

Geschäftsbericht 2017

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Über diesen Bericht

Gute Reise! Wir sorgen dafür

Seit zwei Jahren lebt Fraport ein neues Leitbild. Prozesse und Infrastruktur werden auf die „gute Reise“ unserer Kunden ausgerichtet. Das Ziel wurde klar formuliert: Für unsere Kunden betreiben wir weltweit erfolgreich Flughäfen und bieten dazugehörige Dienstleistungen an. Wir schaffen die Voraussetzung für internationale Vernetzung, wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand. Dabei wollen wir unseren Partnern eine Plattform für ihre Geschäftsmodelle bieten, Wirtschaftskraft und Jobmotor in den jeweiligen Regionen sowie attraktiver Arbeitgeber und verantwortungsvoller Partner sein.

Das aktuelle Titelbild bezieht sich erneut auf den Slogan. Weltweit sorgen Flughäfen für Faszination – das gilt auch für den Flughafen Frankfurt. Nicht nur Besucher und Passagiere, auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fraport sind – jeder auf seine Weise – fasziniert von den unterschiedlichen Impressionen. Einen Eindruck über die Vielfältigkeit auf dem Vorfeld finden Sie auf dem Titel des Geschäftsberichts 2017.

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2017	2016	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.934,8	2.586,2	+13,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.893,1	2.566,3	+12,7
EBITDA	1.003,2	1.054,1	-4,8
EBIT	643,0	693,7	-7,3
EBT	506,1	581,4	-13,0
Konzern-Ergebnis	359,7	400,3	-10,1
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	330,2	375,4	-12,0
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	3,57	4,07	-12,3
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	91,86	56,17	+63,5
Dividende je Aktie (€) ¹⁾	1,50	1,50	0,0
Operativer Cash Flow	790,7	583,2	+35,6
Free Cash Flow	393,1	301,7	+30,3
Bilanzsumme	10.832,4	8.872,8	+22,1
Eigenkapital	4.028,7	3.841,4	+4,9
Konzern-Liquidität	1.018,6	1.247,5	-18,3
Netto-Finanzschulden	3.512,4	2.355,9	+49,1
Umsatzrendite (%)	17,2	22,5	-
Eigenkapitalrendite (%)	8,9	10,4	-
EBITDA-Marge (%)	34,2	40,8	-
EBIT-Marge (%)	21,9	26,8	-
ROCE (%)	8,9	11,6	-
ROFRA (%)	10,0	11,4	-
Gearing Ratio (%)	94,2	65,4	-

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2017	2016	Veränderung
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	85	82	+3 PP
Gepäck-Konnektivität Frankfurt (%)	98,5	98,7	-0,2 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,87	2,91	+0,04
Frauen in Führungspositionen (%)	28,0	30,5	-2,5 PP
Krankenquote (%)	7,5	7,9	-0,4 PP
CO ₂ -Emission (t)	209.668	228.389	-18.721

Beschäftigte

	2017	2016	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.673	20.322	+1,7
Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	24.598	22.650	+8,6

¹⁾ Vorgeschlagene Dividende (2017).

Inhalt

1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Der Fraport-Vorstand	8
Bericht des Aufsichtsrats	10
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	16
Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht	25
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	42

2 Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

Hinweis zur Berichterstattung	44
Geschäftsentwicklung im Überblick	45
Grundlagen des Konzerns	46
Geschäftsmodell	46
Struktur	51
Strategie	53
Steuerung	58
Finanzmanagement	64
Rechtliche Angaben	65
Vergütungsbericht	67
Wirtschaftsbericht	75
Gesamtaussage des Vorstands	75
Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	76
Wesentliche Ereignisse	77
Geschäftsverlauf	79
Ertragslage Konzern	81
Ertragslage Segmente	83
Vermögens- und Finanzlage	86
Wertorientierte Steuerung	94
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	95
Beschäftigte	97
Forschung und Entwicklung	98
Umwelt	99
Gesellschaft	100

Aktie und Investor Relations	101
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	105
Risiko- und Chancenbericht	105
Prognosebericht	126
Gesamtaussage des Vorstands	126
Geschäftsausblick	126

3 Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2017

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	134
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	135
Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2017	136
Konzern-Kapitalflussrechnung	137
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	138
Konzern-Anlagespiegel	140
Segment-Berichterstattung	142

4 Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2017

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	144
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	162
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	170
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	198
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	199
Sonstige Angaben	201

5 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	226
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	227
Zehn-Jahresübersicht	234
Glossar	236
Finanzkalender 2018	238
Verkehrskalender 2018	238
Impressum	238

An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

im zurückliegenden Geschäftsjahr hat Ihr Unternehmen ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Mit über 64,5 Millionen Passagieren wuchs Ihr Flughafen Frankfurt um mehr als sechs Prozent auf ein neues Rekordniveau. Auch an allen Beteiligungsflughäfen haben wir deutlich mehr Fluggäste begrüßt als im Jahr zuvor. Mit dem Zuschlag für die beiden brasilianischen Flughäfen sowie der erfolgreichen Übernahme der 14 griechischen Flughäfen im zurückliegenden Jahr konnten wir zugleich unser internationales Portfolio weiter ausbauen. Damit sind wir hinsichtlich des Ziels, den Ergebnisanteil unseres internationalen Geschäfts kontinuierlich zu erhöhen, gut vorwärts gekommen.

Gleichzeitig stellt uns das Wachstum am Frankfurter Flughafen vor die Herausforderung, die dafür notwendigen Kapazitäten rechtzeitig zu schaffen. In den Terminals 1 und 2 arbeiten wir gemeinsam mit unseren Partnern intensiv an prozess- und kapazitätsverbessernden Maßnahmen. Im Vordergrund stehen hier die Sicherheitskontrollen sowie die Ein- und Ausreisen zur Bewältigung des steigenden Passagieraufkommens in den Spitzenzeiten. Schauen wir auf die nochmals gestiegene Zufriedenheit unserer Kunden – 85% unserer Passagiere gaben an, mit dem Reisevorgang insgesamt zufrieden zu sein –, so zeigen sich sicher auch in diesem neuen Rekordwert die hervorragende Leistung sowie das große Engagement unserer Flughafenbeschäftigten und Partner.

Neue Kapazitäten für zusätzliche 14 Millionen Passagiere schaffen wir in Frankfurt insbesondere mit dem Bau des Terminals 3, das im Jahr 2023 mit den Flugsteigen H und J in Betrieb gehen soll. Hier schreitet der Bau planmäßig voran. Damit wir dem zu erwartenden Passagierwachstum gerecht werden sowie unseren Kunden noch bessere und passgenauere Services anbieten können, wird der Bau des Flugsteigs G mit einer jährlichen Kapazität von vier bis fünf Millionen Passagieren nun vorgezogen zusätzlich realisiert. Den Bauantrag für den Flugsteig G haben wir im vergangenen Jahr gestellt. Mit den Bauarbeiten soll im zweiten Halbjahr 2018 gestartet werden.

Sie sehen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wir sind trotz des aktuell robusten Verkehrswachstums in Frankfurt für zukünftige Verkehre gut aufgestellt. Die Kapazität bedarfsorientiert zu entwickeln und gleichzeitig die Kundenzufriedenheit auf einem hohen Niveau zu entwickeln – diesen Aufgaben stellen wir uns in Frankfurt wie auch international an unseren Flughäfen. Nach der Übernahme der griechischen Flughäfen haben wir zum Beispiel sofort damit begonnen, wichtige Modernisierungsmaßnahmen sowie effiziente Prozessabläufe umzusetzen, um das Reiseerlebnis unserer Gäste aus aller Welt spürbar zu verbessern. In einem nächsten Schritt stehen die Erweiterungen und Neubauten von Terminalanlagen, einschließlich attraktiver Service- und Shopping-Angebote an.



