		71,0	8,6	154,5	85,2	32,9
Abgänge			-5,3	-2,7	-37,2	-24,3
Umbuchungen				6,0	0,9	
Zuschreibungen						
Stand 31.12.2012	96,6	323,3	96,1	2.132,8	1.416,1	274,1
Restbuchwerte						
Stand 31.12.2012	38,6	1.031,2	44,2	3.566,7	1.523,5	162,5

¹⁾ Dies betrifft Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Beteiligungen.

Anlagen im Bau	Sachanlagen Summe	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Anteile an assoziierten Unternehmen	Sonstige Beteiligungen	Available-for-Sale Wertpapiere	At Fair Value Wertpapiere	Ausleihungen an Beteiligungen ¹⁾	Sonstige Ausleihungen	Andere Finanzanlagen Summe
675,7	9.751,4	40,5	207,3	52,4	486,1	0,9	189,9	71,8	801,1
	-0,6		-1,1						0,0
150,5	395,1	14,4	3,4		168,2			15,0	183,2
-15,0	-259,5		-17,7	-0,1			-5,2	-2,1	-7,4
-223,8	-15,7	-0,3			-149,0	-0,9		-40,2	-190,1
587,4	9.870,7	54,6	191,9	52,3	505,3	0,0	184,7	44,5	786,8
1,1	3.824,1	6,1	70,7	-10,6	-10,9	0,0	61,5	18,4	58,4
	-0,5								0,0
	0,0	0,5							0,0
	267,6	0,3							0,0
	-208,6								0,0
	0,0				0,8				0,8
	0,0			3,4	-1,9			-1,5	0,0
1,1	3.882,6	6,9	70,7	-7,2	-12,0	0,0	61,5	16,9	59,2
586,3	5.988,1	47,7	121,2	59,5	517,3	0,0	123,2	27,6	727,6
1.015,9	9.252,7	87,5	208,7	52,4	418,9	0,9	161,8	62,1	696,1
	-0,2		-0,3						0,0
230,3	602,9	12,2	12,1		318,1		31,2	38,7	388,0
-11,5	-82,1		-6,8		-101,5		-3,1	-0,8	-105,4
-559,0	-21,9	-59,2	-6,4		-149,4			-28,2	-177,6
675,7	9.751,4	40,5	207,3	52,4	486,1	0,9	189,9	71,8	801,1
1,1	3.608,9	12,9	70,7	-7,9	-27,3	0,0	64,2	18,5	47,5
	-0,1								0,0
	0,0	0,3							0,0
	272,6	0,2							0,0
	-64,2				34,2		-2,7		31,5
	6,9	-6,9			1,4				1,4
	0,0	-0,4		-2,7	-19,2			-0,1	-22,0
1,1	3.824,1	6,1	70,7	-10,6	-10,9	0,0	61,5	18,4	58,4
674,6	5.927,3	34,4	136,6	63,0	497,0	0,9	128,4	53,4	742,7

Tabelle 45

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2013	845,2	469,0	656,2	591,0	–	2.561,4
	2012	823,4	452,9	649,3	516,4	–	2.442,0
Sonstige Erträge	2013	28,0	13,0	13,0	16,0	–	70,0
	2012 angepasst	40,4	14,4	18,0	27,5	–	100,3
Erträge mit Dritten	2013	873,2	482,0	669,2	607,0	–	2.631,4
	2012 angepasst	863,8	467,3	667,3	543,9	–	2.542,3
Intersegmentäre Erträge	2013	76,2	235,6	34,6	347,3	–693,7	–
	2012	73,1	217,3	31,4	338,6	–660,4	–
Erträge gesamt	2013	949,4	717,6	703,8	954,3	–693,7	2.631,4
	2012 angepasst	936,9	684,6	698,7	882,5	–660,4	2.542,3
Segment-Ergebnis EBIT	2013	88,1	267,9	–2,3	174,4	0,0	528,1
	2012 angepasst	79,6	252,8	–1,1	164,7	0,0	496,0
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2013	117,3	82,8	40,5	111,5	–	352,1
	2012	122,3	82,4	38,9	109,1	–	352,7
EBITDA	2013	205,4	350,7	38,2	285,9	–	880,2
	2012 angepasst	201,9	335,2	37,8	273,8	–	848,7
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2013	0,0	0,0	0,9	–14,5	–	–13,6
	2012	0,0	0,0	1,2	10,5	–	11,7
Buchwerte des Segment-Vermögens	2013	4.083,5	2.678,5	744,0	1.951,3	66,1	9.523,4
	2012	4.142,0	2.670,9	777,6	1.946,4	103,7	9.640,6
Segment-Schulden	2013	2.598,4	1.770,7	550,0	1.322,9	182,6	6.424,6
	2012 angepasst	2.678,9	1.857,2	566,9	1.401,4	188,0	6.692,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2013	207,3	127,2	45,4	95,4	–	475,3
	2012	290,6	199,4	86,5	83,1	–	659,6
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2013	131,4	31,3	11,2	6,0	–	179,9
	2012	64,2	32,7	8,3	3,7	–	108,9
Anteile an At-Equity-bewerteten assoziierten Unternehmen	2013	0,0	0,0	2,6	118,6	–	121,2
	2012	0,0	0,0	2,6	134,0	–	136,6

Tabelle 46

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
	2013	2.037,9	110,2	188,7	224,6	–	2.561,4
Umsatzerlöse	2012	2.000,9	69,8	164,8	206,5	–	2.442,0
	2013	68,2	0,6	1,0	0,2	–	70,0
Sonstige Erträge	2012 angepasst	89,5	0,3	6,6	3,9	–	100,3
	2013	2.106,1	110,8	189,7	224,8	–	2.631,4
Erträge mit Dritten	2012 angepasst	2.090,4	70,1	171,4	210,4	–	2.542,3
	2013	7.813,7	410,8	893,9	338,9	66,1	9.523,4
Buchwerte des Segment-Vermögens	2012	7.889,6	377,9	926,4	343,0	103,7	9.640,6
	2013	411,8	44,4	6,0	13,1	–	475,3
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2012	614,6	27,9	6,3	10,8	–	659,6

Tabelle 47

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2013

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2013 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2013 hat die Fraport AG die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315a Absatz 1 HGB wurden die ergänzenden Angaben des Anhangs nach den §§ 313, 314 HGB vorgenommen.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2013 wurde am 4. März 2014 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2013 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2012	24	13	37
Zugänge	0	2	2
Abgänge	0	0	0
31.12.2013	24	15	39
Anteilmäßig konsolidierte Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2012	7	6	13
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2013	7	5	12
Konsolidierungskreis im engeren Sinne 31.12.2012	32	19	51
Konsolidierungskreis im engeren Sinne 31.12.2013	32	20	52
At-Equity-bewertete assoziierte Unternehmen			
31.12.2012	3	3	6
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2013	3	3	6
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2012	35	22	57
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2013	35	23	58

Tabelle 48

Die Zugänge bei den Tochterunternehmen betreffen den Erwerb von weiteren 90% der Anteile an der Afriport S.A. und deren Tochtergesellschaft der Daport S.A., die künftig den Flughafen Dakar in Senegal betreiben sollen. Der Erwerb der Kapitalanteile an den Gesellschaften und deren Einbeziehung in den Konzern erfolgte in zwei Schritten: zum 8. Januar wurden 50% erworben und zum 16. Juli 2013 die restlichen 40%. Der Kaufpreis von insgesamt 90,0 Tsd € entsprach dem beizulegenden Zeitwert der Anteile. Die Einbeziehung der noch inaktiven Gesellschaften in den Fraport-Konzern hatte keine wesentliche Auswirkung auf den Konzern-Abschluss.

Der Abgang im Konsolidierungskreis der Gemeinschaftsunternehmen betrifft die im Dezember 2013 erfolgte Verschmelzung der IC Ictas Uluslararası İnşaat Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi, Ankara/Türkei, auf die Gesellschaft Fraport IC Ictas Havalimani İstetme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei. Der konzerninterne Vorgang hat auf den Konzern-Abschluss keine Auswirkungen.

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

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

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

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

Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	2013	2012
Langfristige Vermögenswerte	551,7	599,8
Kurzfristige Vermögenswerte	187,1	152,9
Eigenkapital	34,6	-7,2
Langfristige Schulden	612,8	667,1
Kurzfristige Schulden	91,4	92,8
Erträge	237,4	191,0
Aufwendungen	172,0	161,6

Tabelle 49

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

Zum Erwerbszeitpunkt werden alle erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte sowie die übernommenen Schulden einschließlich Eventualschulden mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die Anschaffungskosten der Unternehmensakquisition entsprechen den beizulegenden Zeitwerten der hingegebenen Vermögenswerte und der übernommenen Schulden. Anschaffungsnebenkosten werden im Entstehungszeitpunkt aufwandswirksam erfasst. Bedingte Kaufpreisbestandteile werden im Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer bedingten Gegenleistung, die einen Vermögenswert oder eine Schuld darstellt, werden entweder erfolgswirksam oder als Veränderung im sonstigen Ergebnis erfasst. Die Bewertung der Nicht beherrschenden Anteile erfolgt zum beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil des identifizierbaren Nettovermögens des erworbenen Unternehmens. Beim sukzessiven Unternehmenserwerb erfolgt im Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung eine erfolgswirksame Neubewertung zum beizulegenden Zeitwert der bereits gehaltenen Anteile an dem erworbenen Unternehmen.

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

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

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

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

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

Währungsumrechnung

Die Umrechnung ausländischer Jahresabschlüsse in fremder Währung wird gemäß IAS 21 nach dem Konzept der funktionalen Währung vorgenommen. Die Vermögenswerte und Schulden der einbezogenen Gesellschaften werden zum Kurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital zum historischen Kurs und die Aufwendungen und Erträge vereinfachend zu Jahresdurchschnittskursen umgerechnet, da die Gesellschaften in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbstständig sind. Differenzen aus der Währungsumrechnung werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2013	Durchschnittskurs 2013	Stichtagskurs 31.12.2012	Durchschnittskurs 2012
1 US-Dollar (US-\$)	0,7264	0,7530	0,7579	0,7783
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,3395	0,3947	0,4246	0,4322
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1198	0,1225	0,1216	0,1234
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,0937	0,0971	0,0978	0,1003
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2597	0,2785	0,2971	0,2948
100 Russische Rubel (RUB)	2,2093	2,3620	2,4796	2,5046

Tabelle 50

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 erfolgte auf Basis der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten mit Ausnahme der Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten und der erfolgswirksamen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von originären und derivativen Finanzinstrumenten.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

Verkehrs-Entgelte für die Bereitstellung der Flughafen-Infrastruktur teilen sich auf in genehmigungspflichtige (gemäß § 19b Absatz 1 Luftverkehrszulassungsverordnung), die unter anderem Start- und Lande-Entgelte, Abstell-, Passagier- und Sicherheits-Entgelte umfassen, sowie nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte für Bodenverkehrsdienste und Bodenverkehrsdienst-Infrastruktur.

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

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

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

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

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

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

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

Diese Annahmen und Schätzungen beziehen sich unter anderem auf die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Bei Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sind der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter (siehe auch Tz. 37).

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

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich durch sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung von Firmenwerten. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Anpassungen und Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

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

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

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

Geschäfts- oder Firmenwert

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

Zum Zwecke des Werthaltigkeitstests wird ein im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbener Geschäfts- oder Firmenwert ab dem Erwerbszeitpunkt den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns zugeordnet. Im Fraport-Konzern bilden die Konzern-Gesellschaften selbstständige zahlungsmittelgenerierende Einheiten, denen die Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Die Werthaltigkeitsprüfung des Goodwills erfolgt, indem der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit mit ihrem Buchwert einschließlich Goodwill verglichen wird. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Da sich im Fraport-Konzern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten kein Nettoveräußerungspreis verlässlich ermitteln lässt, kommt der Nutzungswert auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) zum Einsatz. Alle Geschäftswerte werden mindestens einmal jährlich auf Werthaltigkeit gemäß IAS 36.88–99 überprüft. Im Falle eines Impairments wird ein Wertminderungsaufwand erfasst. Eine Zuschreibung bei Wegfall der Gründe der Wertminderung erfolgt nicht. Der Geschäfts- oder Firmenwert unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung.

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas (Bulgarien), Lima (Peru) sowie Antalya (Türkei) (siehe auch Tz. 49). Die Dienstleistungskonzessionsverträge für die Flughafen- beziehungsweise Terminal-Betreiberprojekte fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen 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-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst.

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

Soweit notwendig, werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden bei Zugang mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Folgebewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und gegebenenfalls Wertminderungen nach IAS 36. Handelt es sich bei den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten (siehe Fremdkapitalkosten).

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Tabelle 51

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

Wertminderungen nach IAS 36

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

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

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units). Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

Leasing

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

Finance Lease

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

Operate Lease

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

Anteile an assoziierten Unternehmen

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

Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

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

Vorräte

Unter den Vorräten werden 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.

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

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte (siehe Fremdkapitalkosten), erfolgt gleichzeitig eine Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

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

Forderungen und sonstige Vermögenswerte

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

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

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

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

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

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

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu 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.

Eigene Anteile

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 3,60 % (im Vorjahr: 3,17 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt. Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich hier aufgrund des IAS 19 (revised 2011) eine Änderung im Standard. Es wurde der Nettozinsaufwand/-ertrag eingeführt, der die Anwendung des gleichen Zinssatzes sowohl für den Zinsaufwand als auch für die Erträge aus Planvermögen vorschreibt. Bei Fraport wurde bereits in den Vorjahren der gleiche Zinssatz für die Ermittlung des Zinsaufwands als auch für die Erträge aus Planvermögen angewendet.

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

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Methode) berechnet. Die Berechnung erfolgt, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industriefinanzierungen höchster Bonität abgezinst werden. Die Industriefinanzierungen laufen auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf. Sind die Leistungsansprüche aus den leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gedeckt, wird der beizulegende Zeitwert des Planvermögens mit der DBO verrechnet. Nicht durch Planvermögen gedeckte Leistungsansprüche werden als Pensionsverpflichtung 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. 37 und Tz. 52 verwiesen.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

Die Rückstellung für Altersteilzeit wird gemäß IAS 19R 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 rätierlich zugeführt. Die Inanspruchnahme beginnt mit der Passivphase.

Verbindlichkeiten

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

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

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Aktienoptionen

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

Virtuelle Aktienoptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktienoptionen ausgegeben. Dieses virtuelle Aktienprogramm („Long-Term Incentive Programm“) ersetzt das bisherige Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“). Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von 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.

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 2013 beginnen.

Das IASB hat am 16. Juni 2011 Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ verabschiedet. Danach ist die Darstellung des sonstigen Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung zu ändern. Die Posten des sonstigen Ergebnisses, die später in die Gewinn- und Verlustrechnung reklassifiziert werden („Recycling“), sind künftig separat von den Posten des sonstigen Ergebnisses darzustellen, die nicht reklassifiziert werden. Sofern die Posten brutto, das heißt, ohne Saldierung mit Effekten aus latenten Steuern ausgewiesen werden, sind die latenten Steuern nunmehr nicht mehr in einer Summe auszuweisen, sondern den beiden Gruppen von Posten zuzuordnen. Die Änderung wurde am 6. Juni 2012 in EU-Recht übernommen und ist erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen, anzuwenden.

Am 16. Juni 2011 hat das IASB eine überarbeitete Fassung des IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ veröffentlicht. Die Änderungen wurden am 6. Juni 2012 in EU-Recht übernommen und sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Das bisherige Wahlrecht zur Erfassung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zwischen sofortiger Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung, im sonstigen Ergebnis oder der zeitverzögerten Erfassung nach der sogenannten Korridor-Methode wurde abgeschafft. Mit der Neufassung des IAS 19 werden die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste unmittelbar im sonstigen Ergebnis (Other Comprehensive Income, OCI) als Neubewertungen (Remeasurements) erfasst.

Gemäß dem geänderten Standard werden die Erträge aus Planvermögen anhand einer typisierenden Verzinsung des Planvermögens in Höhe des aktuellen Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen ermittelt und gemeinsam mit dem Zinsaufwand als Nettozinsaufwand/-ertrag ausgewiesen. Die Ermittlung des Zinsaufwands und der Erträge aus dem Planvermögen mit dem gleichen Zinssatz wurde bei der Fraport AG bereits angewendet.

Darüber hinaus werden aufgrund der Änderungen des IAS 19 die Aufstockungsleistungen der Altersteilzeitrückstellungen nicht mehr als „Termination Benefits“ sondern als „Other Long-Term Employee Benefits“ 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.

Hinsichtlich der umfangreichen zusätzlichen Angabepflichten des neuen IAS 19 siehe Tz. 37.

Die aus der rückwirkenden Erstanwendung des IAS 19 resultierenden Anpassungen für die Eröffnungsbilanz und den Vorjahresabschluss sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Die erstmalige Anwendung der überarbeiteten Fassung des IAS 19 erfolgt in Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften.

Effekte aus der rückwirkenden Anwendung von IAS 19R

in Mio €	31.12.2012 berichtet	31.12.2012 angepasst	Anpassung	1.1.2012 berichtet	1.1.2012 angepasst	Anpassung
Anpassungen Konzern-Bilanz						
Sonstige Rückstellungen						
langfristig	215,1	211,2	-3,9	214,8	201,8	-13,0
Latente Steuerverpflichtungen	101,3	102,5	1,2	106,9	110,8	3,9
Gewinnrücklagen	1.400,5	1.403,2	2,7	1.317,9	1.327,0	9,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	2.909,8	2.912,5	2,7	2.821,4	2.830,5	9,1
Anpassungen Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung						
Sonstige betriebliche Erträge						
	62,7	55,8	-6,9			
Personalaufwand	-947,8	-942,9	4,9			
Ertragsteuern	-114,5	-112,6	1,9			
Konzern-Ergebnis	251,6	251,5	-0,1			
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	238,3	238,2	-0,1			
Ergebnis je 10€-Aktie in €						
unverwässert	2,59	2,59	0,0			
verwässert	2,58	2,58	0,0			
Anpassungen Konzern-Gesamtergebnisrechnung						
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen						
	0,0	-7,1	-7,1			
darauf entfallene latente Steuern	0,0	0,8	0,8			
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne und Verluste	0,0	-6,3	-6,3			
Gesamtergebnis	209,7	203,3	-6,4			
davon Gesellschafter der Fraport AG	196,7	190,3	-6,4			

Tabelle 52

Für das Geschäftsjahr 2013 sind die Unterschiede zwischen IAS 19R und der nicht mehr angewandten alten Fassung des IAS 19 von untergeordneter Bedeutung. Die in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesenen Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen wären nach der alten Fassung weiterhin in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden.

Am 16. Dezember 2011 hat das IASB Ergänzungen zu IAS 32 und IFRS 7 verabschiedet. Die Ergänzung zu IAS 32 stellt klar, welche Voraussetzungen für die Saldierung von Finanzinstrumenten bestehen. In der Ergänzung wird die Bedeutung des gegenwärtigen Rechtsanspruchs zur Aufrechnung erläutert und klargestellt, welche Verfahren mit Bruttoausgleich als Nettoausgleich im Sinne des Standards angesehen werden können. Einhergehend mit diesen Klarstellungen wurden auch die Vorschriften zu den Anhangangaben in IFRS 7 erweitert. Die Änderung des IAS 32 ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Änderung des IAS 32 wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Die Änderung des IFRS 7 ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Übernahme in das EU-Recht von beiden Änderungen erfolgte am 29. Dezember 2012. Die Anwendung der Ergänzungen zu IFRS 7 hat sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht ausgewirkt.

Am 12. Mai 2011 wurde der Standard IFRS 13 „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“ veröffentlicht. IFRS 13 gibt standardübergreifend einheitliche Bewertungsmaßstäbe für die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert vor; lediglich für IAS 17 und IFRS 2 wird es weitere eigene Regelungen geben. Der Fair Value nach IFRS 13 ist als Preis definiert, der durch den Verkauf eines Vermögenswerts erzielt werden würde beziehungsweise als Preis, der gezahlt werden müsste, um eine Schuld zu übertragen. Wie derzeit aus der Fair Value-Hierarchie des IFRS 7 bekannt, wird ein dreistufiges Hierarchiesystem eingeführt, das bezüglich der Abhängigkeit von beobachtbaren Marktpreisen abgestuft ist. Die neue Fair Value-Bewertung kann gegenüber den bisherigen Vorschriften zu abweichenden Werten führen. Der neue Standard ist erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Anwendung des IFRS 13 hat sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 17. Mai 2012 die „Verbesserungen an den IFRS 2009–2011“ (Annual Improvements) veröffentlicht, wodurch fünf International Financial Reporting Standards (IFRSs) geändert werden. Die Änderungen betreffen im Einzelnen: IFRS 1 bezüglich Fremdkapitalkosten, IAS 1 bei Angaben von Vorjahresvergleichsinformationen, IAS 16 hinsichtlich der Bilanzierung von Ersatzteilen und Wartungsgeräten, IAS 32 hinsichtlich der Bilanzierung von Steuerwirkungen bei Ausschüttungen an Eigenkapitalgeber und bei Transaktionskosten einer Eigenkapitaltransaktion und IAS 34 hinsichtlich Segmentangaben für das Gesamtvermögen und Schulden in der Zwischenberichterstattung. Die Änderungen traten für Berichtsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Verbesserungen an den IFRS 2009–2011 haben sich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns nicht wesentlich ausgewirkt.

Am 20. Dezember 2010 hat das IASB Änderungen zu IAS 12 „Ertragsteuern“ veröffentlicht. Es handelt sich um eine Ergänzung der Ermittlung latenter Steuern für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden (IAS 40.33). Die Änderungen sind erstmals in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden. Im Fraport-Konzern werden als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach dem Anschaffungskostenmodell (IAS 40.56) bewertet. Aus den Änderungen des IAS 12 ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

Das IASB hat am 29. Mai 2013 „Angaben zum erzielbaren Betrag bei nicht-finanziellen Vermögenswerten (Änderungen zu IAS 36)“ veröffentlicht. Mit den Änderungen werden zum einen mit IFRS 13, Bemessung des beizulegenden Zeitwerts, im IAS 36 jüngst eingeführte Angabevorschriften korrigiert und zum anderen erfolgen kleinere Anpassungen an den Angaben, die zu machen sind, wenn eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegt und der erzielbare Betrag auf Grundlage des beizulegenden Zeitwerts abzüglich der Kosten der Veräußerung bestimmt wurde. Die Änderungen des IAS 36 sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, verpflichtend anzuwenden, wobei jedoch eine vorzeitige Anwendung erlaubt ist. Die Anwendung hat retrospektiv zu erfolgen, jedoch nur auf Berichtsperioden, in denen bereits IFRS 13 zur Anwendung kommt. Die Änderung wurde am 20. Dezember 2013 in EU-Recht übernommen. Im Fraport-Konzern wird die Änderung freiwillig zum 1. Januar 2013 angewendet. Die Änderungen 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

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

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

IFRS 10 ersetzt die Konsolidierungsleitlinien in IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ und SIC 12 „Konsolidierung – Zweckgesellschaften“. Der neue IAS 27 „Einzelabschlüsse“ (geändert in 2011) enthält künftig nur die Regelungen zur Bilanzierung von Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen. Mit dem neuen IFRS 10 wird der Begriff der Beherrschung („Control“) neu und umfassend definiert. Nach dem neuen Konzept ist Beherrschung gegeben, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderer Rechte über das potenzielle Tochterunternehmen innehat, es an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Aus diesem Standard können Auswirkungen auf den Umfang des Konsolidierungskreises, unter anderem für Zweckgesellschaften, entstehen. Im Fraport-Konzern werden sich infolge der künftigen Anwendung von IFRS 10 keine Veränderungen des Konsolidierungskreises ergeben. Im Rahmen der Verabschiedung des IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ erfolgten auch Anpassungen an IAS 28. IAS 28 regelt – wie bislang auch – die Anwendung der Equity-Methode. Allerdings wird der Anwendungsbereich durch die Verabschiedung des IFRS 11 erheblich erweitert, da zukünftig nicht nur Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, sondern auch an Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bewertet werden müssen. Die Anwendung der quotalen Konsolidierung für Gemeinschaftsunternehmen entfällt mithin. Für den Übergang von der Quotenkonsolidierung auf die Equity-Methode bestehen spezifische Übergangsvorschriften. Im Fraport-Konzern werden zurzeit alle Gemeinschaftsunternehmen anteilmäßig einbezogen. Die Abschaffung der Quotenkonsolidierung und eine verpflichtende Anwendung der Equity-Methode für Gemeinschaftsunternehmen werden sich künftig auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken. Die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung des IFRS 11 liefern die Übersicht „Einfluss der Gemeinschaftsunternehmen auf den Konzern-Abschluss“ (Tz. 2) sowie der Geschäftsausblick im Prognosebericht des Lageberichts.

In IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ werden Angabevorschriften zu Tochtergesellschaften, Gemeinschafts- und assoziierten Unternehmen sowie zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen zusammengeführt. Die erforderlichen Angaben sind erheblich umfangreicher gegenüber den bisher in IAS 27, IAS 28 und IAS 31 vorzunehmenden Angaben. Die Zielsetzung des IFRS 12 ist es, den Abschlussadressaten quantitative und qualitative Informationen zu geben, damit sie das Wesen der Beteiligung an anderen Unternehmen und die damit verbundenen Risiken sowie die Auswirkungen der Beteiligungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beurteilen können.

Am 28. Juni 2012 hat das IASB Änderungen an den Übergangsvorschriften zu IFRS 10, 11 und 12 veröffentlicht. Durch die Änderung wird klargestellt, dass der Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung des IFRS 10 der Beginn der Berichtsperiode ist, in welcher der Standard erstmals angewendet wird. Darüber hinaus werden Pflichtangaben des IFRS 12 nur für die unmittelbar vorhergehende Vergleichsperiode verlangt. Für nicht zu konsolidierende strukturierte Unternehmen entfällt die Pflicht zur Angabe von Vergleichsinformationen für Perioden, die vor der Erstanwendung des IFRS 12 liegen. Die Änderungen sind anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Änderungen an den Übergangsvorschriften wurden am 5. April 2013 in EU-Recht übernommen.

Am 31. Oktober 2012 hat das IASB die Verlautbarung „Investments Entities“ als weitere Änderung zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 veröffentlicht. Die Änderungen enthalten die Begriffsdefinition für Investment Entities, nehmen derartige Investmentgesellschaften aus dem Anwendungsbereich des IFRS 10 aus und sehen verpflichtende Anhangangaben für Investment Entities vor. Investmentgesellschaften sind von der Einbeziehungspflicht der von ihnen beherrschten Unternehmen in ihren Konzernabschluss befreit. Stattdessen sind die zu Investitionszwecken gehaltenen Beteiligungen zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam zu bewerten. Die neuen Regelungen sind verpflichtend in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen an den Übergangsvorschriften wurden am 21. November 2013 in EU-Recht übernommen. Die Änderungen werden sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 27. Juni 2013 Änderungen des IAS 39 „Novation of Derivatives and Continuation of Hedge Accounting“ veröffentlicht. Die neuen Regelungen sehen vor, dass ein Wechsel der Vertragspartei eines Sicherungsinstruments zu einer zentralen Gegenpartei oder zu einem Mitglied einer zentralen Gegenpartei unter bestimmten Bedingungen keine Beendigung des Hedge Accountings auslöst. So kann die Sicherungsbeziehung nunmehr auch bei Novationen infolge der Einführung von Gesetzen aufrecht erhalten werden. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, retrospektiv anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Änderung wurde am 20. Dezember 2013 in EU-Recht übernommen. Die Änderungen werden sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Das IASB hat am 12. November 2009 IFRS 9 „Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung“ veröffentlicht und am 28. Oktober 2010 Ergänzungen an diesem Standard herausgegeben. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 ersetzen. Finanzielle Vermögenswerte werden zukünftig nur noch in zwei Gruppen kategorisiert und bewertet: zu fortgeführten Anschaffungskosten und zum Fair Value. Die Gruppe der finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten besteht aus solchen finanziellen Vermögenswerten, die nur den Anspruch auf Zins- und Tilgungszahlungen an vorgegebenen Zeitpunkten vorsehen und die zudem im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung das Halten von Vermögenswerten ist. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte bilden die Gruppe zum Fair Value. Unter bestimmten Voraussetzungen kann für finanzielle Vermögenswerte der 1. Kategorie – wie bisher – eine Designation zur Kategorie zum Fair Value („Fair Value Option“) vorgenommen werden. Wertänderungen der finanziellen Vermögenswerte der Kategorie zum Fair Value sind grundsätzlich im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Für bestimmte Eigenkapitalinstrumente kann vom Wahlrecht Gebrauch gemacht werden, Wertänderungen im sonstigen Ergebnis zu erfassen; Dividendenansprüche aus diesen Vermögenswerten sind jedoch im Gewinn oder Verlust zu erfassen. Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Der wesentlichste Unterschied betrifft die Erfassung von Wertänderungen von zum Fair Value designierten finanziellen Verbindlichkeiten. Zukünftig sind diese aufzuteilen: Der auf das eigene Kreditrisiko entfallende Teil ist im sonstigen Ergebnis zu erfassen, der verbleibende Teil der Wertänderung ist im Gewinn oder Verlust zu erfassen. IFRS 9 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht – erstmals anzuwenden in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen.

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

Das IASB hat am 19. November 2013 Ergänzungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Ergänzungen an IFRS 9 enthalten neue Regelungen zum Hedge Accounting in Form eines neuen allgemeinen Modells für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Des Weiteren hat das IASB den bisher in IFRS 9 enthaltenen Zeitpunkt für seine Erstanwendungspflicht ab dem 1. Januar 2015 aufgehoben. Ein neuer Erstanwendungszeitpunkt wird erst festgelegt, wenn der Standard vollständig vorliegt. Auch erst dann ist ein Endorsement durch die EU vorgesehen.

Die Auswirkungen der Neuregelungen des IFRS 9 auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit noch untersucht.

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 ist vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme in EU-Recht für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Änderungen werden sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 21. November 2013 Änderungen an IAS 19 „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 sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 12. Dezember 2013 die „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ sowie „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ (Annual Improvements) veröffentlicht, wodurch insgesamt elf International Financial Reporting Standards (IFRSs) geändert werden. Die Änderungen zur „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ betreffen im Einzelnen: IFRS 1 hinsichtlich der Definition „Ausübungsbedingungen“, IFRS 3 hinsichtlich der Bilanzierung bedingter Kaufpreiszahlungen bei Unternehmenserwerben, IFRS 8 hinsichtlich der Anhangangaben in Bezug auf die Zusammenfassung von Geschäftssegmenten und zur Überleitungsrechnung vom Segmentvermögen zum Konzernvermögen, IFRS 13 bezüglich des Unterlassens der Abzinsung von kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten, IAS 16 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode, IAS 24 in Bezug auf die Definition von „nahe stehenden Unternehmen“ und deren Einfluss auf die Auslegung des Begriffs „Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen“ und IAS 38 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode. Die Änderungen zu „Verbesserungen an den IFRS 2011–2013“ betreffen im Einzelnen: IFRS 1 bezüglich der Definition in IFRS 1.7 „alle IFRS, die am Ende der Berichtsperiode gelten“, IFRS 3 im Hinblick auf die Ausnahme vom Anwendungsbereich für Gemeinschaftsunternehmen, IFRS 13 in Bezug auf den Anwendungsbereich der sogenannten Portfolio Exception, und IFRS 40 hinsichtlich 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 Änderungen treten für Berichtsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen. Die Auswirkungen der Neuregelungen auf den Konzern-Abschluss der Fraport AG werden derzeit noch untersucht.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2013	2012
Aviation		
Flughafen-Entgelte	697,2	673,6
Sicherheitsdienstleistungen	97,9	98,3
Übrige Umsatzerlöse	50,1	51,5
Gesamt	845,2	823,4
Retail & Real Estate		
Real Estate	180,2	175,2
Retail	198,5	179,8
Parkierung	75,1	73,5
Übrige Umsatzerlöse	15,2	24,4
Gesamt	469,0	452,9
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	393,7	393,3
Infrastruktur-Entgelte	262,5	256,0
Gesamt	656,2	649,3
External Activities & Services	591,0	516,4
Gesamt	2.561,4	2.442,0

Tabelle 53

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

Im Segment Retail & Real Estate sind Erlöse aus operativen Leasingverhältnissen enthalten. Die Summe der im Geschäftsjahr erfassten umsatzabhängigen Flächenmieten beträgt 167,6 Mio € (im Vorjahr: 175,5 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 46 Jahre. Auch hier bestehen keine Kaufoptionen.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 418,7 Mio € (im Vorjahr: 423,2 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 285,1 Mio € (im Vorjahr: 275,7 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 2013 9,4 Mio € (im Vorjahr: 6,8 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 65,7 Mio € (im Vorjahr: 28,7 Mio €) enthalten.

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

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2013
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	85,6	186,3	856,4	1.128,3

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

Tabelle 54

6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

Bestandsveränderung

in Mio €	2013	2012
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,6	0,5

Tabelle 55

7 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2013	2012
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,1	44,0

Tabelle 56

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

8 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2013	2012 angepasst
Auflösungen von Rückstellungen	8,5	23,4
Gewinne aus Anlagenabgängen	3,6	1,1
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,6	1,7
Auflösungen von Wertberichtigungen	2,3	0,8
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	2,2
Passiver Schallschutz	0,0	8,1
Sonstige	16,0	18,5
Gesamt	34,3	55,8

Tabelle 57

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

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

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2013	2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-100,4	-103,4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-512,6	-454,7
Gesamt	-613,0	-558,1

Tabelle 58

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 Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 49) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 96,1 Mio € (im Vorjahr: 87,7 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 65,7 Mio € (im Vorjahr: 28,7 Mio €).

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2013	2012 angepasst
Löhne und Gehälter	-766,7	-764,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-137,3	-137,1
Aufwendungen für Altersversorgung	-42,8	-41,6
Gesamt	-946,8	-942,9

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2013	2012
Stammbeschäftigte	19.766	19.793
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	1.181	1.170
Gesamt	20.947	20.963

Tabelle 59

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres 2013 beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter) betrug in den vollkonsolidierten Unternehmen 20.481 (im Vorjahr: 20.535), in den quotal konsolidierten Unternehmen anteilig 466 (im Vorjahr: 428).

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

11 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2013	2012
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-72,8	-71,0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-10,9	-8,6
Sachanlagen	-267,6	-272,6
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-0,3	-0,2
außerplanmäßig	-0,5	-0,3
Gesamt	-352,1	-352,7

Tabelle 60

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die per Saldo zu Minderabschreibungen in Höhe von 0,4 Mio € (im Vorjahr: Mehrabschreibungen von 15,5 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den durchgeführten Werthaltigkeitstests gemäß IAS 36 Wertminderungen in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €). Diese entfallen in voller Höhe auf als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Diesbezüglich wird auf Tz. 22 verwiesen.

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

Der Bestimmung der zukünftigen Mittelzuflüsse und -abflüsse der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2014 bis 2019 und der aktuellen Langfristplanung bis 2025 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktpformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate (zwischen 0,0% und 2,0%) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderspezifischer gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) von 6,43% bis 11,33% (im Vorjahr: 6,2% bis 10,18%) verwendet.

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2013	2012
Versicherungen	-25,5	-26,1
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-23,7	-18,9
Mieten und Leasingaufwendungen	-21,4	-24,7
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-17,0	-18,5
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-12,3	-2,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-7,0	-5,5
Sonstige Steuern	-9,7	-5,8
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,8	-21,0
Sonstiges	-71,0	-70,1
Gesamt	-191,4	-192,6

Tabelle 61

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 14,9 Mio € (im Vorjahr: 14,6 Mio €) enthalten. Im Geschäftsjahr 2013 fielen keine bedingten Mietzahlungen an (im Vorjahr: 3,0 Mio €).