Unsere Erfahrung zeigt, dass sich gut gemanagte Flughäfen als wahre Wirtschaftsmotoren in ihren jeweiligen Regionen erweisen. Das beste Beispiel dafür ist unser Flughafen in Lima. Als einer der erfolgreichsten Flughäfen in unserem Portfolio hat der „Jorge Chávez International Airport“ durchgehend hohe Wachstumsraten und ein hohes Maß an Kundenzufriedenheit erzielt sowie zahlreiche Auszeichnungen dafür erhalten. Aus diesem Grund werden wir an dem Flughafen eine weitere Start- und Landebahn bauen sowie ein neues Passagierterminal errichten. Nur so können wir dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Lima gerecht werden und das Angebot und die Services für die Passagiere weiterhin auf hohem Niveau stetig verbessern.

Dass sich Wachstum und Verantwortung nicht ausschließen, zeigt auch unser Einsatz bei den Themen „Aktiver Schallschutz und Lärminderung“. Diese haben unverändert hohe Priorität. Im zurückliegenden Jahr haben wir in Frankfurt gemeinsam mit unseren Partnern, wie der Deutschen Flugsicherung, der Deutschen Lufthansa und weiteren Akteuren aus Politik und Wirtschaft unsere internationale Vorreiterrolle beim Schallschutz weiter ausgebaut. Frankfurt ist nun der erste Hub-Flughafen weltweit, der auf allen Landebahnen mit modernster Navigationstechnik ausgerüstet ist und ein Anflugverfahren unterstützt, das eine Lärmreduktion im lärmintensiven Bereich des Anflugs zulässt. Mit diesen und weiteren Maßnahmen stellen wir uns bewusst der Verantwortung unseres unternehmerischen Handelns.

Analog zum Wachstum der Verkehrszahlen war das Geschäftsjahr 2017 für Fraport auch finanziell sehr erfolgreich. Unsere gesetzten Ziele haben wir erreicht und die positive Entwicklung der letzten Jahre konsequent fortgesetzt. Ihr Unternehmen erwirtschaftete auf Konzern-Ebene ein EBITDA von 1.003 Millionen Euro und ein EBIT in Höhe von 643 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis belief sich auf knapp 360 Millionen Euro. Zur positiven finanziellen Entwicklung haben insbesondere auch Lima und Fraport Greece beigetragen, die zusammen ein EBITDA von über 237 Millionen Euro erzielten. Auch der Kurs der Fraport-Aktie hat im Vorjahr mehrfach ein Allzeithoch erreicht und schloss am Jahresende deutlich im Plus bei 91,86 Euro.

An der positiven Entwicklung sollen Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, teilhaben. Für das Geschäftsjahr 2017 werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung daher vorschlagen, die im letzten Jahr erhöhte Dividende auf diesem Niveau zu halten und wiederum 1,50 Euro je Aktie auszuschütten. Auch die Beschäftigten der Fraport AG erhalten eine Erfolgsbeteiligung und partizipieren so an der guten Entwicklung des Unternehmens.

In diesem Zusammenhang bedanke ich mich, auch im Namen meiner Vorstandskollegin und -kollegen, bei unseren mittlerweile mehr als 24.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konzernweit herzlich. Ihrem Einsatz und ihrer Leistung ist es zu verdanken, dass wir trotz aller Herausforderungen solch ein positives Ergebnis erzielt haben.

Nach erfreulichen Zuwächsen in 2017 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2018 ein weiterhin starkes Wachstum. Am Standort Frankfurt rechnen wir mit einem Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 bis etwa 68,5 Millionen. An unseren internationalen Flughäfen gehen wir von einer insgesamt positiven Entwicklung aus. Vor allem die Flughäfen in Antalya, Lima und Xi'an sollten eine erneut hohe Dynamik aufweisen. Für die beiden brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre rechnen wir ebenso wie bei den 14 griechischen Flughäfen mit einem Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich. Hinsichtlich der Entwicklung unserer wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren erwarten wir ein Konzern-EBITDA zwischen etwa 1.080 bis und circa 1.110 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT zwischen circa 690 und rund 720 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir zwischen rund 400 und rund 430 Millionen Euro.

Der Finanzausblick für das Geschäftsjahr 2018 beinhaltet auch die zwei brasilianischen Flughäfen „Pinto Martins“ von Fortaleza und „Salgado Filho“ von Porto Alegre. Mit der Übernahme dieser Flughäfen am 2. Januar dieses Jahres haben wir eine weitere wichtige Etappe beim Ausbau unseres internationalen Geschäfts erreicht. Die dortigen Flughäfen konnten im Jahr 2017 insgesamt knapp 14 Millionen Passagiere begrüßen, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von 4,4 Prozent. Mit unserer Expertise werden wir beide Flughäfen auch im Interesse des Landes deutlich weiterentwickeln. Für unsere Kunden, ob Fluggesellschaften oder Passagiere, werden wir dabei die Terminalkapazitäten erweitern und verbesserte Prozesse und Services sowie ein attraktives Einzelhandels- und Food & Beverage-Angebot umsetzen.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wir haben in den vergangenen Jahren richtige Weichenstellungen vorgenommen, um Ihr Unternehmen erfolgreich und nachhaltig im internationalen Wettbewerb zu positionieren. Für Ihr Vertrauen, das Sie uns hierbei entgegengebracht haben, danke ich Ihnen herzlich.

Nun wünsche ich Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts 2017 und würde mich freuen, Sie auf der diesjährigen Hauptversammlung am 29. Mai 2018 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main begrüßen zu dürfen.

Auf eine Neuerung in diesem Geschäftsbericht möchte ich Sie an dieser Stelle noch hinweisen. Gemäß des CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetzes ist die Veröffentlichung des sogenannten „Zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts“ ab dem Geschäftsjahr 2017 verpflichtend. Sie finden diesen Bericht und weitere Informationen darüber im Kapitel „An unsere Aktionäre“.

Ihr



Stefan Schulte



Der Fraport-Vorstand

(von links nach rechts)

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor
Jahrgang 1957
Bestellung bis 30. September 2022

Anke Giesen
Vorstand Operations
Jahrgang 1963
Bestellung bis 31. Dezember 2022



(von links nach rechts)

Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender

Jahrgang 1960
Bestellung bis 31. August 2019

Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen

Jahrgang 1961
Bestellung bis 31. März 2022

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2017 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen, einer Strategieklausur und zwei Sondersitzungen zusammen.

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie der Geschäftsentwicklung wesentlicher Fluggesellschaften für den Standort Frankfurt, waren Gegenstand regelmäßiger Erörterungen im Aufsichtsrat.

Fortlaufend begleitet hat der Aufsichtsrat auch den Fortschritt des Ausbaus im Süden des Flughafen-Geländes. Erörtert wurden insbesondere die Entwicklungen, Chancen und Risiken in den einzelnen Ausbauprogrammen sowie die dort jeweils anstehenden Maßnahmen und Entscheidungen. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der erwarteten Verkehrsentwicklung und der daraus resultierenden vorgezogenen Realisierung des Flugsteigs G befasst.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich auch in 2017 beständig über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt informiert. Hierbei spielte die Ende des Jahres geschlossene Vereinbarung zur Implementierung einer Lärmobergrenze eine besondere Rolle. Des Weiteren ließ sich der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Dezember-Sitzung durch einen Vertreter der Deutschen Flugsicherung auch über die Bewertung eines Point-Merge Abflugverfahrens für Frankfurt und die dabei auftretenden Schwierigkeiten informieren.



- > Daneben wurde erneut vertieft über den Fortgang der bereits in 2015 begonnenen Projekte zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retail-Aktivitäten berichtet.
- > Ein kontinuierliches Thema der Berichterstattung waren zudem die Anstrengungen, die Servicequalität in allen Bereichen weiter zu verbessern. In diesem Zusammenhang wurde auch über die verschiedenen Maßnahmen in den bestehenden Terminalanlagen zur Steigerung der Passagierzufriedenheit berichtet und deren positive Resultate begrüßt. Vertieft analysiert wurden auch verschiedene Ansätze zur stärkeren Übernahme der Steuerungsverantwortung an den Sicherheitskontrollstellen am Standort Frankfurt.
- > Mit Blick auf das Energiemanagement bei Fraport wurde der Aufsichtsrat zudem über die verschiedenen Projekte zum Klimaschutz – von der Senkung des Energieverbrauchs bis zur Förderung von E-Mobilität – informiert.
- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie begleitete der Aufsichtsrat unter anderem den Fortgang des Übernahmeprozesses hinsichtlich der griechischen Regional-Flughäfen auf Grundlage des am 14. Dezember 2015 geschlossenen Konzessionsvertrags sowie die Auswirkungen der politischen Entwicklungen in Bezug auf Russland und die Türkei.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2016, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 23. Mai 2017 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2016. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017 vorzuschlagen.
- > Zudem diskutierte der Aufsichtsrat die Ergebnisse der extern vorgenommenen Überprüfung der Angemessenheit von Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung

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

- > Im Rahmen zweier Sondersitzungen am 6. und 13. März 2017 stimmte der Aufsichtsrat der verbindlichen Angebotsabgabe für die Konzessionen zum Betrieb der brasilianischen Flughäfen in Fortaleza und Porto Alegre zu. Erfreut konnte er im Anschluss den Zuschlag in dem öffentlichen Privatisierungsverfahren und die Übernahme des Betriebs zum 2. Januar 2018 zur Kenntnis nehmen.
- > Nach entsprechender Vorberatung im Präsidialausschuss stimmte der Aufsichtsrat am 15. März 2017 der erneuten Bestellung von Frau Giesen zum Mitglied des Vorstands der Fraport AG für weitere fünf Jahre zu.
- > Ebenfalls am 15. März 2017 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 23. Mai 2017 und stimmte in diesem Zusammenhang auch dem Vorschlag zum Abschluss von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen mit zwei weiteren Konzern-Gesellschaften zu.
- > Am 26. Juni 2017 erteilte der Aufsichtsrat nach erfolgreicher Projektentwicklung seine Zustimmung zum Verkauf eines Areals auf dem Gelände Gateway Gardens.
- > Im Zusammenhang mit der Umsetzung der CSR-Richtlinie beschloss der Aufsichtsrat am 15. September 2017 die gesonderte Prüfung der CSR-Berichterstattung durch einen externen Prüfer.
- > Am 11. Dezember 2017 stimmte der Aufsichtsrat der Bewerbung um einen Beratungs- und Betreibervertrag am Flughafen Newark (USA) zu.
- > Ebenfalls am 11. Dezember 2017 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2018.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Mitte September 2017 hat sich der Aufsichtsrat zunächst vertieft mit der Entwicklung der internationalen Beteiligungen befasst. Zukunftsgewandt wurden sodann Trends und Innovationen sowie deren Relevanz für Fraport eruiert. Das Schwerpunktthema war jedoch die Betrachtung der Marktentwicklungen und der strategischen Ausrichtung am Standort Frankfurt. Hierbei wurden insbesondere auch der durch einen Impulsvortrag verdeutlichte Blickwinkel des Hauptkunden Lufthansa betrachtet und die sich daraus ergebenden Herausforderungen diskutiert.

Arbeit der Ausschüsse

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

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2017 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2018 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2018 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2017 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) eingeholt, die Qualifikation des Prüfers überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2017 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der CSR-Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

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

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** lagen im Geschäftsjahr 2017 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens mit besonderem Fokus auf den Ausbau am Standort Frankfurt. Im Rahmen von vier regulären Sitzungen und einer Sondersitzung befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zur Angebotsabgabe in Brasilien, zum Verkauf des Areals auf dem Gelände Gateway Gardens – sowie hinsichtlich der Bewerbung – um einen Beratungs- und Betreibervertrag am Flughafen Newark.

Des Weiteren standen regelmäßig sowohl die weltweit als auch die am Standort Frankfurt bestehenden Beteiligungen im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei Mitglieder des Aufsichtsrats und des Ausschusses die Gelegenheit nutzten, sich Ende August 2017 vor Ort ein Bild hinsichtlich der Entwicklung an dem slowenischen Beteiligungsflughafen in Ljubljana zu machen. Schlussendlich begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und behandelte die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2018 intensiv.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2017 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten neben aktuellen Tarifthemen auch die Reaktion auf das neue Arbeitnehmerüberlassungsgesetz, die geplanten Maßnahmen in der Führungskräfteentwicklung und die Entwicklung von Entsendungen und Rückkehrern. Darüber hinaus waren ein Programm zum Personalstrukturwandel sowie das Gesundheitsmanagement mit besonderem Fokus auf die Entwicklung der betrieblichen Krankenquote Gegenstand der Erörterung.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum zweimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2017 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen. In diesem Zusammenhang bereitete er auch die erneute Bestellung von Frau Giesen zum Mitglied des Vorstands für weitere fünf Jahre vor.

Vor dem Hintergrund, dass es keine Veränderung in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats gab, trat der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** im Geschäftsjahr 2017 nicht zusammen.

Auch die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2017 nicht erforderlich.

Corporate Governance und Entsprechenserklärungen

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im vergangenen Jahr mit der Umsetzung des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) befasst.

Vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance-Kodex am 7. Februar 2017 – nachdem im Vorjahr keine Änderungen vorgenommen worden waren – einige wenige materielle Anpassungen des DCGK beschlossen sowie Gesetzesänderungen im Kodex nachvollzogen hat, wurde der Fraport-Kodex am 26. Juni 2017 entsprechend angepasst.

Im Ergebnis blieb es auf Grundlage der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 18. September 2015 bei dem Verzicht auf eine Umsetzung der Empfehlung zur Festlegung einer unternehmensspezifischen Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. In der Folge war erneut die entsprechende Abweichung im Rahmen der Entsprechenserklärung 2017 zu erklären und zu begründen.

Der Aufsichtsrat hat seine regelmäßige Effizienzüberprüfung im Jahr 2017 im Wege der Selbstevaluierung anhand eines internen Fragebogens durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Dezember-Sitzung vertieft diskutiert. Ein konkreter Handlungsbedarf wurde aus diesen nicht abgeleitet.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 11. Dezember 2017 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame 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 unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Im Geschäftsjahr 2017 kam es zu keinen Interessenkonflikten.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2017 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 23. Mai 2017 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Zudem fanden die ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts Anwendung. Der Einzelabschluss und Lagebericht sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht wurden 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 GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2018 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. Einen Schwerpunkt dieser Berichterstattung bildeten die im Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (sogenannte Key Audit Matters). 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 1,50 Euro je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmte 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 15. März 2018 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.

Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung

Im Zuge der Umsetzung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes oblag dem Aufsichtsrat zudem erstmals die inhaltliche Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts. Zur Vorbereitung der Prüfung wurde der Abschlussprüfer, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit einer freiwilligen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts mit begrenzter Sicherheit beauftragt.

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2018 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Im Ergebnis gelangte der Aufsichtsrat zu dem positiven Prüfungsergebnis, dass der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht den handelsrechtlichen Anforderungen entspricht.

Personalia

Die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat blieb in 2017 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Mit Blick auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2017 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens für das gezeigte Engagement.