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

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

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den jeweiligen Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 2,3 Mio € (im Vorjahr: von 1,9 Mio €) enthalten. Sie setzten sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2013		2012	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,1	0,4	1,1	0,4
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,0	0,2	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,1	0,0
Sonstige Leistungen	0,4	0,0	0,1	0,0
Gesamt	1,9	0,4	1,5	0,4

Tabelle 62

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2013	2012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	38,8	52,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-215,8	-226,7

Tabelle 63

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

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

in Mio €	2013	2012
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	35,9	49,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-207,6	-218,5

Tabelle 64

14 Ergebnis aus assoziierten Unternehmen

Das Ergebnis aus assoziierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

Ergebnis aus assoziierten Unternehmen

in Mio €	2013	2012
Thalita Trading Ltd./Northern Capital Gateway LLC	-16,4	8,1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	2,5	2,8
Airmail Center Frankfurt GmbH	0,6	0,7
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,3	0,5
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	-0,6	-0,4
Gesamt	-13,6	11,7

Tabelle 65

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2013	2012
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	2,6	1,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	0,8	15,1
Bewertung von Derivaten	11,7	0,4
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	0,0	23,2
Sonstiges	0,5	4,9
Gesamt	15,6	44,7
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-8,4	-2,8
Fremdwährungskursverluste realisiert	-2,4	-1,1
Bewertung von Derivaten	0,0	-10,0
Sonstiges	-1,6	-0,3
Gesamt	-12,4	-14,2
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	3,2	30,5

Tabelle 66

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2013	2012 angepasst
Laufende Ertragsteuern	-98,9	-109,6
Latente Ertragsteuern	-6,1	-3,0
Gesamt	-105,0	-112,6

Tabelle 67

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

Der laufende Ertragsteueraufwand der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2013 beträgt 70,6 Mio € (im Vorjahr: 80,4 Mio €). Davon entfällt auf den Posten „Steuern Vorjahre“ ein Betrag von 0,1 Mio € (im Vorjahr: Ertrag in Höhe von 6,8 Mio €).

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

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

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

Zum 31. Dezember 2013 verfügt der Fraport-Konzern über aus derzeitiger Sicht nicht nutzbare steuerliche Verlustvorräte in Höhe von zirka 7,9 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte resultieren im Wesentlichen aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG sowie der Fraport Cargo Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorräte. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorräte geltend gemacht werden können.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 145,2 Mio € (im Vorjahr: 144,0 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese latenten Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften. Die Beträge sind aus Konzern-Sicht nicht wesentlich.

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

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

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

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2013		2012	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern (angepasst)
Sachanlagen einschließlich Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2,0	-280,5	2,4	-282,0
Finanzanlagen	0,2	-0,8	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	34,0	-29,3	22,8	-18,9
Rechnungsabgrenzungen	31,1	-2,1	31,3	-0,7
Pensionsrückstellungen	4,6	0,0	3,9	0,0
Sonstige Rückstellungen	58,3	-53,9	49,1	-41,7
Verbindlichkeiten	156,9	-15,1	165,6	-14,1
Finanzderivate	36,7	-2,9	51,5	-4,2
Verlustvorträge	1,1	0,0	1,3	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	324,9	-384,6	327,9	-361,6
Saldierung	-281,4	281,4	-278,7	278,7
Konsolidierungsmaßnahmen	0,2	-17,2	0,0	-19,6
Konzern-Bilanz	43,7	-120,4	49,2	-102,5

Tabelle 68

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 15,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 12,0 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 1,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 0,8 Mio €) ergaben sich aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne.

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2013	2012 angepasst
Ergebnis vor Ertragsteuern	340,7	364,1
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-105,6	-112,9
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	12,7	11,0
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-1,5	-2,4
Steuern Vorjahre	0,0	-6,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-6,0	-12,2
Steuereffekt auf steuerfreie und periodenverschobene steuerpflichtige Erträge	-1,7	15,2
Erstmaliger Ansatz latenter Steuern auf Verlustvorträge	0,0	-0,1
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-5,3	-5,2
Sonstiges	2,4	0,8
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-105,0	-112,6

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

Tabelle 69

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2013 30,8 % (im Vorjahr: 30,9 %).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2013		2012 angepasst		2012 berichtet	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	221,0	221,0	238,2	238,2	238,3	238,3
Gewichtete Aktienzahl	92.173.637	92.532.887	92.012.909	92.443.382	92.012.909	92.443.382
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	2,40	2,39	2,59	2,58	2,59	2,58

Tabelle 70

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2013 ermittelte sich aus dem gewichteten Durchschnitt an im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil am Grundkapital von 10€ entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung erhöhte sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 92.134.391 auf 92.212.289 zum 31. Dezember 2013. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.173.637 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 2,40€.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) sowie durch die Ausgabe von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans (bedingtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.532.887 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 2,39€.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012
Antalya-Gruppe	15,9	15,9
FraSec	22,4	22,4
Media	0,3	0,3
Gesamt	38,6	38,6

Tabelle 71

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.006,1	1.031,2

Tabelle 72

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelte es sich um die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 49) aktivierten Konzessionszahlungen von 807,0 Mio € (im Vorjahr: 785,0 Mio €) und getätigten Investitionen von 199,1 Mio € (im Vorjahr: 246,2 Mio €). Sie betreffen den Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya mit 548,0 Mio € (im Vorjahr: 597,8 Mio €) und an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 262,8 Mio € (im Vorjahr: 274,7 Mio €) sowie in Varna und Burgas mit 195,3 Mio € (im Vorjahr: 158,7 Mio €).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	57,8	44,2

Tabelle 73

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte betreffen insbesondere Software.

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.629,0	3.566,7
Technische Anlagen und Maschinen	1.615,8	1.523,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	157,0	162,5
Anlagen im Bau	586,3	674,6
Gesamt	5.988,1	5.927,3

Tabelle 74

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2013 beliefen sich auf 395,1 Mio €. Davon entfallen 179,5 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens und 56,9 Mio € auf den im Oktober 2012 bereits in Betrieb genommenen Flugsteig A-Plus, einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 17,5 Mio € (im Vorjahr: 27,4 Mio €) aktiviert. Auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich war, entfallen 15,6 Mio € (im Vorjahr: 18,2 Mio €). Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,3% (im Vorjahr: rund 4,7%). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens stehen.

Aus der konkreten Finanzierung der New Passenger Terminals und der Start-/Landebahnen in Varna und Burgas wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) aktiviert. Der durchschnittliche Finanzierungskostensatz für dieses Projekt lag bei rund 4,2% (im Vorjahr: 3,8%).

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 18,7 Mio € (im Vorjahr: 22,9 Mio €) belastet.

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 57,0 Mio € (im Vorjahr: 69,5 Mio €) bilanziert:

Finanzierungsleasingverträge (2013)

in Mio €	Buchwert 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2013
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	24,9	0,3	0,0	2,6	22,6
Technische Anlagen und Maschinen	44,2	0,0	6,4	7,1	30,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,3	3,6	0,0	0,2	3,7
Gesamt	69,5	3,9	6,4	10,0	57,0

Tabelle 75

Finanzierungsleasingverträge (2012)

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

Tabelle 76

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

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

Des Weiteren enthält dieser Posten ein von der Fraport Cargo Services GmbH bis zum Jahr 2023 angemietetes Fracht- abfertigungs- und Bürogebäude. Der Vertrag enthält eine zweimalige Option zur Verlängerung der Mietlaufzeit um jeweils weitere fünf Jahre. Aufgrund der nahezu vollständigen Übernahme wirtschaftlicher Rechte und Pflichten an dem Gebäude und der Tatsache, dass die Vertragsdauer den wesentlichen Teil der Nutzungsdauer übersteigt, wird das wirtschaftliche Eigentum an dem Gebäude dem Mieter zugerechnet.

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich das Netzwerk auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, ist der Fraport AG das wirtschaftliche Eigentum zuzurechnen. Des Weiteren enthalten die technischen Anlagen und Maschinen einen weiteren IT-Servicevertrag mit der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung von Server- und Datenspeicherkapazitäten. Das hierzu benötigte Rechenzentrum befindet sich auf dem Gelände der Fraport AG. Die Fraport AG ist alleiniger Leistungsempfänger der Server- und Datenspeicherleistungen. Beide Verträge haben eine Laufzeit bis 2018. Im Nachgang an eine beim Leasinggeber durchgeführte Inventur im Geschäftsjahr hat sich die Quantität der zur Verfügung gestellten Infrastruktur im Berichtsjahr verringert, sodass das Leasingverhältnis diesbezüglich angepasst wurde.

Bei den übrigen Leasingverträgen handelt es sich überwiegend um Spezialfahrzeuge. Die Laufzeiten enden zwischen 2014 und 2015. Im Geschäftsjahr wurden ausstehende Verbindlichkeiten einiger Spezialfahrzeuge vorzeitig getilgt, was zu einem Abgang von 2,8 Mio € führte, da vertraglich geregelt war, dass bei vollständiger Begleichung der Übergang des Eigentums stattfindet.

Die Zugänge in Höhe von 3,6 Mio € bei den anderen Anlagen/Betriebs- und Geschäftsausstattung resultieren aus einer im Geschäftsjahr durchgeführten Sale-and-Lease-Back-Transaktion mit neun Spezialfahrzeugen mit der SüdLeasing GmbH, Stuttgart. Nach Verkauf der in 2012 angeschafften Spezialfahrzeuge an die SüdLeasing GmbH, werden diese bis 30. April 2023 zurückgemietet. Da der Mindestleasingzeitraum den überwiegenden Teil der verbleibenden wirtschaftlichen Nutzungsdauer deckt, wurde die Vereinbarung als Finanzierungsleasing klassifiziert.

22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen gelegenen Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2013	Buchwert 31.12.2012	Fair Value 31.12.2013	Fair Value 31.12.2012
Unbebaute Grundstücke – Level 2	3,0	3,0	3,0	3,0
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,1	8,1	9,3	9,0
Bebaute Grundstücke – Level 3	36,6	23,3	43,0	29,7
Gesamt	47,7	34,4	55,3	41,7

Tabelle 77

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen der Gemarkung Kelsterbach, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen. Der beizulegende Wert der Grundstücke wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 19. Mai 2010 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt.

Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeter-Preise 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 sowie gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene gewerblich genutzte Grundstücke.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte 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. Im Geschäftsjahr lag der beizulegende Wert zweier Gebäude unter dem Buchwert, sodass sich Wertminderungen in Höhe von insgesamt 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) ergaben.

Hinsichtlich der Bewertung der Immobilien des Ankaufprogramms findet das Discounted Cash Flow-Verfahren unter Zugrundelegung einer ewigen Rente Anwendung. Wesentliche Eingangsparameter hierbei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Die Zugänge des Berichtsjahres entfallen mit 14,4 Mio € überwiegend auf das freiwillige Ankaufprogramm von Immobilien in Flörsheim.

Voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit ergeben sich für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest.

Im Geschäftsjahr 2013 sind Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €) aufgewendet worden, davon 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) für Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 1,4 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €).

23 Anteile an assoziierten Unternehmen

Anteile an assoziierten Unternehmen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	104,2	104,8
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	14,4	15,2
Airmail Center Frankfurt GmbH (ACF)	1,8	1,7
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,8	0,9
Thalita Trading Ltd./Northern Capital Gateway LLC	0,0	14,0
Tradeport Hong Kong Ltd.	0,0	0,0
Gesamt	121,2	136,6

Tabelle 78

Im Konzern-Anlagespiegel werden unter den Zugängen neben Anteilserwerben auch positive Ergebnisse der Konzern-Gesellschaften ausgewiesen; unter den Abgängen werden Ausschüttungen (in 2013: Xi'an mit 2,0 Mio €, ASG mit 0,5 Mio € und ACF mit 0,5 Mio €) sowie negative Ergebnisse erfasst.

Bei der Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong, beträgt zum 31. Dezember 2013 der kumulierte Gesamtbetrag an nicht erfassten anteiligen Verlusten –1,8 Mio € (im Vorjahr: –2,4 Mio €). Das anteilige Ergebnis der Berichtsperiode beträgt +0,5 Mio € (im Vorjahr: +0,5 Mio €). Bei der Northern Capital Gateway LLC wurden im Berichtsjahr weitere anteilige Verluste in Höhe von 0,6 Mio € nicht mehr erfasst.

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

Finanzinformationen zu assoziierten Unternehmen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Vermögenswerte	2.389,8	2.163,3
Eigenkapital	552,2	596,5
Schulden	1.837,6	1.566,8
Erlöse	938,1	910,5
Periodenergebnis	–35,0	37,8

Tabelle 79

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Available for Sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere des Anlagevermögens	517,3	497,0
Sonstige Beteiligungen	59,5	63,0
Fair Value-Option		
Wertpapiere	0,0	0,9
Ausleihungen		
Ausleihungen an Beteiligungen	123,2	128,4
Sonstige Ausleihungen	27,6	53,4
Gesamt	727,6	742,7

Tabelle 80

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 168,2 Mio € getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Die weiteren Veränderungen betreffen Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2014 fälligen Wertpapieren in Höhe von 149,1 Mio € sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von –1,9 Mio €.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte eine Reduzierung der Fondsanteile in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: Aufstockung von 5,7 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 57,6 Mio € (im Vorjahr: 64,0 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 54,2 Mio € (im Vorjahr: 65,9 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 39). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen der Kategorie „Available for Sale“ betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien, für die sich im Berichtsjahr ein neuer abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Veränderungen der sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen mit 15,0 Mio € Zugänge aufgrund von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Fällige Schuldscheindarlehen in Höhe von 40,2 Mio € wurden in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte umgliedert.

Die Ausleihungen an Beteiligungen betreffen wie im Vorjahr mit 120,3 Mio € ein Gesellschafterdarlehen an die Northern Capital Gateway LLC (NCG), St. Petersburg/Russland. Für dieses Gesellschafterdarlehen hat die Bundesrepublik Deutschland eine Garantie für Direktinvestitionen im Ausland übernommen. Sollte das Darlehen vorzeitig gekündigt werden, sind zur Gewährleistung der Garantieansprüche, die Interessen der Bundesrepublik Deutschland zu berücksichtigen.

25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2013	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	0,3	4,7	5,0	3,6	–	3,6
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,7	29,6	30,3	0,8	18,1	18,9
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,6	–	0,6	2,2	–	2,2
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	304,0	–	304,0	265,4	–	265,4
Erstattung „Passiver Schallschutz“	12,7	109,5	122,2	12,0	73,5	85,5
Sonstige Vermögenswerte	107,0	1,7	108,7	90,7	–	90,7
Rechnungsabgrenzungen	13,1	24,3	37,4	10,5	25,5	36,0
Gesamt	438,4	169,8	608,2	385,2	117,1	502,3
davon finanzielle Vermögenswerte	376,4	36,0	412,4	328,7	18,1	346,8

Tabelle 81

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um Baukostenzuschüsse. Die Baukostenzuschüsse werden bei der Fraport AG insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Unter den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Available for Sale“ sind Wertpapiere mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr enthalten. Die Veränderung resultierte sowohl aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus anderen Finanzanlagen als auch aus Zugängen in Höhe von rund 448,0 Mio € sowie aus den Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 390,0 Mio €.

Unter den sonstigen Vermögenswerten sind unter anderem Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr von rund 40,1 Mio € (im Vorjahr: 28,1 Mio €) enthalten.

Aus Bonitätsveränderungen haben sich keine Einflüsse ergeben, da die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings unverändert waren.

Der Posten Erstattung „Passiver Schallschutz“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Entgelten für passiven Schallschutz der Luftverkehrsgesellschaften, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt in Höhe der geschätzten Aufwendungen für die Kostenerstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen. Im Geschäftsjahr 2013 kam es aufgrund des Erlasses des Entwurfs der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung) zu einer barwertigen Erhöhung des Erstattungsanspruchs in Höhe von 48,3 Mio €. Hinsichtlich der korrespondierenden barwertigen Erhöhung der sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 39 verwiesen.

Die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Die in diesem Geschäftsjahr durchgeführte Wertberichtigung betrug 5,7 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €). Wesentliche überfällige Posten sind nicht vorhanden.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2013	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	2,1	20,3	22,4	35,0	19,5	54,5

Tabelle 82

Der wesentliche Posten in den Ertragssteuerforderungen betrifft das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften (SEStEG)“ trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Absatz 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Die Fraport AG hat nach § 37 Absatz 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in 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 2013 24,4 Mio € (im Vorjahr: 30,5 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt 20,3 Mio € (im Vorjahr: 24,9 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Latente Steueransprüche	43,7	49,2

Tabelle 83

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	55,1	57,4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,0	17,3
Unfertige Leistungen	2,6	2,0
Sonstige	0,6	1,0
Gesamt	75,3	77,7

Tabelle 84

In den Grundstücken und Gebäuden sind in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Immobilien des Gateway Gardens-Geländes in Höhe von 31,0 Mio € (im Vorjahr: 30,3 Mio €) sowie des Mönchhof-Geländes in Höhe von 24,1 Mio € (im Vorjahr: 27,1 Mio €) enthalten.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 2,3 Mio € (im Vorjahr: 3,6 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag zwischen rund 1,3% und 2,8% (im Vorjahr: zwischen rund 1,7% und 3,1%).

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 zwischen 4,5% (Gateway Gardens-Gelände) und 5,3% nach Steuern für das Mönchhof-Gelände (im Vorjahr: jeweils 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 und Gateway Gardens.

Für 2014 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 7,3 Mio € (im Vorjahr: rund 8,1 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (47,8 Mio €) soll in 2015 und später realisiert werden.