Frankfurt am Main, 15. März 2018



Karlheinz Weimar
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 315d HGB und §289f HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern (Fraport AG und vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: Fraport), um eine auf den Konzern bezogene Gesamtaussage zu den Grundsätzen der Unternehmensführung zu ermöglichen. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung.

Der Begriff „Corporate Governance“ steht bei Fraport für eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung und -kontrolle. Ziele der Corporate Governance sind bei Fraport die langfristige Wertschaffung und die Schaffung und Stärkung von Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und prüft regelmäßig den eigenen Unternehmenskodex, den Fraport-Corporate-Governance-Kodex, im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelten nationalen und internationalen Standards und passt diesen bedarfsorientiert an.

Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB wurden die folgenden Angaben nach § 289f Absatz 2 und 5 HGB sowie §315d HGB nur insoweit in die Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer einbezogen, als geprüft wurde, ob diese überhaupt gemacht wurden.

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

Entsprechenserklärung zum DCGK vom 11. Dezember 2017

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 11. Dezember 2017 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 12. Dezember 2016. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in den Fassungen vom 5. Mai 2015 („DCGK 2015“) und vom 7. Februar 2017 („DCGK 2017“) entsprochen mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 1 DCGK 2015 beziehungsweise Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK 2017 bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. Mit Ausnahme dieser Empfehlung wird die Fraport AG den in der aktuellen Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 7. Februar 2017 enthaltenen Empfehlungen auch künftig entsprechen.

Begründung:

Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 1 DCGK 2015 enthielt und Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK 2017 enthält unter anderem die Empfehlung, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat festzulegen. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erachtet eine solche Grenze für die Dauer der Zugehörigkeit als nicht sachgerecht. Vielmehr ist bei der Zusammensetzung eines funktionsfähigen und effektiven Aufsichtsratsgremiums auf eine Mischung aus erfahrenen und neu in das Gremium gewählten Aufsichtsratsmitgliedern zu achten. Eine starre Höchstdauer läuft dem zuwider, da der Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen komplett oder nahezu komplett neu zu besetzen wäre. Gerade die von einer solchen Regelung betroffenen langjährigen Aufsichtsratsmitglieder verfügen aber über vertiefte Kenntnisse der Gesellschaft, die sie zu deren Nutzen bei der Überwachung und Beratung des Vorstands einbringen können. Angesichts ihrer zeitlich begrenzten Tätigkeit verlieren langjährige Aufsichtsratsmitglieder auch weder

ihre Unabhängigkeit noch ihre Offenheit gegenüber neuen Ideen. Es wäre daher nicht im Interesse der Fraport AG, wenn Personen mit besonderer Kontroll- und Beratungskompetenz aufgrund einer festen Zugehörigkeitsdauer aus dem Aufsichtsrat ausscheiden müssten. Zudem kann eine fixe Höchstdauer der Zugehörigkeit der vom DCGK geforderten Vielfalt bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats zuwiderlaufen, die ihren Ausdruck auch in der unterschiedlichen Zugehörigkeitsdauer zum Gremium und der damit verbundenen Erfahrung der Mitglieder findet.“

Die Entsprechenserklärung wurde den Aktionären unverzüglich auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporate-governance dauerhaft zugänglich gemacht.

Anregungen des DCGK

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

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

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich die Fraport AG auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2017 beschränkt.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

Alle Vorstandsmitglieder wurden bereits bei ihrer Erstbestellung für fünf Jahre bestellt. Die Fraport AG dokumentiert auf diesem Weg ihre 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.

Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken

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

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 Fraport verpflichtet hat. Darüber hinaus stellt er die konkrete Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK bei Fraport dar und verdeutlicht 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 26. Juni 2017). Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex kann auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporate-governance abgerufen werden.

Compliance

Unter dem Begriff „Compliance“ versteht Fraport das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Fraport entwickelte 2003 eine wertebasierte Compliance, die in einem Compliance-Management-System (CMS) fortgeführt wird. Schwerpunkte des CMS liegen bei der Prävention, der Aufdeckung von Non-Compliance und bei der Reaktion auf Verstöße. Bei der Ausgestaltung des CMS orientiert sich Fraport an dem Prüfungsstandard IDW PS 980. Zusätzlich zu einer internen Vertrauensperson und einer externen Ombudsfrau bietet Fraport seit 2009 ein elektronisches Hinweisgebersystem (BKMS®-System) an. So können Hinweise auf schwerwiegende Rechtsverstöße über verschiedene Meldewege die Compliance-Abteilung erreichen, die in einem zentralen Case Management die Hinweise bearbeitet und aufklärt.

2016 wurde der Bereich Compliance organisatorisch der Rechtsabteilung der Fraport AG zugeordnet. Der Chief Compliance Officer ist seither der Leiter des Zentralbereichs „Rechtsangelegenheiten und Compliance“.

Schwerpunkte der Compliance-Prävention sind eine konzernweite Compliance-Risikoanalyse, zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen und eine Vielzahl von Schulungen, die entweder über Präsenzveranstaltungen oder per E-Learning durchgeführt werden. In den nationalen und internationalen Konzern-Gesellschaften wurden in den vergangenen Jahren die wesentlichen Mindestanforderungen des CMS durch die Geschäftsführung umgesetzt.

Zusätzlich hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr die interne Richtlinie für Insider und Ad-hoc-Publizität aktualisiert. Die neue, an die Vorgaben der Marktmissbrauchsverordnung angepasste Richtlinie definiert unter anderem den Begriff der Insiderinformation. Die Richtlinie schreibt auch den Umgang mit Insiderinformationen bis zur Offenlegung vor. Zur Bekanntgabe der Neuerungen hat Fraport die Richtlinie intern veröffentlicht und Schulungen in den oberen Management-Ebenen durchgeführt.

Durch einen Verhaltenskodex verschafft Fraport darüber hinaus seiner eingegangenen Selbstverpflichtung zur Einhaltung international anerkannter Regelwerke – wie den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO- Kernarbeitsnormen – eine unternehmensweite Verankerung. Den Kern dieser Selbstverpflichtung bildet die Fraport-Policy. Verhaltensstandards konkretisieren die wertebasierte Compliance der Fraport AG und unterstützen die Mitarbeiter bei der Befolgung der bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen.

Der im Geschäftsjahr 2016 aktualisierte Lieferantenkodex beschreibt die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit der Fraport AG mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern. Diese sind verpflichtet, die jeweils geltenden nationalen Gesetze und die relevanten international anerkannten Normen, Leitsätze und Prinzipien, wie sie auch im Verhaltenskodex festgehalten sind, einzuhalten. Außerdem sind die Geschäftspartner verpflichtet, auf eine konsequente Verbreitung und Beachtung dieser Standards auch bei allen weiteren an der Leistungserbringung beteiligten Unternehmen hinzuwirken.

Soziales und ökologisches Engagement

Die Fraport AG unterstützt als aktiver Partner für die Region sportliche, soziale und kulturelle Vereine und Institutionen. Darüber hinaus sieht sich die Fraport AG von jeher in besonderem Maße dazu verpflichtet, einen Beitrag zur Minderung der Fluglärmbelastung am Standort Frankfurt zu leisten und sieht sich ebenfalls in der Verantwortung, die vom Flughafen-Betrieb ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Hierzu zählen schwerpunktmäßig der Schutz des Klimas und der Natur sowie der sorgsame Umgang mit Ressourcen. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entsprechend der lokalen Anforderungen gesteuert und umgesetzt.

Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den Qualitätsansprüchen der Kunden bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die persönlichen und fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten zu fördern. So gewährleistet Fraport die hohe konzernweite Qualität der Leistungen.

Weitere Informationen sind dem Bericht „2017 Kompakt“ zu entnehmen sowie auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung verfügbar.

Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

Vorstand

Der Vorstand der Fraport AG besteht seit dem 1. September 2014 aus den vier Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Michael Müller und Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er 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 vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in welcher die Ressortzuständigkeiten geregelt sind.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für einige Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt – wie bereits ausgeführt – in der Regel fünf Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im Vergütungsbericht des Konzern-Lageberichts 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 Stimmengleichheit 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 Arbeitnehmervvertreter 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 Stimmengleichheit 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 (2017: siebenmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert er jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht des Konzern-Lageberichts angegeben.

Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Erklärung wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2017	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<p>> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen</p> <p>> Befassung</p> <ul style="list-style-type: none"> > mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses > mit der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance <p>> Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> > zum Wirtschaftsplan und zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum Lage- und Konzern-Lagebericht, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands > zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten <p>> Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers.</p> <p>> Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu</p>	4	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Arno Prangenberg (Stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Kathrin Dahnke Lothar Klemm Dr. Roland Krieg Hans-Jürgen Schmidt Edgar Stejskal
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<p>> Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen beziehungsweise zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen</p> <p>> Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer Investitionsmaßnahme (außerhalb des genehmigten Wirtschaftsplans) oder einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt</p> <p>> Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 €</p> <p>> Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung</p>	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz) Claudia Amier Peter Feldmann Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personalausschuss	<p>> Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens</p> <p>> Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung</p>	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (Stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Cicek Mehmet Özdemir Michael Odenwald Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidialausschuss	<p>> Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung</p> <p>> Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern</p>	Nach Bedarf	5	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Claudia Amier Peter Feldmann Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG	<p>> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt</p>	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Devrim Arslan Lothar Klemm
Nominierungsausschuss	<p>> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung</p>	Nach Bedarf	0	3	Karlheinz Weimar Uwe Becker Dr. Margarete Haase

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Fraport AG nehmen ihre Rechte während der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Mitsprache- und Stimmrecht aus. Die Aktionäre werden im Vorfeld der Versammlung rechtzeitig über den Geschäftsverlauf im vergangenen Jahr und die Prognosen des Unternehmens durch die Lageberichterstattung informiert. Unterjährig erhalten die Aktionäre durch die Zwischenberichterstattung sowie weitere Publikationen des Unternehmens auf der Konzern-Homepage umfassend und zeitnah Informationen über die aktuelle Geschäftsentwicklung. Die Hauptversammlung findet jährlich in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres statt und entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie Gewinnverwendung, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- sowie Entlastung der Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers, Änderung der Satzung der Gesellschaft sowie weitere Aufgaben. Die Aktionäre können ihr Stimmrecht entweder selbst ausüben oder eine dritte Person zur Ausübung ihres Stimmrechts bevollmächtigen. Jede Aktie gewährt bei den Abstimmungen eine Stimme.

Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat, Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands

Am 1. Mai 2015 ist das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ in Kraft getreten. Danach sind für den Frauenanteil im Vorstand und den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen für den Frauenanteil und Fristen für die Erreichung dieser Ziele festzulegen. Grundsätzlich ist danach auch eine Festlegung von Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat erforderlich. Dies gilt jedoch dann nicht, wenn für den Aufsichtsrat – wie bei der Fraport AG – bereits die feste Geschlechterquote gilt.

Zielgrößen für den Vorstand

Nach § 111 Abs. 5 AktG und Ziffer 5.1.2 Absatz 1 DCGK legt der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand Zielgrößen fest.

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 eine Zielgröße von 25 % für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG festgelegt. Diese Zielgröße sollte bis zum 30. Juni 2017 erreicht sein. Da der derzeitige Vorstand aus einem weiblichen und drei männlichen Mitgliedern besteht, war diese Zielgröße bereits schon vorher und ist auch weiterhin erreicht.

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

Nach § 76 Abs. 4 AktG und Ziffer 4.1.5 DCGK legt der Vorstand für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen fest.

Für die Fraport AG hat der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die darunterliegende Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) per 31. Dezember 2021 festgelegt. Ende 2017 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 24,0 % und in der zweiten Führungsebene bei 28,0 %.

Geschlechterquote im Aufsichtsrat

Nach dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ ist bei ab dem 1. Januar 2016 erforderlich werdenden Neuwahlen und Entsendungen in den Aufsichtsrat der Fraport AG die gesetzliche Geschlechterquote mit einem Mindestanteil von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern im Aufsichtsrat zu erfüllen (§ 96 Absatz 2 AktG, Ziffer 5.4.1 Absatz 3 DCGK).

Der Aufsichtsrat hat insoweit im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie einem weiblichen und neun männlichen Arbeitnehmervertretern.

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats; Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat hat am 27. Juni 2016 gemäß Ziffer 5.4.1 DCGK und § 289f Absatz 2 HGB konkrete Ziele für seine Zusammensetzung und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium verabschiedet. Hierin ist die Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und das Kompetenzprofil für das Gesamtgremium (einschließlich des Diversitätskonzepts) wie folgt formuliert:

„Ziel ist es, den Aufsichtsrat so zu besetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung der Geschäftsführung des Unternehmens durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Dabei ist zu beachten, dass der Aufsichtsrat als Kollektivorgan in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügt. Es kann in diesem Zusammenhang nicht erwartet werden, dass jedes einzelne Aufsichtsratsmitglied alle erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in vollem Umfang aufweist, jedoch soll für jeden Aspekt der Aufsichtsrats Tätigkeit mindestens ein Aufsichtsratsmitglied als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung stehen, sodass die umfassenden Kenntnisse und Erfahrungen durch die Gesamtheit der Aufsichtsratsmitglieder abgebildet werden. Diese sollten unter anderem ein Verständnis des relevanten Marktumfelds, finanzwirtschaftliche und kaufmännische Erfahrung sowie die regionale Verankerung umfassen.

Daneben sind von jedem Aufsichtsratsmitglied bestimmte unverzichtbare allgemeine Kenntnisse und Erfahrungen zu verlangen, die der Art, dem Umfang und der Komplexität der Geschäfte sowie der Risikostruktur eines international agierenden Unternehmens wie der Fraport AG angemessen sind.

Unter Wahrung der vom Aufsichtsrat in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 des Fraport-Kodex festgelegten Altersgrenze sollen Kandidaten vorgeschlagen werden, die durch ihre Integrität, Leistungsbereitschaft, zeitliche Verfügbarkeit und Persönlichkeit in der Lage sind, die Aufgaben eines Aufsichtsratsmitglieds in einem international tätigen Unternehmen wahrzunehmen und das Ansehen der Fraport AG in der Öffentlichkeit zu wahren. Bei den Wahlvorschlägen ist auch auf Vielfalt (Diversity) zu achten und eine Berücksichtigung von Frauen und Männern entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen. Dem Aufsichtsrat sollen zudem mindestens drei unabhängige Mitglieder angehören.“

Zum Stand der Umsetzung ist zu sagen, dass der derzeitige Aufsichtsrat mit dem breiten Spektrum wirtschaftlicher, politischer und unternehmensinterner Expertise seiner Mitglieder bereits heute über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügt.

Dem Aufsichtsrat gehört zudem sowohl eine ausreichende Zahl von Mitgliedern an, die über internationale Erfahrung verfügen, als auch eine hinreichende Anzahl mit starker regionaler Verankerung dank ihrer kommunalen und landespolitischen Mandate.