Die Erschließungsflächen der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH sind durch Grundschulden belastet.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen. Die zur Veräußerung erbrachten Leistungen ergeben sich im Wesentlichen aus Personalaufwendungen der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Gegen fremde Unternehmen	181,6	180,0

Tabelle 85

Zum Abschlussstichtag 2013 besteht ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 181,6 Mio € ohne Berücksichtigung von Sicherheiten. Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Davon weder überfällig noch wertgemindert	Davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
			< 30 Tage	30–180 Tage	> 180 Tage
31.12.2013	181,6	91,4	36,7	19,2	34,3
31.12.2012	180,0	95,4	44,9	9,7	30,0

Tabelle 86

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag 2013 keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es bestehen keine Risikokonzentrationen in Bezug auf die offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 6,5 Mio € (im Vorjahr: 8,8 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 24,8 Mio € (im Vorjahr: 22,7 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder

verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

Als Sicherheiten für Finanzschulden waren zum Bilanzstichtag 1,6 Mio € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verpfändet (im Vorjahr: 6,8 Mio €).

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

Wertberichtigungskonto

in Mio €	2013	2012
Stand 1. Januar	35,1	31,9
Aufwendungen aus der Wertberichtigung	12,3	9,3
Auflösung	-2,3	-0,7
Inanspruchnahmen	-10,1	-5,4
Währungskursänderungen	0,0	0,0
Stand 31. Dezember	35,0	35,1

Tabelle 87

Die Netto-Zuführungen enthalten Aufwendungen aus Wertberichtigungen in Höhe von 12,3 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €), die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden sowie umsatzmindernd gebuchte Einzelwertberichtigungen und Auflösungen von Einzelwertberichtigungen.

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	605,1	821,9

Tabelle 88

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 332,4 Mio € (im Vorjahr: 584,0 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 Bankguthaben in Höhe von 105,3 Mio € (im Vorjahr: 110,8 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012 angepasst
Gezeichnetes Kapital	922,1	921,3
Kapitalrücklage	590,2	588,0
Gewinnrücklagen	1.540,8	1.403,2
Gesamt	3.053,1	2.912,5

Tabelle 89

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr 2013 um 0,8 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt. Der Anstieg betrifft mit 0,6 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP.

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

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.289.654 (im Vorjahr: 92.211.756) 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 1.1.2013	92.211.756	92.134.391	77.365	773.650	0,0839
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen 2013	22.600	22.600			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (27.6.2013)	55.298	55.298			
Stand 31.12.2013	92.289.654	92.212.289	77.365	773.650	0,0838

	Gezeichnetes Kapital Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2012	91.955.867	91.878.502	77.365	773.650	0,0841
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen 2012	201.650	201.650			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (28.6.2012)	54.239	54.239			
Stand 31.12.2012	92.211.756	92.134.391	77.365	773.650	0,0839

Tabelle 90

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden am 27. Juni 2013 zu einem Preis von 45,00€ an die Mitarbeiter ausgegeben.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2013 wurden aus dem genehmigten Kapital 552.980 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet. 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.

Zum 31. Dezember 2013 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

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

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2013 beträgt 3,4 Mio €. In 2013 wurden von den gewährten Optionen der fünften Tranche des MSOP 2005 0,2 Mio € (22.600 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des MSOP 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des MSOP 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Aktien, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung, erfüllt.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 2.016.150 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG. Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,2 Mio € resultiert in Höhe von 1,9 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (35,00 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 55.298 Aktien) sowie in Höhe von 0,3 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (13,59 €) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (22.600 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.

Die Währungsumrechnungsdifferenzen betragen insgesamt 3,7 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €), darin sind in Höhe von –9,2 Mio € Währungsdifferenzen aus der Bewertung nach der At-Equity-Methode der philippinischen Gesellschaften enthalten, die gemäß IAS 21 erst beim Abgang der Gesellschaften zulasten des Konzern-Ergebnisses ausgebucht werden.

Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –103,2 Mio € (im Vorjahr: –144,7 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 21,9 Mio € (im Vorjahr: 27,7 Mio €).

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der Fraport AG in Höhe von 115,4 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,25 € je Aktie.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 eine Dividende in Höhe von 1,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 115,2 Mio € (im Vorjahr: 114,8 Mio €).

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	31,0	22,4
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	14,7	13,3
Gesamt	45,7	35,7

Tabelle 91

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Fraport Peru S.A.C., FSG Flughafen-Service GmbH, FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Media Frankfurt GmbH und Lima Airport Partners S.R.L.

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2012
Finanzschulden	314,9	4.146,8	4.461,7	196,6	4.401,0	4.597,6

Tabelle 92

Bei festverzinslichen Darlehen, die beim Auslaufen prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Den festverzinslichen Krediten werden auch diejenigen variabel verzinslichen Kredite zugeordnet, bei denen der Zins durch den Abschluss von Zinssicherungsgeschäften festgeschrieben wurde.

Bezüglich weiterer Erläuterungen der Finanzschulden wird auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im Konzern-Lagebericht verwiesen.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2012
Gegenüber fremden Unternehmen	162,4	50,8	213,2	214,4	64,4	278,8

Tabelle 93

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 30,6 Mio € (im Vorjahr: 32,5 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafen-Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

35 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2013	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2012
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,1	–	2,1	2,1	–	2,1
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	4,3	–	4,3	2,4	–	2,4
Gegenüber assoziierten Unternehmen	0,9	–	0,9	0,8	–	0,8
Gegenüber Beteiligungen	2,1	–	2,1	1,7	–	1,7
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,3	13,4	14,7	2,2	13,4	15,6
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	7,6	60,4	68,0	7,3	65,0	72,3
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	72,4	570,0	642,4	76,5	598,3	674,8
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	–	176,5	176,5	–	244,2	244,2
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	87,7	69,1	156,8	70,2	85,5	155,7
Gesamt	178,4	889,4	1.067,8	163,2	1.006,4	1.169,6
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	109,2	578,2	687,4	104,5	614,1	718,6

Tabelle 94

Die Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen beinhalten insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen, die an die Nutzer weiterberechnet werden. Die Investitionszuschüsse betreffen Zuschüsse der öffentlichen Hand in Höhe von 8,7 Mio € (im Vorjahr: 9,2 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 6,4 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

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 Antalya, Lima sowie Varna und Burgas.

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Leasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

Fälligkeit der Leasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2013
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	12,4	45,3	18,9	76,6
Abzinsungsbeträge	3,2	7,3	4,1	14,6
Barwerte	9,1	38,0	14,9	62,0

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

Tabelle 95

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 3,0% und 8,6% (im Vorjahr: zwischen 5,0% und 8,6%).

36 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012 angepasst
Latente Steuerverpflichtungen	120,4	102,5

Tabelle 96

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgte gemäß IAS 12 nach dem „Temporary Concept“. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

37 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns gibt es Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene, sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 20 (im Vorjahr: 20) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 19,3 Mio € (im Vorjahr: 18,3 Mio €) angesetzt. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt (siehe auch Tz. 52). Für 2013 werden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,2 Mio € (im Vorjahr: 1,2 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr 1,2 Mio € erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 15,7 Jahre für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,7 Jahre für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

Saldierung

in Mio €	2013	2012
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung finanzierten Verpflichtung	18,5	18,9
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-19,3	-18,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	-0,8	0,6
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung finanzierten Verpflichtung	26,7	26,8
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	26,7	27,4

Tabelle 97

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 366 Anwartschaften (davon 196 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €), für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2013 ein Barwert von 5,6 Mio €. Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 5,3 Mio € gegenüber aktiven und 1,0 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 10,2 Jahren.

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 verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 15 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 4,0 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 3,5 Mio €, gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 0,5 Mio €. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug im Geschäftsjahr 2013 6,6 Jahre.

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtung werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2013 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten vom 17. beziehungsweise 23. Dezember 2013 erstellt. Veränderungen in der Verpflichtung ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2013)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2013	45,8	-18,3	27,4
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,2	0,0	2,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,2	0,0	2,2
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	1,4	-0,6	0,8
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	0,1	0,0	0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-2,2	0,0	-2,2
Summe Remeasurements	-2,1	0,2	-1,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,2	-1,2
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,6	-1,4
Überdeckung	0,0	0,0	0,8
Zum 31. Dezember 2013	45,3	-19,3	26,7

Tabelle 98

Pensionsverpflichtungen (2012)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2012	37,6	-16,9	20,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,7	0,0	1,7
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	1,7	0,0	1,7
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	1,7	-0,4	1,3
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	0,1	0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,7	0,0	0,7
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	6,3	0,0	6,3
Summe Remeasurements	7,0	0,1	7,1
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,1	-1,1
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,2	0,0	-2,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2012	45,8	-18,3	27,4

Tabelle 99

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2013	2012
Rechnungszinssatz	3,60%	3,17%
Anpassung der Renten	2,50%	2,50%
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Tabelle 100

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen der Vorstände, da es sich hierbei um die wesentlichen Verpflichtungen handelt. Alle anderen Pensionsverpflichtungen haben im Wesentlichen die gleichen Annahmen.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2013)

in Mio €		
	Rückgang des Rechnungszins um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszins um 0,5 %
Rechnungszinssatz	2,6	-2,4
	Rückgang der Inflation um 0,25 %	Anstieg der Inflation um 0,25 %
Inflation	-0,8	0,8
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit	1,3	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,1	

Tabelle 101

Die Analyse der Inflation beinhaltet sowohl die Veränderung der Bezüge sowie der Rententrends. Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den allgemeinem versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Einige Pensionsleistungen sind mit der Inflation verbunden und höhere Inflation wird zu höheren Verbindlichkeiten führen. 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 gemäß § 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.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan erfordert nach IAS 19.32 jedoch genaue Angaben über den Anteil der Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft an der Gesamtverpflichtung sowie den genauen Anteil am Gesamtvermögen der ZVK. Sind nur unzureichende Informationen vorhanden und deckt eine Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34 b), 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 Verpflichtungsumfangs 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 28,1 Mio € (im Vorjahr: 26,8 Mio €) als Beitrag für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 29,4 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 66,0 Mio € (im Vorjahr: 71,7 Mio €) abgeführt.

38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2013	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2012
Ertragsteuerrückstellungen	8,1	54,1	62,2	5,3	80,2	85,5

Tabelle 102

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 62,2 Mio € (im Vorjahr: 85,5 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet. Der Rückgang der Ertragsteuerrückstellungen ist auf die Beendigung der Betriebsprüfung 2003–2005 bei der Fraport AG in 2013 zurückzuführen.

39 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

Lang- und kurzfristige Personalarückstellungen

in Mio €	1.1.2013 angepasst	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2013
Personal	75,8	-49,7	-3,2	62,2	85,1
davon langfristig	12,1				8,9
davon kurzfristig	63,7				76,2

Tabelle 103

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie für Ansprüche aus Zeitguthaben gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden seit dem 1. Januar 2013 übereinstimmend zum IAS 19R gebildet. Die rückwirkende Anwendung wurde in Übereinstimmung mit IAS 8 durchgeführt, siehe Tz. 4. Die Guthaben für Altersteilzeit und die Ansprüche aus den Zeitguthaben werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2013	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2013
Umwelt	37,6	-5,1	0,0	3,3	-0,7	35,1
Passiver Schallschutz	91,0	-4,3	0,0	57,6	-1,2	143,1
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	57,9	-0,3	-23,8	0,0	-0,6	33,2
Übrige	168,7	-43,5	-5,3	56,8	-0,6	176,1
Gesamt	355,2	-53,2	-29,1	117,7	-3,1	387,5
davon langfristig	199,1					226,2
davon kurzfristig	156,1					161,3

Tabelle 104

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

Die in 2011 gebildete Rückstellung für die Verpflichtung zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen privat genutzter Grundstücke wurde im Geschäftsjahr 2013 barwertig um 57,6 Mio € erhöht. Hiervon entfallen 48,3 Mio € auf den Erlass des Entwurfs der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung). Die Verpflichtung resultiert aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 und wurde im Geschäftsjahr durch Erlass der vorstehenden Verordnung konkretisiert. Für diesen Betrag besteht ein Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe auch Tz. 25). Die verbleibenden 9,3 Mio € sind auf den Planergänzungsbeschluss des HMWVL vom 30. April 2013 zurückzuführen, wonach die Fraport AG verpflichtet worden ist, passive Schallschutzaufwendungen für gewerblich genutzte Grundstücke zu erstatten. Dieser Betrag wurde als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau unter den Sachanlagen aktiviert.

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

Die übrigen Rückstellungen beinhalten die Rückstellung für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien (Fraport Casa) in Höhe von 9,6 Mio € (im Vorjahr: 19,4 Mio €) sowie die Zuführungen für Verpflichtungen aus dem Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 hinsichtlich Wirbelschleppen in Höhe von 23,5 Mio €, die in gleicher Höhe als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau unter den Sachanlagen aktiviert wurden.

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

40 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2013 beziehungsweise 2012 dar:

Finanzinstrumente zum 31.12.2013

in Mio €	Bewertungskategorie nach IAS 39	Nominalvolumen	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2013
			Loans and Receivables		Erfolgswirksame Bewertung				
			Buchwert	Fair Value	Fair Value-Option	Held for Trading	Available for Sale	Hedging Derivat	Summe Fair Value
		Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	
Aktiva									
	Zahlungsmittel	605,1							605,1
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		181,6	181,6					181,6
	Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		108,4	108,4			304,0		412,4
	Andere Finanzanlagen								
	Wertpapiere						517,3		517,3
	Sonstige Beteiligungen						59,5		59,5
	Ausleihungen an Beteiligungen		123,2	123,2					123,2
	Sonstige Ausleihungen		27,6	27,6					27,6
	Derivative finanzielle Vermögenswerte								
	Hedging Derivat								0,0
	Übrige Derivate								0,0
	Summe Aktiva	605,1	440,8	440,8	0,0	0,0	880,8	0,0	1.926,7

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value-Option	Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	
Passiva								
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	213,2	217,0					217,0
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	687,4	764,4					764,4
	Finanzschulden	4.461,7	4.541,1					4.541,1
	Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				62,0	67,5		67,5
	Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
	Hedging Derivat						143,0	143,0
	Übrige Derivate			33,5				33,5
	Summe Passiva	5.362,3	5.522,5	0,0	33,5	62,0	143,0	5.766,5

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 105

Finanzinstrumente zum 31.12.2012

in Mio €	Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value				31.12.2012	
		Nominalvolumen	Loans and Receivables		Erfolgswirksame Bewertung				
			Buchwert	Fair Value	Fair Value-Option	Held for Trading	Available for Sale		Hedging Derivat
	Liquide Mittel	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾		
Aktiva									
Zahlungsmittel	821,9							821,9	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		180,0	180,0					180,0	
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte		81,4	81,4			265,4		346,8	
Andere Finanzanlagen									
Wertpapiere				0,9		497,0		497,9	
Sonstige Beteiligungen						63,0		63,0	
Ausleihungen an Beteiligungen		128,4	128,4					128,4	
Sonstige Ausleihungen		53,4	53,4					53,4	
Derivative finanzielle Vermögenswerte									
Hedging Derivat								0,0	
Übrige Derivate								0,0	
Summe Aktiva	821,9	443,2	443,2	0,9	0,0	825,4	0,0	2.091,4	
Passiva									
		Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Fair Value-Option	Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
		Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		278,8	284,8						284,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		718,6	752,7						752,7
Finanzschulden		4.597,6	4.791,3						4.791,3
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing						73,6	85,1		85,1
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten									
Hedging Derivat								199,0	199,0
Übrige Derivate					45,2				45,2
Summe Passiva		5.595,0	5.828,8	0,0	45,2	73,6	85,1	199,0	6.158,1

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 106

Aufgrund der kurzen Laufzeiten der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte entsprechen die Buchwerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

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 im Wesentlichen um Zinssicherungsgeschäfte. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag marktgerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag.

Aufgrund fehlender aktiver Märkte sind keine Börsen- oder Marktwerte für Anteile an Personengesellschaften sowie an anderen nicht-börsennotierten Beteiligungen vorhanden. Es wurde angenommen, dass der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht, da eine zuverlässige Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht möglich ist. Für diese Vermögenswerte liegt zum Bilanzstichtag 2013 keine Veräußerungsabsicht vor.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen und der Ausleihungen an Beteiligungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Hier wird ebenfalls angenommen, dass der Barwert dem beizulegenden Zeitwert entspricht. Bei den übrigen sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als vier Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Deshalb wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen. Zum Bilanzstichtag 2013 besteht keine Veräußerungsabsicht.