Mit Blick auf die weitere Diversity hatte der Aufsichtsrat zudem bereits im Geschäftsjahr das festgelegte Ziel für seine Zusammensetzung hinsichtlich des Frauenanteils wie folgt aktualisiert: „Der Aufsichtsrat setzt sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu 30 % aus Männern zusammen, wobei diese Quote von der Seite der Anteilseignervertreter und der Seite der Arbeitnehmervertreter getrennt zu erfüllen ist.“

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

Hinsichtlich des Ziels, dass dem Gremium mindestens drei im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen, kann bereits heute festgestellt werden, dass dem Aufsichtsrat mit Frau Kathrin Dahnke, Frau Dr. Margarete Haase und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt drei unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehören und somit das Ziel erreicht ist.

Der Nominierungsausschuss und der Aufsichtsrat werden auch in Zukunft bei den Wahlvorschlägen von Aufsichtsratskandidaten gegenüber der Hauptversammlung die dargestellte Zielsetzung für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats angemessen berücksichtigen.

Darüber hinaus werden sie sich entsprechend der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 5 DCGK zukünftig bei dem jeweiligen Kandidaten vergewissern, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands achtet der Aufsichtsrat auch auf die Vielfalt (Diversity) im Vorstand (Ziffer 5.1.2 Absatz 1 Satz 2 DCGK). Darüber hinaus verfolgt der Aufsichtsrat hinsichtlich des Vorstands – vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Qualifikation und langjährigen vertraglichen Bindungen der derzeitigen Vorstandsmitglieder – derzeit noch kein ausformuliertes Diversitätskonzept.

Weitere Angaben

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Offenlegung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgen in einem gesonderten Vergütungsbericht. Dieser ist in Übereinstimmung mit § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB und § 315a Absatz 2 HGB, Ziffer 4.2.5 und Ziffer 5.4.6 Absatz 3 DCGK Bestandteil des Konzern-Lageberichts.

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

Gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR) sind Führungspersonen (Directors) und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich hierauf beziehenden Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 5.000 € übersteigt. Die Mitteilungen hierüber werden unverzüglich von der Fraport AG veröffentlicht.

Anteilsbesitz der Organe

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

Risiko- und Chancenmanagement

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

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

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der Lage- und Konzern-Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2017 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“), die Fraport damit im fünften aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Die nach Ziffer 7.2.1. Absatz 1 DCGK erforderliche Unabhängigkeitserklärung zur Vorbereitung der Wahl wurde von PwC abgegeben. Die Durchführung der Abschlussprüfung erfolgt nach den deutschen Prüfungsgrundsätzen. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

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

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und den Corporate Governance Bericht hat der Vorstand am 16. März 2018 unter www.fraport.de/corporategovernance offengelegt.

Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht

Darstellung des Geschäftsmodells

Der Fraport-Konzern zählt mit dem Flughafen Frankfurt und seinen internationalen Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Das Spektrum des Konzerns umfasst sämtliche Leistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr an allen Konzern-Flughäfen.

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Flughafen Frankfurt als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 10.200 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20.600 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 29 Flughäfen aktiv. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell, der Wettbewerbsposition sowie der Struktur sind im Konzern-Lagebericht im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 46 sowie im Lagebericht der Fraport AG im Kapitel „Grundlagen der Fraport AG“ zu finden.

Über diesen Bericht

In diesem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht gemäß dem CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetz werden die Aktivitäten des Fraport-Konzerns (Fraport AG und alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: „Fraport“) sowie der Fraport-Muttergesellschaft (nachfolgend: „Fraport AG“) beschrieben. Es ist kenntlich gemacht, ob sich die Erläuterungen auf den Fraport-Konzern oder auf die Fraport AG beziehen.

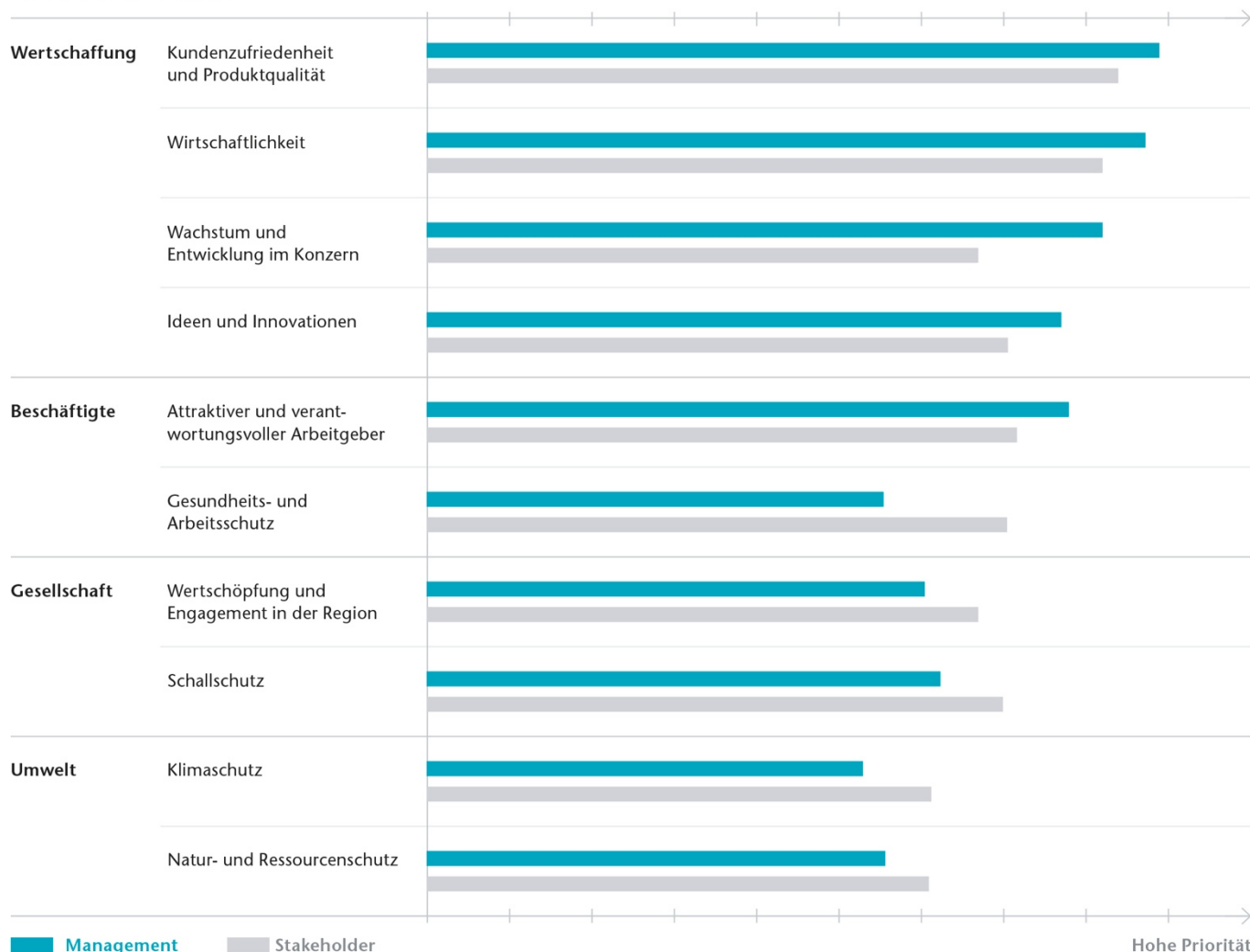
Ableitung der Wesentlichkeit

Im Geschäftsjahr 2017 hat Fraport mit der Umsetzung der – auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds – weiterentwickelten Konzern-Strategie begonnen. Das Leitbild beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafen-Betreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“. Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage der Konzern-Strategie.

Der Vorstand hat – abgeleitet von diesen Unternehmenszielen – sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert. Diese sind: Globalzufriedenheit der Passagiere und Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO₂-Emission. Diese Leistungsindikatoren sind ebenfalls im Konzern-Lagebericht in den Kapiteln „Steuerung“, „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 58 sowie in den gleichnamigen Kapiteln des Lageberichts der Fraport AG nachzulesen.