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2013)

in Mio €	31.12.2013	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	304,0	304,0	0,0	0,0
Loans and Receivables	108,4	0,0	108,4	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	517,3	517,3	0,0	0,0
Sonstige Beteiligungen	59,5	0,0	59,5	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	123,2	0,0	123,2	0,0
Sonstige Ausleihungen	27,6	0,0	27,6	0,0
Summe Aktiva	1.140,0	821,3	318,7	0,0
Passiva				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	217,0	0,0	217,0	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
	764,4	0,0	764,4	0,0
Finanzschulden				
	4.541,1	0,0	4.541,1	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				
	67,5	0,0	67,5	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	33,5	0,0	33,5	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	143,0	0,0	143,0	0,0
Summe Passiva	5.766,5	0,0	5.766,5	0,0

Tabelle 107

Zum 31. Dezember 2012 wurden die in der Bilanz zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente den folgenden Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 7.27A zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2012)

in Mio €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Aktiva				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	265,4	265,4	0,0	0,0
Loans and Receivables	81,4	0,0	81,4	0,0
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere Available for Sale	497,0	497,0	0,0	0,0
Wertpapiere Fair Value-Option	0,9	0,0	0,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	63,0	0,0	63,0	0,0
Ausleihungen an Beteiligungen	128,4	0,0	128,4	0,0
Sonstige Ausleihungen	53,4	0,0	53,4	0,0
Summe Aktiva	1.089,5	762,4	327,1	0,0
Passiva				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	284,8	0,0	284,8	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
	752,7	0,0	752,7	0,0
Finanzschulden				
	4.791,3	0,0	4.791,3	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				
	85,1	0,0	85,1	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	45,2	0,0	45,2	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	199,0	0,0	199,0	0,0
Summe Passiva	6.158,1	0,0	6.158,1	0,0

Tabelle 108

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2013	2012
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	-7,1	1,1
Fair Value-Option	0,0	0,0
Held for Trading	0,0	0,0
Available for Sale	4,0	49,3
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost	-9,3	-2,8
Held for Trading	11,7	-10,0

Tabelle 109

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

Zins- und Dividendenerträge der Kategorie „Fair Value-Option“ und „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden Gewinne aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Available for Sale“ in Höhe von -6,8 Mio € (im Vorjahr: 14,8 Mio €) erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Verluste aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für welche im Laufe des Geschäftsjahres 2013 kein Grundgeschäft bestand.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskonforme Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Diesem wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern wie im Vorjahr 50 Zinsswaps. Ferner werden wie im Vorjahr zu fünf Zinsswaps Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen wurde im Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren bestehen vier (im Vorjahr: neun) Devisentermingeschäfte.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Zinsswaps	1.430,2	1.447,5	-176,2	-243,9	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	1.205,2	1.222,5	-142,7	-198,7	0,0	0,0
davon Trading	225,0	225,0	-33,5	-45,2	0,0	0,0
Zins-/Währungsswap	0,0	15,0	0,0	-0,3	0,0	0,0
Devisentermingeschäfte	1,5	3,9	-0,3	0,0	0,0	0,0

Tabelle 110

Aus positiven Marktwerten von abgeschlossenen Derivaten resultiert ein Kreditrisiko (Kontrahentenrisiko). Die Summe aller positiven Marktwerte der Derivate entspricht auch gleichzeitig dem maximalen Ausfallrisiko aus diesen Geschäften. Gemäß Finanzrisikorichtlinie werden Derivate jedoch nur mit Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade-Bereich abgeschlossen, sodass das Ausfall- beziehungsweise Kreditrisiko damit minimiert wird.

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	142,7	198,7
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	33,5	45,2
Zins-/Währungsswap – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,0	0,3
Devisentermingeschäfte – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	0,3	0,0

Tabelle 111

43 Zinsswaps sind unverändert bestehenden variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet.

Insgesamt werden wie im Vorjahr 43 Zinsswaps sowie die Devisentermingeschäfte nach den Regeln des IAS 39 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Die Effektivität dieser Cash Flow Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Wie im Vorjahr werden sieben Zinsswaps als „Held for Trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps (Hedge Accounting)

in Mio €			
Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2005	2014	60,0	-0,1
2006	2016	70,0	-6,1
2007	2014	18,8	-2,5
2007	2015	16,1	-2,2
2007	2016	28,6	-3,9
2007	2017	89,9	-11,5
2007	2018	36,0	-4,9
2007	2019	40,8	-5,5
2008	2018	115,0	-16,3
2009	2015	45,0	-2,7
2009	2016	100,0	-8,8
2009	2017	25,0	-3,1
2009	2019	220,0	-36,6
2010	2015	85,0	-5,2
2010	2017	100,0	-12,9
2010	2020	85,0	-16,6
2011	2015	70,0	-3,8
Gesamt		1.205,2	-142,7

Tabella 112

Devisentermingeschäfte

in Mio €		
Fälligkeit	Nominalvolumen	Marktwert
2014	1,5	-0,3

Tabella 113

Während des Geschäftsjahres 2013 wurden unrealisierte Gewinne in Höhe von 17,0 Mio € (im Vorjahr: Verluste in Höhe von 62,0 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 38,1 Mio € Verluste in das Finanzergebnis transferiert. Im Vorjahr wurden 30,7 Mio € Verluste in das Finanzergebnis und 1,0 Mio € Gewinne in das Betriebsergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps wie im Vorjahr in Höhe von 0,1 Mio € ertragswirksam erfasst.

Der im Vorjahr enthaltene Zins- und Währungsswap ist im Dezember 2013 ausgelaufen und abgegangen.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

41 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand.

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 ist 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 die Konzern-Gesellschaften dem Segment zugeordnet, die in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Das Segment External Activities & Services umfasst die internen Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“, „Zentrales Infrastrukturmanagement“ sowie „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.

Der Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens enthält Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €). Die Wertminderungen belasten das Segment Aviation (im Vorjahr: Segment Retail & Real Estate).

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 55,1 Mio € (im Vorjahr: 57,4 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 871,4 Mio € (im Vorjahr: 861,0 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

42 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 574,8 Mio € (im Vorjahr: 553,0 Mio €) resultierte mit 807,1 Mio € (im Vorjahr: 809,8 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 146,3 Mio € (im Vorjahr: 135,5 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 86,0 Mio € (im Vorjahr: 121,3 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern.

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 492,8 Mio € um 243,4 Mio € unter dem Vorjahreswert. Die maßgeblichen Investitionen in Sachanlagen wurden am Flughafen Frankfurt im Rahmen des Ausbauprogramms und der Erweiterungsprojekte getätigt.

Durch die Erlöse aus Abgängen von lang- und kurzfristigen Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie die Investition der frei gewordenen Mittel in neue Finanzanlagen und die Veränderung der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten lag der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit insgesamt mit 280,0 Mio € deutlich unter dem Vorjahreswert (779,2 Mio €).

Mittelabfluss (-zufluss) aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 255,1 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 218,2 Mio €) resultierte vor allem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	167,4	127,1
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	332,4	584,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	105,3	110,8
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	605,1	821,9

Tabelle 114

Sonstige Angaben

43 Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Bürgschaften	26,4	4,7
Gewährleistungsverträge	175,0	186,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	113,3	127,3
Sonstige	12,2	13,4
Gesamt	213,6	204,1

Tabelle 115

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, in Höhe von 35,1 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Antalya-Betriebsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien, hat die Fraport AG für ihre in 2006 gegründete Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Die bestehende Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt zum Bilanzstichtag 2013 8,2 Mio € (11,3 Mio US-\$).

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 3,8 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen von der Fraport AG übernommene Garantien im Zusammenhang mit den Finanzierungsvereinbarungen der Antalya-Betriebsgesellschaft. Für den Fraport-Konzern bestehen hierdurch Haftungsverhältnisse in Höhe von 29,5 Mio €.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26. Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 12,2 Mio €.

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Eventualverbindlichkeiten

Bestellobligo

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien/Sonstiges	222,2	359,3
Bestellungen für Energiebezug	65,4	83,0
Gesamt	287,6	442,3

Tabelle 116

Operate Leases

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	9,4	10,4
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	8,7	10,6
länger als 5 Jahre	28,9	26,3
Gesamt	47,0	47,3

Tabelle 117

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten zukünftige Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen. Bei den abgeschlossenen Verträgen handelt es sich um Gebäudemietverträge sowie um Verträge über die Anmietung von Anlagen und Geräten. Die Mietverträge für die Anlagen und Geräte weisen zum Stichtag 2013 eine durchschnittliche Restlaufzeit von einem Jahr auf. Die Gebäudemietverträge sind grundsätzlich kurzfristig kündbar.

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

Darüber hinaus bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 159,1 Mio € (im Vorjahr: 181,7 Mio €). Diese enthalten im Wesentlichen neben Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (84,8 Mio €), sonstige finanzielle Verpflichtungen aus einer Kreditzusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg in Höhe von 45,4 Mio € sowie Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen für den indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport in Höhe von 17,6 Mio €.

Zum Stichtag bestehen Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 11,0 Mio € (im Vorjahr: 10,7 Mio €) sowie bei Twin Star aus Strafzahlungen für rückständige Investitionsverpflichtungen in Höhe von 10,1 Mio € (im Vorjahr: 10,3 Mio €).

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru, (Mindestlaufzeit bis 2031) sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (siehe auch Tz. 49).

45 Stock Options

Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, beschlossen der Aufsichtsrat und der Vorstand im Geschäftsjahr 2005, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm („Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005“ oder „MSOP 2005“) vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt konnte für alle Berechtigten während des MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben werden.

Die Aktienoptionen konnten den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf jährlichen Tranchen gewährt werden. Voraussetzung für die Teilnahme am MSOP 2005 war die Eigeninvestition in Aktien durch die berechtigten Mitarbeiter (Sperrdepot).

Die Bezugsrechte können gemäß dem genannten Beschluss grundsätzlich entweder durch Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital, aus eigenen Aktien sowie durch Barausgleich bedient werden.

Die Bezugsrechte für das MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen des MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“), den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

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

Die Voraussetzungen zur Ausübung der ersten Tranche des MSOP 2005 wurden im Geschäftsjahr 2008 erstmalig erfüllt, 44.700 Optionen wurden gezogen. 132.700 Optionen sind im Geschäftsjahr 2010 aufgrund der nicht genommenen Ausübungshürde und 20.900 Optionen innerhalb des gesamten Ausübungszeitraums durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

Für die zweite Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 18. April 2009. Allerdings wurden aufgrund der Ausübungshürde die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Somit sind im Geschäftsjahr 2011 148.300 Optionen verfallen. Weitere 68.100 Optionen sind innerhalb des Ausübungszeitraums durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen verfallen.

Für die dritte Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 17. April 2010. Allerdings wurden, wie auch schon bei der vorherigen Tranche, aufgrund der Ausübungshürde die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Daher sind im Geschäftsjahr 2012 187.150 Optionen verfallen. Weitere 32.800 Optionen sind durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen innerhalb des Ausübungszeitraums verfallen.

Für die vierte Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 3. Juni 2011. Hier wurden aufgrund der Ausübungshürde ebenfalls die Voraussetzungen zur Ausübung nicht erfüllt. Daher sind im Geschäftsjahr 2013 188.350 Optionen verfallen, weitere 61.600 Optionen waren bereits durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen innerhalb des Ausübungszeitraums im Vorjahr verfallen.

Für die fünfte Tranche des MSOP 2005 endete die Sperrfrist am 10. April 2012. Die Voraussetzungen zur Ausübung wurden erfüllt. Es wurden bisher 224.250 Optionen ausgeübt, davon 22.600 im Geschäftsjahr 2013. Durch die Beendigung von Beschäftigungsverhältnissen sind in den Vorjahren bereits 25.000 Optionen verfallen, sodass aktuell noch 9.250 Optionen bestehen. Dies sind rund 3,6 % der ursprünglich ausgegebenen Optionen.

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, wurden in den Jahren 2010 bis 2013 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben.

Weitere Erläuterungen zum bedingten Kapital siehe Tz. 31.

Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte

	Gesamtanzahl	Gewichteter Durchschnittsausübungspreis in €	Davon an Vorstand	Davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Davon an Führungskräfte der Fraport AG
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2013	220.200	30,87	54.000	29.350	136.850
Ausgeübt in 2013	-22.600	23,59	-1.800	-5.000	-15.800
Verfallen in 2013	-188.350	40,81	-52.200	-23.100	-113.050
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2013	9.250	24,35	0	1.250	8.000

Tabelle 118

Da der Ausübungszeitraum der vierten Tranche 2005 in 2013 endete, sind die noch nicht ausgeübten 188.350 Bezugsrechte verfallen. Davon betreffen 52.200 Stück den Vorstand, 113.050 Stück Führungskräfte und 23.100 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen.

Von den ausstehenden Optionen sind 9.250 Optionen (im Vorjahr: 31.850) der fünften Tranche noch ausübbar. Der gewichtete Durchschnittskurs des Geschäftsjahres 2013 belief sich auf 48,38€ (im Vorjahr: 44,67€). Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde in €	Ausübungspreis in €	Beizulegender Zeitwert ²⁾ in €
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 ¹⁾	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 ¹⁾	19,27
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 ¹⁾	18,42
Tranche 2008	3. Juni 2008	3. Juni 2011	3. Juni 2013	54,30	45,25 ¹⁾	13,40
Tranche 2009	10. April 2009	10. April 2012	28. März 2014	30,20	25,17 ¹⁾	8,55

¹⁾ Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

²⁾ Zum Ausgabezeitpunkt.

Tabelle 119

Aus dem MSOP 2005 ist in 2012 letztmalig Personalaufwand in Höhe von 0,2 Mio € angefallen. Dieser Betrag wurde in der Kapitalrücklage erfasst.

Die erfolgswirksame Bewertung der Aktienoptionen basiert auf dem Fair Value je Option einer Tranche. Zur Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie und den Kurs des MSOP-Baskets durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des Schlusskurses der Fraport-Aktie um mindestens 20 % gegenüber dem ursprünglichen Ausübungspreis abzubilden.

Die Berechnung der Out- oder Under-Performance der Fraport-Aktie gegenüber dem Index erfolgt auf Total Shareholder Return Basis, das heißt, auf Grundlage der jeweiligen Kursentwicklung unter Berücksichtigung von Bardividenden, Bezugsrechten, Kapitalanpassung und anderen Sonderrechten. Außerdem werden in der Monte-Carlo-Simulation die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung unter Berücksichtigung der Blocked Periods und das sogenannte frühzeitige Ausübungsverfahren der Berechtigten berücksichtigt.

Der Fair Value aller im Geschäftsjahr 2013 zu bewertenden Optionen wurde aufgrund folgender Annahmen berechnet.

Zinssatz

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

Dividenden

In der Monte-Carlo-Simulation wird mit diskreten Dividenden gerechnet. Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Volatilitäten und Korrelation

Im Sinne einer objektivierbaren Vorgehensweise werden als Volatilitäten und Korrelationen die historischen Volatilitäten und historischen Korrelationen herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport-Aktie und täglichen Kursen für den Index MSOP-Basket. Die Kurshistorie des Index wurde mit der jeweils aktuellen Gewichtung des Index per Grant Date unter Verwendung historischer Schlusskurse der Indexbestandteile berechnet.

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

Die Fair Value zum Ausgabezeitpunkt ergeben sich wie folgt:

Fair Value der MSOP-Tranchen

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

Tabelle 120

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

Volatilitäten und Korrelationen

	Ausgabezeitpunkt	Volatilität Fraport	Volatilität MSOP-Basket	Korrelation Fraport/MSOP-Basket
Tranche 2005	6. Juni 2005	34,04 %	22,55 %	0,2880
Tranche 2006	18. April 2006	32,34 %	20,78 %	0,2925
Tranche 2007	17. April 2007	29,69 %	21,18 %	0,3095
Tranche 2008	3. Juni 2008	27,69 %	15,03 %	0,4215
Tranche 2009	10. April 2009	33,75 %	20,38 %	0,5382

Tabelle 121

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

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

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

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

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

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

46 Long-Term Incentive Programm

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

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über 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 2013 wurden 82.850 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2013 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 12,0 Mio € (im Vorjahr: 5,9 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2013 erfasste Aufwand beträgt 6,1 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €).

Entwicklung der ausgegebenen virtuellen Aktien

Tranche	Ausgegeben	Davon Vorstand	Davon Führungskräfte der Fraport AG	Davon Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Davon verfallen	Zusätzlich ausgegebene Optionen	Stand 31.12.2013	Fair Value 31.12.2013
Geschäftsjahr 2010	94.185	29.550	51.585	13.050	14.216	4.250	84.219	73,01
Geschäftsjahr 2011	77.825	29.550	37.650	10.625	14.451	12.051	75.425	56,51
Geschäftsjahr 2012	79.225	29.550	38.800	10.875	14.792	13.547	77.980	45,07
Geschäftsjahr 2013	82.850	33.100	38.250	11.500	3.450	3.164	82.564	50,12
Bestand ausgegebener virtueller Aktien am 31.12.2013	334.085	121.750	166.285	46.050	46.909	33.012	320.188	

Tabelle 122

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2013 wurden am 1. Januar 2013 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2016.

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

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

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

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2010 bis 2013 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.

Bewertungsparameter (LTIP)

	Tranche 2013		Tranche 2012		Tranche 2011		Tranche 2010	
	1.1.2013	31.12.2013	1.1.2012	31.12.2013	1.1.2011	31.12.2013	1.1.2010	31.12.2013
Fair Value	38,52€	50,12€	32,42€	45,07€	42,34€	56,51€	31,68€	73,01€
Zielerreichung Earnings per Share	100,00%	99,65%	100,00%	91,75%	100,00%	105,54%	100,00%	200,59%
Rang Total Shareholder Return MDAX	25,0	25,0	25,0	27,0	25,0	26,5	25,0	26,0
Zinssatz Ende Zeitraum Börsenkurs	0,19%	0,44%	0,59%	0,23%	1,60%	0,14%	2,23%	0,03%
Zinssatz Auszahlungszeitraum	0,21%	0,47%	0,63%	0,25%	1,65%	0,15%	2,28%	0,07%
Dividende 2011					1,15€		1,15€	
Dividende 2012			1,27€		1,18€		1,17€	
Dividende 2013	1,26€	1,26€	1,31€	1,26€	1,23€	1,26€	1,18€	1,26€
Dividende 2014	1,31€	1,25€	1,49€	1,25€	1,24€	1,25€		1,25€
Dividende 2015	1,41€	1,33€	1,56€	1,33€		1,33€		1,33€
Dividende 2016		1,43€	1,56€	1,43€		1,43€		1,43€
Dividende 2017		1,50€	1,56€	1,50€		1,50€		1,50€
Volatilität Fraport	31,55%	25,43%	37,66%	22,00%	37,83%	17,89%	38,55%	13,84%

Tabelle 123

47 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden je nach Einschätzung des Risikos ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Derivative Finanzinstrumente werden als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungs-Systems einmal pro Quartal. Zusätzlich erfolgt eine aktualisierte Berichterstattung für alle wesentlichen Finanzrisikopositionen im monatlichen Finanzbericht an den Finanzvorstand sowie im monatlich, zwischen dem Treasury, dem Finanzrisikocontrolling und dem Finanzvorstand stattfindenden Treasury Committee Meeting.