Die Wesentlichkeitsmatrix nach den Vorgaben des von Fraport genutzten Rahmenwerks der Global Reporting Initiative ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. Zunächst wurden die relevanten Handlungsfelder unter Fokussierung auf Themen, die mit Zielen und messbaren Leistungsindikatoren hinterlegt werden können, identifiziert. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Stiftungen, Verbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Online-Befragung die Relevanz von zehn Handlungsfeldern für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung der Handlungsfelder vorzunehmen. Wie der Begriff Handlungsfeld ausdrückt, besteht bei den als am wichtigsten bewerteten Themen der größte Handlungsbedarf. Die Matrix wurde 2017 zuletzt auf ihre Aktualität überprüft und vom Vorstand bestätigt.

Wesentlichkeitsmatrix



Der Umfang der offenkundigen nichtfinanziellen Aspekte richtet sich gemäß § 289c Absatz 3 HGB nach einer zweistufigen Wesentlichkeitsbeurteilung. Wesentlich ist, was sowohl für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage von Fraport als auch für das Verständnis der Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant ist.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten handelsrechtlichen Anforderungen wurden die gemäß der Wesentlichkeitsmatrix identifizierten wesentlichen Handlungsfelder wie folgt den gemäß § 289c Absatz 2 HGB berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet: Der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ entspricht in der Wesentlichkeitsmatrix der Dimension „Beschäftigte“ und ist untergliedert in die Sachverhalte „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ sowie „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“. Der Aspekt „Sozialbelange“ entspricht der Dimension „Gesellschaft“ mit den Sachverhalten „Wertschöpfung und Engagement in der Region“ sowie „Schallschutz“, der Aspekt „Umweltbelange“ entspricht der Dimension „Umwelt“ mit den Sachverhalten „Klimaschutz“ und „Natur- und Ressourcenschutz“.

Die nicht in der Wesentlichkeitsmatrix nach GRI enthaltenen Aspekte "Achtung der Menschenrechte" sowie "Bekämpfung von Korruption und Bestechung" wurden nicht in die Stakeholderbefragung einbezogen, da sie das Fundament der Geschäftstätigkeit von Fraport bilden. Insofern stellen sie dennoch wesentliche Aspekte im Sinne des HGB dar und werden deshalb im Folgenden berichtet.

Über diese berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekte hinaus hat Fraport zudem die „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ als einen zusätzlichen Aspekt identifiziert. Das aspektübergreifende Thema „Lieferkette und Beschaffung“ stellt keinen eigenen Aspekt dar, sondern behandelt in einem separaten Kapitel alle berichtspflichtigen Angaben im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten.

Die finanziellen Belange sind nicht unmittelbarer Bestandteil dieses Berichts, jedoch dem Konzern-Lagebericht im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 75 sowie dem gleichnamigen Kapitel des Lageberichts der Fraport AG zu entnehmen. Das betrifft die Handlungsfelder „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovationen“ sowie „Wertschöpfung“.

Verwendung von Rahmenwerken

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) 4.0. Die Wesentlichkeitsanalyse sowie die Texte zu den Aspekten „Achtung der Menschenrechte“, „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“, „Arbeitnehmer-“, „Umwelt-“ und „Sozialbelange“ wurden unter Bezugnahme auf die Vorgaben der GRI erstellt. Der GRI-Bericht des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2017 ist unter www.fraport.de/verantwortung ab 3. Mai 2018 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des Konzern-Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts.

Identifikation von Risiken

Fraport definiert Risiken im Zusammenhang mit dem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht, als künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die die nichtfinanziellen Aspekte negativ beeinflussen können. Die Risikobewertung erfolgt konservativ, das heißt, es wird die für Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttorisiko stellt dabei die größtmögliche negative Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt das Nettorisiko wider.

Zur Identifikation dieser Risiken wurde das im Konzern-Lagebericht beziehungsweise im Lagebericht der Fraport AG im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschriebene Risikomanagementsystem erweitert und mit einer entsprechenden Analyse der Risiken, die mögliche negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte haben oder haben werden, verknüpft.

Für das Geschäftsjahr 2017 ergeben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten, über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ des Konzerns auf Seite 105 sowie der Fraport AG auf Seite 44 aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus, keine weiteren berichtspflichtigen Risiken, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Kapitalgesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind.

Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen hat Fraport keinen Managementfokus auf der Lieferkette, sondern auf der Qualität der angebotenen Dienstleistungen und der Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur. Unabhängig hiervon ist die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten von wesentlicher Bedeutung. Die Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement.

In Deutschland verpflichtet die Fraport AG Geschäftspartner und Lieferanten im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) mit ihrem Lieferantenkodex, Recht und Gesetz einzuhalten. Im Lieferantenkodex sind der korrekte Umgang mit Beschäftigten, unter anderem die Einhaltung der Menschenrechte, des Umwelt- und Klimaschutzes sowie die Integrität im Geschäftsverkehr, beispielsweise das Verbot von Korruption und Bestechung, enthalten. Ein Verstoß hiergegen kann zur Kündigung der Geschäftsbeziehung führen. Ebenso drohen bei Kartellverstößen und schweren Verfehlungen eine Vertragsstrafe und ein pauschalierter Schadensersatzanspruch. Geschäftspartner und Lieferanten müssen sich auch verpflichten, diese Grundsätze bei ihren eigenen Lieferanten nachzuhalten.

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich zur konsequenten Ausrichtung ihres Einkaufs von Produkten und Dienstleistungen an Nachhaltigkeitskriterien. Darüber hinaus hat das Unternehmen 2016 als eines der ersten im Bundesland Hessen eine vom

Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung unterzeichnet. Dabei werden neben ökonomischen auch soziale und ökologische Kriterien in die Kaufentscheidungen einbezogen.

Die Fraport AG hat eine heterogene Bedarfsstruktur. Sie reicht von Architektenleistungen über die Erstellung kompletter Gebäude und deren Instandsetzung, vom Büromaterial über IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Über 68 % (rund 663 Mio €) des Auftragsvolumens der Fraport AG von rund 972 Mio € gingen 2017 an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet.

Im Jahr 2017 verfügte die Fraport AG über rund 2.950 aktive Lieferanten und Dienstleister. Rund 98 % des Auftragsvolumens wurde an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, etwa 1 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bezogen auf die Achtung von Menschenrechten (siehe Seite 29) sowie hinsichtlich der Bekämpfung von Korruption und Bestechung (siehe Seite 30), gilt die erste Stufe der Lieferkette der Fraport AG als unkritisch. Obwohl die Beauftragungen von Geschäftspartnern und Lieferanten mit Sitz außerhalb der oben genannten Länder im Verhältnis zum gesamten Auftragsvolumen prozentual mit weniger als einem Prozent unwesentlich scheint, erfordern insbesondere Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten aus Risikoländern, den sogenannten „Primary Impact Countries“ (gemäß Aufstellung FTSE4Good Index) eine besondere Sorgfalt. Aus diesem Grund stellt ein wesentlicher Bestandteil eines monatlichen Regelreportings des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer dar.

Sofern Verträge über Warengruppen ausgeschrieben und vergeben werden sollen, die Lieferanten oder Dienstleister aus Risikoländern einschließen, erfolgt auftragswertabhängig eine Prüfung der möglichen Auftragnehmer. Dies gilt beispielsweise auch für die Bestellung von Dienstbekleidung. Hier wird zyklisch geprüft, in welchen Ländern die Produktionsstätten liegen. Werden Geschäftsbeziehungen zu einem Lieferanten aus einem dieser Länder aufgenommen, erfolgt vorher eine ausgiebige Sanktionslistenprüfung. Sanktionslisten sind offizielle Verzeichnisse, in denen Personen, Gruppen oder Organisationen aufgeführt werden, für die wirtschaftliche oder rechtliche Einschränkungen ausgesprochen wurden. Sollte es hier zu Auffälligkeiten kommen, sind weitere Prüfungen vorgesehen, die bis zum Entzug der Beauftragung führen können.