Fraport hat intern Richtlinien erlassen, welche die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des Controllings der Finanzinstrumente beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität entgegen gesteuert. Es entspricht der Risikopolitik von Fraport, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Das Kreditrisiko aus den Wertpapieren und Schuldscheindarlehen des Anlage- und Umlaufvermögens besteht in der Höhe der Fremdkapitalinstrumente. Zum Bilanzstichtag 2013 gliedern sich die Wertpapiere wie folgt:

Gliederung der Wertpapiere

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Eigenkapitalinstrumente	0,0	0,0
Fremdkapitalinstrumente	883,9	841,1

Tabelle 124

Die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristigen Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere (2013)

in Mio €	31.12.2013
AAA	15,6
AA+	22,2
AA	30,1
AA-	70,0
A+	192,4
A	141,3
A-	191,3
BBB+	62,0
BBB	92,9
BBB-	66,1
Gesamt	883,9

Tabelle 125

In 2012 wiesen die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere (2012)

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

Tabelle 126

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 (2013)

in Mio €	31.12.2013
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	55,2
A+	5,5
A	141,2
A-	135,9
BBB+	100,6
BBB	18,7
BBB-	4,9
BB+	138,8
Nicht geratet	4,3
Gesamt	605,1

Tabelle 127

In 2012 stellten sich die Emittentenratings der Banken (ermittelt auf Basis von kurzfristigen Emittentenratings), bei denen liquide Mittel unterhalten wurden, wie folgt dar:

Emittentenrating liquide Mittel (2012)

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

Tabelle 128

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditäts-Management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2013 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2013

in Mio €	Summe ¹⁾	2014		2015		2016–2020		2021–2025		2026 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.294,8	117,3	294,1	111,9	507,3	465,7	2.879,0	103,0	438,5	62,1	315,9
Finanzierungsleasing	76,6	3,3	9,1	2,7	9,7	5,8	35,2	1,7	3,2	1,1	4,8
Konzessionsverbindlichkeit	1.159,0	42,8	29,7	41,0	27,5	172,4	173,8	103,1	199,9	154,4	214,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	223,4	0,9	184,1	0,9	5,4	4,2	12,3	2,4	7,5	0,6	5,1
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	185,1	55,7		47,4		80,9		1,1		0,0	
davon Trading	33,9	8,4		7,6		16,8		1,1		0,0	
davon Hedge Accounting	151,2	47,3		39,8		64,1		0,0		0,0	
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	1,9		1,9		0,0		0,0		0,0		0,0
Zahlungsausgang	1,5		1,5		0,0		0,0		0,0		0,0

¹⁾ Summe aus Zins und Tilgung.

Tabelle 129

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2012 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2012

in Mio €	Summe ¹⁾	2013		2014		2015–2019		2020–2024		2025 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.505,8	117,5	157,8	114,6	284,9	519,1	3.185,1	114,3	673,4	70,0	269,0
Finanzierungsleasing	92,0	4,0	9,9	3,4	10,1	8,0	43,5	1,8	4,9	1,2	5,2
Konzessionsverbindlichkeit	1.242,4	45,0	31,5	43,4	29,2	186,8	161,0	118,9	235,5	173,5	217,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	288,1	1,1	214,4	1,0	38,8	4,1	12,4	2,4	8,2	0,6	5,1
Kreditzusagen	45,5		35,5		10,0		0,0		0,0		0,0
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	253,1	58,3		56,4		133,6		4,6		0,2	
davon Trading	45,3	8,5		8,5		24,9		3,2		0,2	
davon Hedge Accounting	207,8	49,8		47,9		108,7		1,4		0,0	
Devisentermingeschäfte											
Zahlungseingang	3,9		3,9		0,0		0,0		0,0		0,0
Zahlungsausgang	3,8		3,8		0,0		0,0		0,0		0,0

¹⁾ Summe aus Zins und Tilgung.

Tabelle 130

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag 2013 vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen waren. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wurde 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. Zins- und Tilgungszahlungen in Fremdwährung werden zum jeweiligen am Bilanzstichtag gültigen Forward-Kurs umgerechnet. Für die Zahlungen im Zusammenhang mit den Devisentermingeschäften wurden die jeweiligen Referenzpreisfixings am Bilanzstichtag verwendet.

In Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 317,3 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 1.110,0 Mio €, ausgereicht von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken, haben die Darlehensgeber das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen € und Türkische Neue Lira (TRY) beziehungsweise Saudische Riyal (SAR) sowie zwischen US-Dollar (US-\$) und peruanische Nuevo Sol (PEN). Primär entstehen Transaktionsrisiken im operativen Geschäft, wenn den Einzahlungen aus Umsatzerlösen keine währungskongruenten Auszahlungen gegenüberstehen. Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und zum Teil durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Im Wesentlichen erfolgt die Absicherung durch den Einsatz von Devisentermingeschäften.

Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Währungskurs sensitivität

in Mio €	31.12.2013		31.12.2012	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
€/TRY	0,50	0,57	0,15	0,16
US-\$/PEN	0,55	0,59	0,27	0,28
€/SAR	0,07	0,07	0,07	0,07

Tabella 131

Es bestehen keine wesentlichen Sensitivitäten in Bezug auf das Eigenkapital.

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in € beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in € bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird soweit wie möglich durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten 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 Zehn-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 designiert sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: €: 3,25 Prozentpunkte; US-\$: 4,75 Prozentpunkte; TRY: 10,25 Prozentpunkte; Schweizer Franken (CHF): 2,50 Prozentpunkte; PEN: 7,10 Prozentpunkte; SAR: 4,50 Prozentpunkte; Kanadischer Dollar (CAD): 3,75 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in € aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designiert 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 2013 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 0,4 Mio € (im Vorjahr: 8,1 Mio €). Das heißt, dass Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 0,4 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 20,2 Mio € (im Vorjahr: 25,3 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -19,8 Mio € (im Vorjahr: -17,2 Mio €).

Zinssensitivität

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Zinssensitivität	0,4	8,1
davon aus derivativen Finanzinstrumenten	20,2	25,3
davon aus originären Finanzinstrumenten	-19,8	-17,2

Tabelle 132

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 46,2 Mio € (im Vorjahr: 73,3 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 46,2 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 Financial 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

	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + Langfristige Finanzverbindlichkeiten
	- Liquide Mittel
Net Financial Debt (Netto-Finanzverschuldung)	- Kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Tabelle 133

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

	Korridor	31.12.2013	31.12.2012
Net Financial Debt/EBITDA	max. 4–6 x	3,4	3,4
EBITDA/Interest Expense	min. 3–4 x	4,1	3,8

Tabelle 134

48 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 (Related Party Disclosures) müssen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen angegeben werden, soweit sie nicht bereits als konsolidierte Unternehmen in den Konzern-Abschluss der Fraport AG einbezogen werden.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen der Landesbetrieb Hessen-Forst, die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie unter fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2013	1,6	0,2	3,6	5,9	14,7
Umsatzerlöse	2012	1,6	0,2	3,1	6,1	13,3
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2013	14,6	9,3	8,3	13,2	102,8
	2012	2,4	8,2	7,9	13,5	92,5
Zinsen	2013	-0,9	-	0,2	11,5	-
	2012	-0,9	-	0,3	10,4	-
Forderungen	2013	0,4	-	0,3	30,3	0,1
	2012	-	-	0,2	19,0	0,5
Darlehensforderungen	2013	-	-	2,8	120,3	-
	2012	-	-	8,0	120,3	-
Verbindlichkeiten	2013	24,9	-	4,3	9,1	40,1
	2012	26,3	-	2,5	0,8	26,6

Tabelle 135

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Die Fraport AG berichtet gemäß IAS 24 auch über Geschäftsvorfälle mit ihr nahestehenden Personen und deren Familienangehörigen. Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 wurden der Vorstand, der 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

in Mio €	2013	2012
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	5,1	4,4
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,0	1,1
Sonstige langfristige Leistungen	0,2	0,2
Aktienbasierte Vergütungen	2,3	1,0
Gesamt	8,6	6,7

Tabelle 136

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus den Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird der im Geschäftsjahr 2013 erfasste Aufwand für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 52) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr erfassten Aufwand für das Long-Term Incentive Programm (LTIP, siehe auch Tz. 52).

49 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 von bestimmten Lärmschutzvorschriften des International Civil Aviation Organization (ICAO)-Abkommens nicht erfüllenden Luftfahrzeugen auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- > Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte – inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Die Fraport AG und Vertreter der Fluggesellschaften erzielten bereits am 19. Februar 2010 eine Einigung über die Flughafen-Entgelte der Jahre 2012 bis 2015. Der Vertrag sieht bis 2015 eine jährliche Anpassung der Entgelte um jeweils 2,9% vor. Bei Über- oder Unterschreiten der geplanten Passagierentwicklung ist eine Bonus- beziehungsweise Malusregelung vorgesehen.

Die Entgeltordnung ab 1. Januar 2013 wurde vom HMWVL genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Darüber hinaus werden seit 1. Juli 2012 Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 35,67% (im Vorjahr: 35,48%) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

Darüber hinaus hat Fraport für die Jahre 2014 und 2015 ein Incentive-Programm beantragt, das vom HMWVL am 4. Dezember 2013 genehmigt wurde. Es sieht rückwirkende Preisnachlässe pro abfliegendem Passagier vor, wenn die Luftverkehrsgesellschaften sowohl 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 Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2013 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 16,52% (im Vorjahr: 17,18%) und auf Infrastruktur-Entgelte 13,51% (im Vorjahr: 13,53%).

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 34,30% (im Vorjahr: 33,81%) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport IC Ictas Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc. (Konzessionsnehmer)

Im April 2007 erhielt das Konsortium, an dem die Fraport AG beteiligt ist, den Zuschlag, die Terminals am Flughafen Antalya für 17 Jahre zu betreiben. Der Konzessionsvertrag wurde am 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafen-Behörde (DHMI – Konzessionsgeber) unterzeichnet. Seit dem 14. September 2007 betreiben die Fraport AG und die IC Yatirim Holding A.S. gemeinsam das bisher von der Fraport AG geführte internationale Terminal 1 sowie das Domestic- und CIP-Terminal. Am 23. September 2009 übernahm das Fraport-Konsortium zusätzlich auch das bisher von IC Holding und Celebi Holding betriebene zweite internationale Fluggastgebäude. Die Konzession zum Betrieb aller drei Terminals und das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte laufen bis zum Jahresende 2024.

Der Konzessionsnehmer ist dazu verpflichtet, Terminal-Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den internationalen Standards sowie den im Konzessionsvertrag geregelten Verfahren und Prinzipien zu erbringen. Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist er verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit zahlt der Konzessionsnehmer darüber hinaus eine Konzessionsabgabe in Höhe von netto 2,01 Mrd €.

Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagier-Entgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagier-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer sämtliche im Konzessionsvertrag spezifizierten Vermögenswerte in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Entsprechend dem Konzessionsvertrag hat der Konzessionsnehmer zu Beginn der Konzessionslaufzeit eine Gewährleistungsgarantie in Höhe von 142,8 Mio € zugunsten des Konzessionsgebers hinterlegt. Diese Garantie wurde durch eine türkische Bank begeben, teilweise besichert durch Unternehmensgarantien der Anteilseigner. Der von der Fraport AG durch eine Unternehmensgarantie gegenüber der Bank besicherte Anteil betrug 35,7 Mio €. Nach offizieller Abnahme des neuen Inland-Terminals (Terminal 3) seitens des Konzessionsgebers reduzierte sich die Gewährleistungsgarantie vereinbarungsgemäß auf 142,3 Mio €. Der von der Fraport AG besicherte Anteil beträgt somit 35,6 Mio €.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und 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 243,3 Mio € sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassene Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2% der Gesamtumsätze, mindestens 19,2% auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige

Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

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

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist der Konzessionsnehmer verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (Performance Bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB– oder besser, in den ersten zehn Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima (Peru).

Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Neben dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafen-Infrastruktur ist der Konzessionsnehmer gegenüber dem Konzessionsgeber verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 100 Mio US-\$ zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Mit dem Bau der zweiten Landebahn wurde noch nicht begonnen.

Des Weiteren ist der Konzessionsnehmer zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von 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.

50 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2013 sind der Fraport AG keine Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2013 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 2013 51,40%. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,37% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03%.

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 2013): Deutsche Lufthansa AG 8,46%, Lazard Asset Management LLC 3,16% und RARE Infrastructure Limited 3,06%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 33,92% liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 17. Dezember 2013 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern/Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

52 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 13. Mai 2013 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 2013

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 13. Mai 2013 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 bestehen weiterhin in früheren Jahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 45). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen.

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).

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Vergütung angerechnet. Die von Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Vergütung 2013 von der Fraport AG angerechnet.

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

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

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das 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 2016 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Michael Müller und Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

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

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

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

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

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

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird 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 2013 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2013 6.850 sowie Michael Müller 3.550 Performance-Shares zugeteilt.

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

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

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate ange dauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 648,8 Tsd € (im Vorjahr: 370,5 Tsd €), Anke Giesen 233,3 Tsd €, Michael Müller 128,7 Tsd € (im Vorjahr: 50,2 Tsd €), Peter Schmitz 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Herbert Mai 200,1 Tsd € (im Vorjahr: 112,8 Tsd €).

Pensionszusagen

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 58,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2013 38,0% seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage (Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 42,0% seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10 % und Vollwaisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 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.

Die nachfolgenden Übersichten enthalten detaillierte Angaben über die Vergütungsbestandteile und die Vergütungshöhe der Vorstände der Fraport AG im Jahr 2013.

Vergütung des Vorstands 2013

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

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Barkomponente				Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	LSA	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,5	674,8	100,0	1.212,3
Anke Giesen	300,0	43,9	476,3	0,0	820,2
Michael Müller	300,0	47,0	296,4	0,0	643,4
Peter Schmitz	300,0	33,1	476,3	70,0	879,4
Dr. Matthias Zieschang	320,0	43,9	523,9	70,0	957,8
Insgesamt	1.635,0	190,4	2.447,7	240,0	4.513,1

Tabelle 137

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	LTIP	
Dr. Stefan Schulte		346,7
Anke Giesen ab 1.1.2013		263,9
Michael Müller		136,7
Peter Schmitz		263,9
Dr. Matthias Zieschang		263,9
Insgesamt		1.275,1

Tabelle 138

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2013.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2013 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2014.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2012 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 139

Vergütung des Vorstands 2012

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

Tabelle 140

Nach IFRS 2 werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Im Geschäftsjahr 2013 besaß ausschließlich Michael Müller 1.800 Aktienoptionen aus dem MSOP 2005 Tranche 2009. Die Aktienoptionen wurden von Michael Müller in 2013 vollständig ausgeübt, woraus ein Aufwand in Höhe von 12,6 Tsd € resultierte. Im Vorjahr betrug der Aufwand für die Vorstände 42,2 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 32.105 Tsd € entfallen 24.035 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2013 1.740 Tsd €.

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

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2012	Veränderung 2013	Verpflichtung 31.12.2013
Dr. Stefan Schulte	4.019	118	4.137
Michael Müller	33	128	161
Peter Schmitz	1.799	39	1.838
Dr. Matthias Zieschang	1.654	143	1.797
Anke Giesen ab 1.1.2013	0	136	136
Insgesamt	7.505	564	8.069

Tabelle 141

Sonstige Vereinbarungen

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

Anke Giesen wurde im Rahmen ihrer Mehraufwendungen für die doppelte Haushaltsführung eine monatliche Pauschale in Höhe von 2 Tsd € brutto für zwölf Monate nach Beginn des Dienstvertrags zugesagt. Demzufolge wurden ihr für 2013 insgesamt 24,0 Tsd € gewährt. Zusätzlich wurden Umzugskosten gegen Vorlage entsprechender Rechnungen in Höhe von insgesamt 9,5 Tsd € von der Fraport AG übernommen.

Der Dienstvertrag von Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB betrug für das Jahr 2013 150,0 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100% des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt. Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 135,0 Tsd €, eine anteilige Tantieme für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 350,6 Tsd € sowie eine anteilige Auszahlung des LSA für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 64,2 Tsd €.

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

Darüber hinaus erhielt Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 252,4 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot ließ Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtete Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

Sonstige Leistungen

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

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die Mitglieder des Fraport-Vorstands und -Aufsichtsrats 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 Fraport gemäß der Frist nach § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2013

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.

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2013 insgesamt mit 889,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 853,4 Tsd €).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2013 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2013

in €					
Aufsichtsratsmitglied		Festvergütung	Ausschuss- vergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Ismail	Aydin	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Claudia	Amier	19.687,50	5.833,33	11.200,00	36.720,83
Devrim	Arslan	13.125,00	5.833,33	6.400,00	25.358,33
Mario A.	Bach	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Uwe	Becker	13.125,00	5.597,23	7.200,00	25.922,23
Hakan	Cicek	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Kathrin	Dahnke	13.125,00	2.916,67	5.600,00	21.641,67
Detlef	Draths	7.500,00	3.333,33	4.000,00	14.833,33
Peter	Feldmann	22.500,00	4.763,90	6.400,00	33.663,90
Dr. Margarete	Haase	35.625,00	10.000,00	12.000,00	57.625,00
Jörg-Uwe	Hahn	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Erdal	Kina	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Lothar	Klemm	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Dr. Roland	Krieg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Stefan H.	Lauer	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Michael	Odenwald	22.500,00	5.000,00	5.600,00	33.100,00
Mehmet	Özdemir	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Arno	Prangenberg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Gabriele	Rieken	1.875,00	833,33	0,00	2.708,33
Dr. h. c. Petra	Roth	9.375,00	4.166,67	2.400,00	15.941,67
Gerold	Schaub	33.750,00	10.000,00	12.800,00	56.550,00
Hans-Jürgen	Schmidt	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Werner	Schmidt	22.500,00	6.666,67	10.400,00	39.566,67
Edgar	Stejskal	22.500,00	10.000,00	19.200,00	51.700,00
Christian	Strenger	18.750,00	4.166,67	5.600,00	28.516,67
Karlheinz	Weimar	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Prof. Dr.-Ing. Katja	Windt	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00

Tabelle 142

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2013

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

Im Geschäftsjahr 2013 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 93,0 Tsd €).

53 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 Ground Handling Anke Giesen	
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > APS Airport Personal Service GmbH (bis 19.3.2013) > FraSec Fraport Security Services GmbH Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH (ab 6.5.2013)
Vorstand Operations Peter Schmitz	
Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH 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 Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Mitglied im Verwaltungsrat: > Frankfurter Sparkasse

Tabelle 143

54 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. Leiter der Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (Bezüge 2013: 64.600€; 2012: 64.600€)	Mitglied im Beirat: > Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main
Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen (Bezüge 2013: 56.550€; 2012: 54.950€)	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > LSG Lufthansa Service Holding AG > APS Airport Personal Service GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH
Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (ab 31. Mai 2013) (Bezüge 2013: 36.720,83€)	
Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der APS Airport Personal Service GmbH (ab 31. Mai 2013) (Bezüge 2013: 25.358,33€)	Mitglied im Aufsichtsrat: > APS Airport Personal Service GmbH
Ismail Aydin Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender (bis 31. Mai 2013) (Bezüge 2013: 13.858,33€; 2012: 35.500€)	

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Uwe Becker Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (ab 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 25.922,23 €)</p>	<p>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitz) > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft > Mainova AG (Vorsitz) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Süwag Energie AG <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > AVA Abfallverbrennungsanlage Nordweststadt Gesellschaft mit beschränkter Haftung > Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main > Stadtentwässerung Frankfurt am Main > Kita Frankfurt > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst > Volkshochschule Frankfurt am Main > Dom Römer GmbH > Erdgas Westthüringen Beteiligungsgesellschaft mbH > Gas-Union GmbH (Vorsitz) > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH > Gemeinnützige Kulturfonds Frankfurt RheinMain 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
<p>Mario A. Bach Teamleiter Konzern-Ideenmanagement Fraport AG (bis 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 13.858,33 €; 2012: 7.225 €)</p>	<p>Mitglied der Betriebskommission:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Kommunale Wohnungsgesellschaft Ginsheim-Gustavsburg
<p>Hakan Cicek Betriebsratsmitglied (ab 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 22.441,67 €)</p>	
<p>Kathrin Dahnke Mitglied des Vorstands Wilh. Werhahn KG (ab 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 21.641,67 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Younicos AG
<p>Detlev Draths freigestelltes Betriebsratsmitglied (ab 1. Februar 2013 bis 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 14.833,33 €)</p>	
<p>Peter Feldmann Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2013: 33.663,90 €; 2012: 9.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region > Gas Union GmbH (ab 6.11.2013) > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (ab 30.4.2013) > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (ab 1.11.2013) > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (ab 13.3.2013) <p>Mitglied im Vorstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sparkassenzweckverband Nassau <p>Mitglied im Beirat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Thüga AG

Tabelle 144

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Karl Ulrich Garnadt Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (ab 13. Februar 2014)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Austrian Airlines AG</p>
<p>Dr. Margarete Haase Mitglied des Vorstands DEUTZ AG (Bezüge 2013: 57.625 €; 2012: 42.698,91 €)</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) (ab 21.11.2013)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > ErlingKlinger AG > ZF Friedrichshafen AG</p>
<p>Jörg-Uwe Hahn Hessischer Minister der Justiz, für Integration und Europa a. D. (Bezüge 2013: 57.350 €; 2012: 54.150 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > ALEA Hoch- und Industriebau AG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > HA Hessen Agentur GmbH > hr-Senderservice GmbH > WV Energie AG</p> <p>Mitglied im Beirat: > ÖD-Beirat DBV-Winterthur</p>
<p>Erdal Kina Betriebsratsmitglied (bis 31. Mai 2013) (Bezüge 2013: 13.858,33 €; 2012: 35.500 €)</p>	
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D. (Bezüge 2013: 49.300 €; 2012: 49.300 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Dietz AG > Variolog AG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > IQB Career Services AG</p>
<p>Dr. Roland Krieg Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (Bezüge 2013: 38.700 €; 2012: 15.758,35 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > AirIT Services AG > operational services GmbH & Co. KG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH (ab 1.9.2013)</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > AirITSystems GmbH > operational services GmbH & Co. KG</p> <p>Chairman of the Board (BoD): > Air-Transport IT Services, Inc. (USA) (bis 31.8.2013)</p>
<p>Stefan H. Lauer (bis 31. Dezember 2013) (Bezüge 2013: 26.500 €; 2012: 25.700 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Austrian Airlines AG (bis 27.6.2013) > Lufthansa Flight Training GmbH (bis 30.6.2013)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > LSG Lufthansa Service Holding AG (bis 30.6.2013) > Lufthansa Cargo AG > Pensions-Sicherungs-Verein VVaG (bis 30.6.2013) > ESMT European School of Management and Technology GmbH (bis 28.5.2013)</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale</p> <p>Stellvertretender Verwaltungsratsvorsitzender: > Swiss International Air Lines AG (bis 30.9.2013)</p> <p>Member of the Board of Directors: > Aircraft Maintenance and Engineering Corp. (Stellvertretender Vorsitz) > SN Airholding SA/NV (bis 1.7.2013) > Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express) (Stellvertretender Vorsitz)</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bezüge 2013: 33.100 €; 2012: 2.312,10 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG > DB Mobility Logistics AG</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Mehmet Özdemir Betriebsratsmitglied (ab 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 22.441,67 €)</p>	
<p>Arno Prangenberg Wirtschaftsprüfer, Steuerberater</p> <p>(Bezüge 2013: 38.700 €; 2012: 37.900 €)</p>	
<p>Gabriele Rieken Betriebsratsmitglied (bis 31. Januar 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 2.708,33 €; 2012: 43.700 €)</p>	
<p>Dr. h. c. Petra Roth Oberbürgermeisterin a. D. der Stadt Frankfurt am Main (bis 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 15.941,67 €; 2012: 42.900 €)</p>	<p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: > Mainova AG (Konzernmandat) (bis 30.5.2013)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Thüga Holding GmbH & Co. KGaA > AXA Konzern AG, Köln</p> <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: > Gas-Union GmbH > Grontmij A & T GmbH > Eurex Zürich AG (ab 5.2.2013)</p> <p>Mitglied im Beirat: > Deutsche Vermögensberatung AG > Thüga AG</p>
<p>Hans-Jürgen Schmidt 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>(Bezüge 2013: 38.700 €; 2012: 37.900 €)</p>	
<p>Werner Schmidt Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2013: 39.566,67 €; 2012: 35.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Vorstands: > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands: > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p>Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2013: 51.700 €; 2012: 48.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p>Christian Strenger (bis 31. Mai 2013)</p> <p>(Bezüge 2013: 28.516,67 €; 2012: 67.800 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > The Germany Funds (USA)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > DWS Investment GmbH > Evonik Industries AG (bis 11.3.2013) > TUI AG</p>
<p>Prof. Dr.-Ing. Katja Windt Professor of Global Production Logistics Jacobs University Bremen gGmbH</p> <p>(Bezüge 2013: 45.300 €; 2012: 17.837,02 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p> <p>Mitglied im Beirat: > BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG</p> <p>Mitglied im wissenschaftlichen Beirat: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p>

Tabelle 144

55 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 €
	2013	100	1.436	-40
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2012	3,24	1.476	-39
	2013	100	2.233	355
AirIT Services AG, Lautzenhausen	2012	100	2.019	326
	2013	100	144.015	8.301
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	2012	100	135.703	8.461
	2013	100	26	0
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2012	100	26	0
	2013	100	5.873	438
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/USA	2012	100	5.673	744
	2013	100	40.478	3.339
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	2012	100	47.028	-226
	2013	100	1.401	851
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	2012	100	1.276	726
	2013	100	591	-103¹⁾
Daport S.A., Dakar/Senegal	2012	3,24	1.010	-265 ¹⁾
	2013	100	2.060	1.961
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2012	100	3.485	3.387
	2013	100	54	-11¹⁾
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	2012	100	66	-12 ¹⁾
	2013	51	1.262	119
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2012	51	1.343	116
	2013	100	87.503	1.696
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2012	100	89.017	4.394
	2013	100	17.265	-3.542
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2012	100	31.753	3.963
	2013	100	40.531	300
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2012	100	20.824	-155
	2013	100	1.251	-1¹¹⁾
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2012	100	28	0
	2013	100	11.535	4.030²⁾³⁾
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2012	100	11.863	5.718 ²⁾³⁾
	2013	100	100.757	1.875
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2012	100	77.243	1.745
	2013	100	103.569	3.080
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2012	100	80.450	3.489
	2013	100	25	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	2012	100	24	1
	2013	99,99	-3.180	0¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2012	99,99	-3.494	0 ¹⁾
	2013	99,99	368	212
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2012	99,99	424	165
	2013	51	657	307
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2012	51	443	210

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2013	100	25	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	2012	100	24	1
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2013	100	4.389	2.116 ^{2) 3)}
	2012	100	4.698	4.115 ^{2) 3)}
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	2013	100	29	2
	2012	100	27	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	2013	100	5.094	2.020 ^{2) 3)}
	2012	100	4.903	1.715 ^{2) 3)}
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Deve- lopment Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2013	100	9.059	4.775
	2012	100	8.419	4.148
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2013	100	6.718	133
	2012	100	6.584	1.203
FRA - Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	28	0 ¹⁾
	2012	100	28	0 ¹⁾
FRA - Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	89	47
	2012	100	42	15
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Neu-Isenburg	2013	100	350	97
	2012	100	13	-15
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2013	60	68.278	13.668
	2012	60	54.623	12.424
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	2013	33,33	148	73
	2012	33,33	155	80
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	2013	40	3.597	2.469 ³⁾
	2012	40	3.231	2.083 ³⁾
International Aviation Security (UK) Ltd., London/Großbritannien	2013	100	0	0 ¹⁾
	2012	100	0	0 ¹⁾
International Aviation Security, Lda., Lissabon/Portugal	2013	100	0	0 ¹⁾
	2012	100	0	0 ¹⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2013	70,01	46.131	26.378
	2012	70,01	32.277	24.523
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2013	51	7.249	2.195
	2012	51	6.603	1.544
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2013	100	39	1
	2012	100	38	0

Tabelle 145

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2013	50	2.995	794
AirITSystems GmbH, Hannover	2012	50	3.214	999
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	50	78.998	55.627
	2012	50	23.050	-39
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	50	-51.699	66.338
	2012	50	-74.400	54.436
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2013	50	231	-40 ¹⁾
	2012	50	275	-89 ¹⁾
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	2013	16,66	262	51
	2012	16,66	211	-19
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2013	33,33	4.119	801
	2012	33,33	3.312	-256
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2013	50	6.090	1.169
	2012	50	5.381	1.054
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2013	50	80	599
	2012	50	761	-34
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2013	52	19.937	4.311
	2012	52	17.031	1.404
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2013	50	6.438	962
	2012	50	5.713	964
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2013	50	310	15
	2012	50	299	13
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	2013	50	1.951	491
	2012	50	1.460	322

Tabelle 146

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2013	40	4.535	1.402
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2012	40	4.274	1.683
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2013	49	1.573	700
	2012	49	1.946	1.073
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2013	30	133.306	-2.084
	2012	30	136.166	-1.344
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2013	24,5	425.437	10.273
	2012	24,5	427.634	11.417
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	2013	35,5	-2.912	-47.893
	2012	35,5	39.391	22.293
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	2013	18,75	-9.725	2.592 ¹⁰⁾
	2012	18,75	-12.781	2.606 ¹⁰⁾

Tabelle 147

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	2013	35	-	- ^{1) 4) 5)}
	2012	35	-	- ^{1) 4) 5)}
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2013	10	153.498	1.037 ⁶⁾
	2012	10	144.130	-156.948 ⁶⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2013	13,51	2	- ¹⁾
	2012	13,51	2	- ¹⁾
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2013	20	-	- ^{1) 7)}
	2007	20	-575	-786 ^{1) 4) 5)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2013	20	-	- ^{1) 5) 7)}
	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 4) 5)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2013	20	-	- ^{1) 5) 7)}
	2007	20	871	270 ^{1) 4) 5)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2013	20	-	- ^{1) 5) 7)}
	2007	20	1.642	-762 ^{1) 4) 5)}
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	50	12.941	3.577 ⁸⁾
	2012	50	9.364	2.668 ⁸⁾
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	2013	0	-	- ^{4) 9)}
	2012	0	1.510	1.382
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2013	10	-	- ⁴⁾
	2012	10	1.186	214 ⁴⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	2013	4	-	- ⁴⁾
	2012	4	1.341	456 ⁴⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	2013	40	-	- ^{1) 4) 5)}
	2005	40	-1.590	833
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	2013	40	-	- ^{1) 4) 5)}
	2005	40	-2.937	1.390
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	2013	40	-	- ^{1) 4) 5)}
	2005	40	4.533	9
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	2013	30	-	- ^{1) 4) 5)}
	2005	30	98.747	4.761
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2013	2,2	-	- ^{3) 4)}
	2012	2,4	-565.131	-67.812 ³⁾

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

Tabelle 148

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁴⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

⁵⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁶⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁷⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

⁸⁾ Zwischen der Gesellschaft und dem anderen Gesellschafter besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag, Fraport hat keinen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁹⁾ Gesellschaft ohne Bareinlage.

¹⁰⁾ Pantares Tradeport Asia Ltd. hält insgesamt 37,5% der Kapitalanteile an der Tradeport Hong Kong Ltd.

¹¹⁾ Vormals: FRA - Positionsaufsicht GmbH.

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

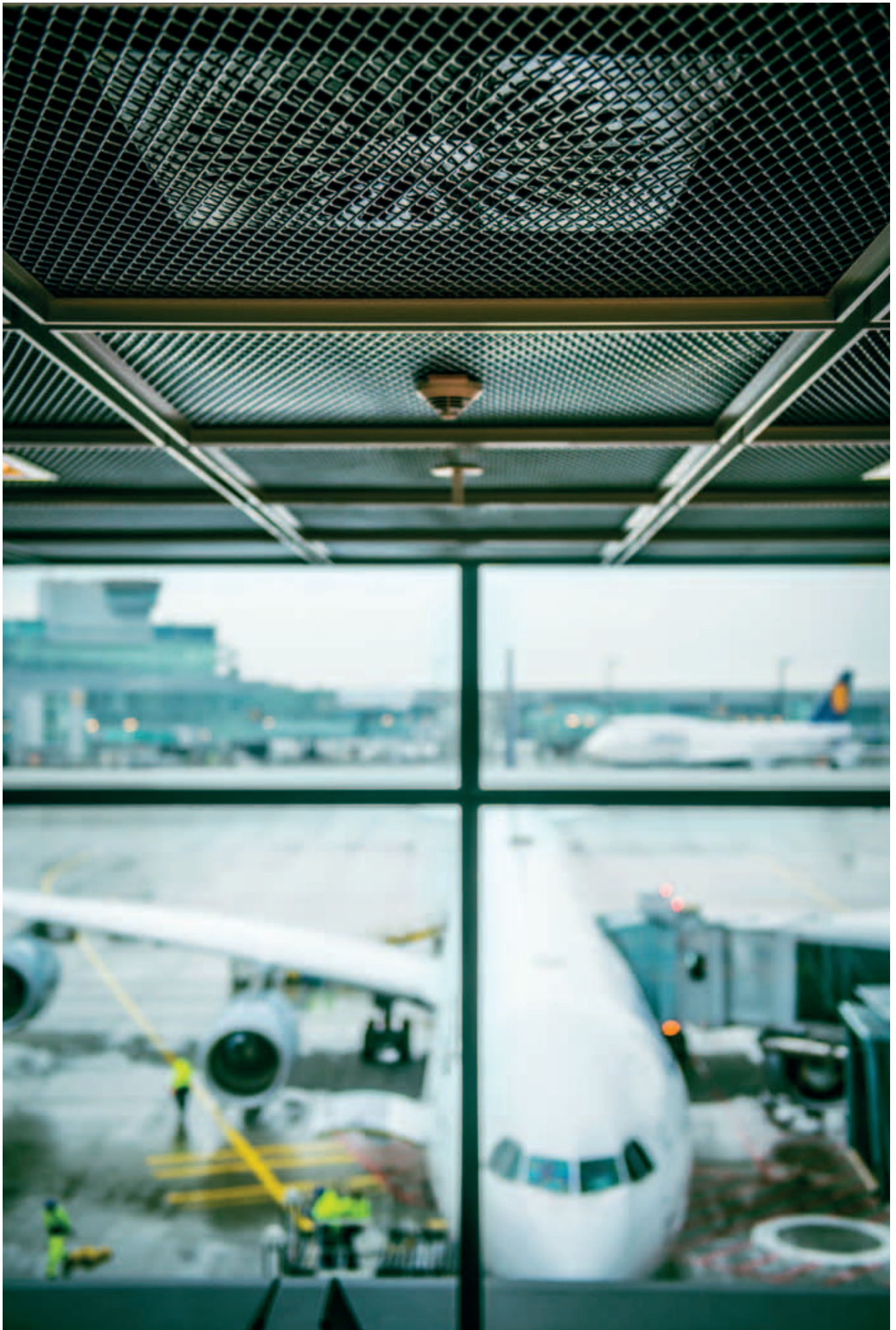
Dr. Schulte

Giesen

Müller

Schmitz

Dr. Zieschang



External Activities & Services

Über 1.300.000 Quadratmeter...

Allein 570.000 Reisende starteten zum Sommerferienbeginn 2013 an einem Wochenende in ihren Urlaub. Hinzu kamen Abholer, Beschäftigte und Besucher des Flughafens. Als Eigentümer betreibt Fraport den Flughafen Frankfurt und hält diesen an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr intakt. Wesentlich für die Aufenthaltsqualität ist ein gutes Raumklima. Verteilt auf einer Bruttogeschossfläche von mehr als 1.300.000 Quadratmetern – einer Fläche größer als die Frankfurter Innenstadt – sorgen rund 3.000 Lüfter für eine angenehme Luftqualität. Stündlich wälzen die Klimaanlage hierfür etwa 5.400.000 Kubikmeter Luft um.

...mit frischer Luft

Zum Betrieb der Klimaanlage benötigt Fraport einen weicheren Wasser-Härtegrad als reguläres Leitungswasser. Aus diesem Grund filtert Fraport stündlich etwa 25.000 Liter in einer speziellen Osmoseanlage zu weichem Wasser. Ohne diesen Aufbereitungsprozess würde es zu einer Verstopfung der Klimaanlage kommen und die durchschnittliche Temperatur in den Terminals ansteigen. Nach etwa drei Tagen wäre die Verunreinigung der Klimatechnik so weit fortgeschritten, dass die Anlage ausfallen würde und einzelne Terminalabschnitte außer Betrieb genommen werden müssten. Regelmäßige Wartungsintervalle und Prüfungen der Osmoseanlage sind für Fraport daher unerlässlich.



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Schmitz



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 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 4. März 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Ruske
Wirtschaftsprüfer

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

Sieben-Jahresübersicht ¹⁾

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Umsatzerlöse	2.561,4	2.442,0	2.371,2	2.194,6	2.010,3	2.101,6	2.329,0
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,6	0,5	0,4	0,4	0,9	0,4	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,1	44,0	40,3	36,9	39,1	33,8	24,6
Sonstige betriebliche Erträge	34,3	55,8	40,9	52,1	45,3	66,1	71,7
Gesamtleistung	2.631,4	2.542,3	2.452,8	2.284,0	2.095,6	2.201,9	2.425,8
Materialaufwand	-613,0	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6	-471,1	-461,4
Personalaufwand	-946,8	-942,9	-906,3	-880,4	-866,9	-925,6	-1.143,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-191,4	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4	-204,5	-240,6
EBITDA	880,2	848,7	802,3	710,6	569,7	600,7	580,5
Abschreibungen	-352,1	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8	-241,5	-245,2
Betriebliches Ergebnis/EBIT	528,1	496,0	496,6	430,9	300,9	359,2	335,3
Zinsergebnis	-177,0	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7	-71,0	-25,3
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-13,6	11,7	11,5	7,0	4,3	-15,1	2,5
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	5,3
Wertminderungen auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,2	0,0	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	3,2	30,5	-16,4	-21,5	-3,9	24,2	0,9
Finanzergebnis	-187,4	-131,9	-149,3	-152,2	-106,4	-61,8	-16,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	340,7	364,1	347,3	278,7	194,5	297,4	318,7
Ertragsteuern	-105,0	-112,6	-96,5	-7,2	-42,5	-100,5	-90,5
Konzern-Ergebnis	235,7	251,5	250,8	271,5	152,0	196,9	228,2
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	14,7	13,3	10,4	8,6	5,6	7,2	5,0
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	221,0	238,2	240,4	262,9	146,4	189,7	223,2
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	2,40	2,59	2,62	2,86	1,60	2,07	2,44
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	2,39	2,58	2,60	2,85	1,59	2,05	2,42

Kennzahlen	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
EBITDA-Marge (%)	34,4	34,8	33,8	32,4	28,3	28,6	24,9
EBIT-Marge (%)	20,6	20,3	20,9	19,6	15,0	17,1	14,4
Umsatzrendite (%)	13,3	14,9	14,6	12,7	9,7	14,2	13,7
Fraport-Assets (Mio €)	5.545,3	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2	3.419,1	3.075,0
ROFRA (%)	9,5	9,6	11,2	10,7	7,9	10,5	10,9
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28	30,91	53,87
Dividende je Aktie (€)	1,25 ²⁾	1,25	1,25	1,25	1,15	1,15	1,15

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	115,4	115,5	115,4	115,6	106,2	105,6	105,3
Netto-Finanzschulden (Mio €)	2.975,4	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5	925,6	338,0
Capital Employed (Mio €)	5.913,1	5.731,5	5.362,1	4.626,9	4.043,5	3.328,0	2.734,5
Gearing Ratio (%)	101,3	104,9	97,5	77,8	66,5	38,5	14,1
Verschuldungsgrad (%)	31,2	30,4	28,7	22,1	18,2	14,1	5,9
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	517,6	530,7	427,8	356,7	378,5	187,9	67,6
Working Capital (Mio €)	910,9	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0	919,7	218,0

¹⁾ Aufgrund bilanzieller Änderungen und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den in Vorjahren berichteten Werten ergeben.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende.

Konzern-Bilanz

in Mio €	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007
Geschäfts- oder Firmenwert	38,6	38,6	38,6	38,6	40,0	22,7	22,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1.006,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4	597,6	570,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	57,8	44,2	43,6	32,4	34,0	33,3	43,9
Sachanlagen	5.988,1	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4	3.968,6	3.628,6
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	47,7	34,4	74,6	34,0	34,7	9,0	10,1
Anteile an assoziierten Unternehmen	121,2	136,6	138,0	97,1	72,9	72,4	37,1
Andere Finanzanlagen	727,6	742,7	648,6	394,6	474,7	205,4	252,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	169,8	117,1	33,5	20,9	20,0	42,4	58,5
Ertragsteuerforderungen	20,3	19,5	29,6	29,6	23,6	26,6	33,5
Latente Steueransprüche	43,7	49,2	48,2	43,1	68,3	30,4	7,2
Langfristige Vermögenswerte	8.220,9	8.140,8	7.765,6	6.777,0	6.353,0	5.008,4	4.664,1
Vorräte	75,3	77,7	81,4	77,9	54,0	47,4	39,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	181,6	180,0	163,9	178,3	158,4	154,9	154,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	438,4	385,2	280,2	319,2	492,2	205,1	76,6
Ertragsteuerforderungen	2,1	35,0	6,2	5,5	5,3	7,8	13,2
Zahlungsmittel	605,1	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3	1.154,8	651,3
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	-	165,6
Kurzfristige Vermögenswerte	1.302,5	1.499,8	1.458,8	2.393,5	2.512,2	1.570,0	1.100,8
Gezeichnetes Kapital	922,1	921,3	918,8	918,4	917,7	916,1	914,6
Kapitalrücklage	590,2	588,0	584,7	582,0	578,3	573,1	565,2
Gewinnrücklagen	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7	1.039,2	1.018,8	1.022,0
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1	2.535,2	2.508,0	2.501,8
Nicht beherrschende Anteile	45,7	35,7	29,4	21,2	22,6	60,2	33,0
Eigenkapital	3.098,8	2.948,2	2.859,9	2.739,3	2.557,8	2.568,2	2.534,8
Finanzschulden	4.146,8	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9	1.685,3	830,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50,8	64,4	64,9	60,0	114,7	192,9	365,6
Sonstige Verbindlichkeiten	889,4	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7	514,8	451,7
Latente Steuerverpflichtungen	120,4	102,5	110,8	105,5	143,9	123,5	108,3
Pensionsverpflichtungen	26,7	27,4	22,9	22,1	20,3	19,0	19,4
Ertragsteuerrückstellungen	54,1	80,2	68,1	68,0	135,0	170,0	163,0
Sonstige Rückstellungen	235,1	211,2	201,8	147,0	129,9	101,0	136,2
Langfristige Schulden	5.523,3	5.893,1	5.503,5	5.608,4	5.575,4	2.806,5	2.074,8
Finanzschulden	314,9	196,6	219,9	151,8	118,9	555,5	367,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	162,4	214,4	228,9	274,6	219,8	393,8	441,5
Sonstige Verbindlichkeiten	178,4	163,2	187,4	180,5	147,7	63,6	75,7
Ertragsteuerrückstellungen	8,1	5,3	2,4	12,9	6,7	1,9	14,2
Sonstige Rückstellungen	237,5	219,8	222,4	203,0	238,9	188,9	185,3
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	-	70,8
Kurzfristige Schulden	901,3	799,3	861,0	822,8	732,0	1.203,7	1.155,3
Bilanzsumme	9.523,4	9.640,6	9.224,4	9.170,5	8.865,2	6.578,4	5.764,9
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008	Stand 31.12.2007
Langfristige Vermögenswerte	1,0	4,8	14,6	6,7	26,8	7,4	36,4
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	5,0	3,0	4,3	7,1	1,1	0,2	6,7
Anteil an der Bilanzsumme (%)							
Langfristige Vermögenswerte	86,3	84,4	84,2	73,9	71,7	76,1	80,9
Eigenkapitalquote	30,8	29,0	29,4	28,4	27,4	36,5	41,6

Tabelle 149

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafikverzeichnis

Konzern-Lagebericht

Seite	Grafik	
24	1	Passagierentwicklung an den Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%
25	2	Entwicklung des Konzern-Umsatzes, -EBITDAs und -Ergebnisses
25	3	Entwicklung wesentlicher Kennzahlen der Konzern-Kapitalflussrechnung und -Bilanz
27	4	Segment-Struktur
28	5	Umsatz nach Regionen
28	6	Beschäftigte nach Regionen
29	7	Agenda 2015
46	8	Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2013
48	9	Konzern-Umsatz und Umsatzrendite
49	10	Konzern-EBITDA und EBITDA-Marge
49	11	Konzern-Ergebnis und Ergebnis je Aktie
50	12	Aviation
50	13	Retail & Real Estate
51	14	Ground Handling
51	15	External Activities & Services
52	16	Anteil der Segmente am Konzern-Umsatz 2013
52	17	Anteil der Segmente am Konzern-EBITDA 2013
53	18	Investitionen je Segment
54	19	Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität
55	20	Bilanzstruktur zum 31. Dezember
57	21	Verteilung der Industrieanlagen
57	22	Ratingstruktur der Anlagen
58	23	Tilgungsprofil zum 31. Dezember 2013
58	24	Fälligkeitsprofil der variablen Finanzverschuldung und Derivate
59	25	Konzern-Wertbeitrag vor Steuern und ROFRA
60	26	Globalzufriedenheit am Flughafen Frankfurt
60	27	Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt
60	28	Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt
61	29	Anlagenverfügbarkeitsquote am Flughafen Frankfurt
61	30	Mitarbeiterzufriedenheit
61	31	Gesamtzahl der Arbeitsunfälle
62	32	Beschäftigte und Frauenquote zum 31. Dezember
64	33	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern
65	34	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern im Mehrjahresüberblick
66	35	Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2013
66	36	Streubesitz-Verteilung
66	37	Dividende je Aktie und Dividendenrendite
68	38	Risikomanagement-System
70	39	Berichtsmatrix

Tabellenverzeichnis

Umschlag

Seite	Tabelle	
U2	1	Finanzielle Leistungsindikatoren
U2	2	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
U2	3	Beschäftigte
U3	4	Fraport-Segmente – Aviation
U3	5	Fraport-Segmente – Retail & Real Estate
U3	6	Fraport-Segmente – Ground Handling
U3	7	Fraport-Segmente – External Activities & Services

An unsere Aktionäre

Seite	Tabelle	
19	8	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
20	9	Ausschüsse des Aufsichtsrats

Konzern-Lagebericht

Seite	Tabelle	
25	10	Soll-Ist-Vergleich wesentlicher Prognosen 2013
26	11	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
29	12	Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs
40	13	Vergütung des Vorstands 2013
41	14	Vergütung des Vorstands 2013
41	15	Vergütung des Vorstands 2012
41	16	Vergütung des Vorstands 2012
42	17	Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder
43	18	Bezüge des Aufsichtsrats 2013
44	19	Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel
45	20	Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen
47	21	Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%
47	22	Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder Managementverträgen
52	23	Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften
53	24	Investitionen im Mehrjahresüberblick
54	25	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz
56	26	Fremdkapitalstruktur
57	27	Anlagestruktur der Fraport AG
59	28	Entwicklung des Wertbeitrags 2013
62	29	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten
62	30	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten nach Segment
64	31	Aktienentwicklung 2013
65	32	Kennzahlen und Daten zur Fraport-Aktie
86	33	Überleitung – Konzern
86	34	Überleitung – Aviation
86	35	Überleitung – Retail & Real Estate
87	36	Überleitung – Ground Handling
87	37	Überleitung – External Activities & Services
87	38	Überleitung – Vermögens- und Finanzlage
89	39	Zusammenfassung wesentlicher Größen des Geschäftsausblicks

Konzern-Abschluss

Seite	Tabelle	
92	40	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
93	41	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
94	42	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2013
95	43	Konzern-Kapitalflussrechnung
96	44	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
98	45	Konzern-Anlagespiegel
100	46	Segment-Berichterstattung
101	47	Informationen über geografische Gebiete

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
103	48	Konsolidierungskreis
104	49	Gemeinschaftsunternehmen
105	50	Wechselkurse
109	51	Planmäßige Abschreibungen
115	52	Effekte aus der rückwirkenden Anwendung von IAS 19R
120	53	Umsatzerlöse
121	54	Mindestleasingzahlungen
121	55	Bestandsveränderung
121	56	Andere aktivierte Eigenleistungen
121	57	Sonstige betriebliche Erträge
122	58	Materialaufwand
122	59	Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter
123	60	Abschreibungen
124	61	Sonstige betriebliche Aufwendungen
124	62	Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer
124	63	Zinserträge und Zinsaufwendungen
125	64	Zinsen aus Finanzinstrumenten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden
125	65	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
125	66	Sonstiges Finanzergebnis
126	67	Ertragsteuern
127	68	Zuordnung der latenten Steuern
127	69	Überleitungsrechnung des Steueraufwands
128	70	Ergebnis je Aktie
128	71	Geschäfts- oder Firmenwerte
129	72	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte
129	73	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
129	74	Sachanlagen
130	75	Finanzierungsleasingverträge (2013)
130	76	Finanzierungsleasingverträge (2012)
131	77	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
132	78	Anteile an assoziierten Unternehmen
132	79	Finanzinformationen zu assoziierten Unternehmen
133	80	Andere Finanzanlagen
134	81	Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
134	82	Ertragsteuerforderungen
135	83	Latente Steueransprüche
135	84	Vorräte
136	85	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
136	86	Analyse des Ausfallrisikos
137	87	Wertberichtigungskonto
137	88	Zahlungsmittel
137	89	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital
138	90	Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG
140	91	Nicht beherrschende Anteile
140	92	Lang- und kurzfristige Finanzschulden
140	93	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
141	94	Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
141	95	Fälligkeit der Leasingzahlungen
142	96	Latente Steuerverpflichtungen
142	97	Saldierung
143	98	Pensionsverpflichtungen (2013)
144	99	Pensionsverpflichtungen (2012)
144	100	Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen
145	101	Sensitivitätsanalyse (31.12.2013)
146	102	Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
146	103	Lang- und kurzfristige Personalarückstellungen
147	104	Sonstige Rückstellungen
148	105	Finanzinstrumente zum 31.12.2013
149	106	Finanzinstrumente zum 31.12.2012
150	107	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2013)
151	108	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 7.27A (2012)
151	109	Nettoergebnisse je Bewertungskategorie
152	110	Derivative Finanzinstrumente
152	111	Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente
153	112	Zinsswaps (Hedge Accounting)
153	113	Devisentermingeschäfte
155	114	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz
156	115	Haftungsverhältnisse
157	116	Bestellobligo
157	117	Operate Leases
159	118	Entwicklung der ausgegebenen Bezugsrechte
159	119	Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen
160	120	Fair Value der MSOP-Tranchen
160	121	Volatilitäten und Korrelationen
161	122	Entwicklung der ausgegebenen virtuellen Aktien
162	123	Bewertungsparameter (LTIP)
163	124	Gliederung der Wertpapiere
164	125	Emittentenrating Wertpapiere (2013)
164	126	Emittentenrating Wertpapiere (2012)
165	127	Emittentenrating liquide Mittel (2013)
165	128	Emittentenrating liquide Mittel (2012)
166	129	Liquiditätsprofil zum 31.12.2013
166	130	Liquiditätsprofil zum 31.12.2012
167	131	Währungskursensitivität
169	132	Zinssensitivität
169	133	Bestandteile der Steuerungskennzahlen
169	134	Verschuldungskennzahlen
170	135	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen
170	136	Vergütung des Managements
180	137	Vergütung des Vorstands 2013
180	138	Vergütung des Vorstands 2013
180	139	Vergütung des Vorstands 2012
181	140	Vergütung des Vorstands 2012
181	141	Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder
183	142	Bezüge des Aufsichtsrats 2013
184	143	Mandate des Vorstands
184	144	Mandate des Aufsichtsrats
188	145	Tochtergesellschaften
190	146	Gemeinschaftsunternehmen
190	147	Assoziierte Unternehmen
191	148	Andere Beteiligungen
196	149	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 + Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – Anlagen im Bau zu AHK/2 – Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

Jahres-Performance der Fraport-Aktie

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Andere Finanzanlagen“ und „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

Personalaufwand je Mitarbeiter

Personalaufwand/Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

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 2014

Donnerstag, 8. Mai 2014

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 31. März 2014
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Freitag, 30. Mai 2014

Hauptversammlung 2014
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Montag, 2. Juni 2014

Dividendenauszahlung

Donnerstag, 7. August 2014

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 30. Juni 2014
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Donnerstag, 6. November 2014

Konzern-Zwischenbericht
1. Januar bis 30. September 2014
Online-Veröffentlichung, Pressekonferenz und Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2014

(Online-Veröffentlichung)

Donnerstag, 10. April 2014

März 2014/3M 2014

Dienstag, 13. Mai 2014

April 2014

Donnerstag, 12. Juni 2014

Mai 2014

Donnerstag, 10. Juli 2014

Juni 2014/6M 2014

Dienstag, 12. August 2014

Juli 2014

Mittwoch, 10. September 2014

August 2014

Montag, 13. Oktober 2014

September 2014/9M 2014

Mittwoch, 12. November 2014

Oktober 2014

Mittwoch, 10. Dezember 2014

November 2014

Donnerstag, 15. Januar 2015

Dezember 2014/GJ 2014

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0) 1806 3724636¹⁾
Internet: www.fraport.de

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem 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

Druck

Eberl Print GmbH, Immenstadt i. Allgäu

Veröffentlichungstermin

27. März 2014

Redaktionsschluss

4. März 2014

Sprachgebrauch

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