Für den Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3 in Frankfurt, wurde aufgrund der Projektgröße und -komplexität ein separater Beschaffungsprozess über die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd festgelegt. Bauunternehmen werden im Rahmen dieses Beschaffungsprozesses bereits mit der Abgabe eines Angebots verpflichtet, sämtliche Vorgaben aus dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Mindestlohngesetz einzuhalten, Beiträge zu den gemeinsamen Einrichtungen der Tarifparteien zu leisten und auch nur solche Nachunternehmer oder sonstige Dritte zu beschäftigen, die diesen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus ist der Fraport-Lieferantenkodex Vertragsbestandteil.

Im Rahmen der Beschaffungen für den Bau des Terminals 3 wurde ein Due-Diligence-Prüfungsprozess definiert, der seitdem auftragswertabhängig durchgeführt wird. Dieser umfasst neben der obligatorischen Sanktionslistenprüfung und der Unternehmensauskunft auch eine umfangreiche Internetrecherche zu potenziellen Geschäftspartnern vor der Aufnahme der Geschäftsbeziehungen.

Die nach Auftragsvolumen vier größten Lieferanten der Fraport AG sind Dienstleistungsunternehmen, an denen die Fraport AG beteiligt ist. Diese sind die Konzern-Gesellschaften FraSec, FraGround, FraCareServices und GCS. Hierbei handelt es sich unter anderem um Bodenverkehrsdienst-, Sicherheits-, Reinigungs- und IT-Leistungen. Als vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften müssen sie den Verhaltenskodex für Mitarbeiter übernehmen und sind zudem zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum Compliance Management System (CMS) verpflichtet. Teil dieser Richtlinie ist die Anweisung, den Lieferantenkodex zum Teil der AGB zu machen und zu verwenden, soweit dies nach dem nationalen Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Modifikation des Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den mit Compliance befassten Bereich der Fraport AG. Die Arbeitsgemeinschaft Baugrube T3 als fünftgrößter Lieferant gehört nicht zum Fraport-Konzern und wird von der Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd beauftragt. Sie unterliegt den zuvor beschriebenen Vergabebedingungen.

Auch die internationalen Konzern-Gesellschaften sind zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum CMS mit allen Bestandteilen verpflichtet. Das betrifft insbesondere große Bauvorhaben wie den Terminal-Neubau am Flughafen Lima. Dort ist die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes zwingender Bestandteil der Ausschreibung für den Generalunternehmer.

Zusammenhänge mit dem Abschluss

Die berichtspflichtigen Zusammenhänge mit dem Konzern-Lagebericht und dem Konzern-Abschluss sowie dem Lagebericht der Fraport AG und dem Jahresabschluss der Fraport AG werden am Ende der jeweiligen nichtfinanziellen Aspekte erläutert.

Freiwillige externe Prüfung

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Der uneingeschränkte Vermerk ist der Seite 42 zu entnehmen.

Achtung der Menschenrechte

Der Fraport-Konzern hat sich der Einhaltung der wichtigsten, international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compacts, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization (ILO) – verpflichtet. Entsprechend der Werte im Fraport-Verhaltenskodex will Fraport sozial, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähig wirtschaften. Diese Verantwortung ist im Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter definiert. Die gleichen Werte sind im Fraport-Lieferantenkodex enthalten. Von seinen Lieferanten und Dienstleistern erwartet Fraport, dass sie dieselben Standards einhalten.

Fraport lehnt jegliche Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab. Unter anderem wird innerhalb des Konzerns die Einhaltung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. Allen Beschäftigten stehen über die internen Informationsportale der Verhaltenskodex und die Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) zur Verfügung. Im Zuge der halbjährlichen Compliance-Berichterstattung wird der Vorstand über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen informiert.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®-System). Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau für alle Beschäftigten des Konzerns sowie Kunden, Lieferanten und sonstigen Geschäftspartnern beauftragt. Ihre Aufgabe ist die Entgegennahme, rechtliche Prüfung und Weiterleitung von Hinweisen über unternehmensschädigendes rechtswidriges Verhalten. Außerdem steht den Mitarbeitern in Deutschland eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden zum Beispiel Regelungen zur Arbeitszeit und Beschwerdemechanismen, die zum Teil auch von Fremdkapitalgebern verlangt werden, implementiert. Der „Environmental and Social Action Plan“ (ESAP), der die Einführung einer „Human Resource Policy“, eines Management- und eines Monitoringsystems fordert, ist beispielsweise eine Voraussetzung für die Finanzierung von Fraport Greece (siehe auch Konzern-Lagebericht im Kapitel „Hinweis zur Berichterstattung“). Der Geltungsbereich erstreckt sich nicht allein auf die eigenen Beschäftigten, sondern auch auf Lieferanten und Nachunternehmer. Ein weiterer Bestandteil des ESAP ist die Regelung der Konditionen für die Beschäftigten entlang der Lieferkette, um beispielsweise zu verhindern, dass Lieferanten Flüchtlinge unter unangemessenen Arbeitsbedingungen beschäftigen.

Fraport unterstützt nach Möglichkeit die Polizei bei der Verfolgung und Bekämpfung von internationalem Menschenhandel, zum Beispiel am Flughafen Frankfurt, durch die Aushändigung von Videomaterial in bestimmten begründeten Fällen. Vor dem Austausch von Daten werden die jeweiligen Datenschutzbeauftragten um entsprechende Prüfung und Zustimmung gebeten. Darüber hinaus wurden in Kooperation mit der Bundespolizei und dem Zoll technische Sicherheitssysteme installiert. Ein Beispiel dafür sind Ausweissperren, die die kurzfristige wiederholte Nutzung eines Ausweises an Türen verhindern. Wo möglich, werden Mitarbeiterübergänge zwischen Schengen- und Non-Schengen-Bereichen in unmittelbarer Nähe zu einer Grenzkontrollstelle installiert. Darüber hinaus gibt es in der Flughafenbenutzungsordnung sowie der Ausweisordnung klare Richtlinien für alle Ausweisinhaber sowie Regelungen bei Missbrauch bis hin zum Entzug von Ausweisen oder Zutrittsberechtigungen.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Menschenrechtsverletzungen erlangt. Im Berichtszeitraum erfolgten bei der Fraport AG und den Konzern-Gesellschaften keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Die Grundlage der Gewährleistung rechts- und regelkonformen Verhaltens im Fraport-Konzern sowie der Fraport AG ist die Unternehmenskultur, wie sie insbesondere im Verhaltenskodex für Mitarbeiter niedergelegt wurde. Der für alle Beschäftigten weltweit geltende Verhaltenskodex berücksichtigt die Antikorruptionskonventionen der Vereinten Nationen und basiert auf den zehn Prinzipien des Global Compact, den OECD-Leitsätzen und den ILO-Kernarbeitsnormen. Der Kodex behandelt unter anderem die Themen Korruptionsprävention und Kartellrecht. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu diesen Grundsätzen und dem „Null-toleranzprinzip“, insbesondere gegenüber Korruption und Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht. Dieser Verhaltenskodex ist wesentlicher Bestandteil des Compliance-Management-Systems (CMS) für die Konzern-Gesellschaften sowie des CMS der Fraport AG. Ein wichtiger Teil des CMS ist die umfassende Analyse der Compliance-Risiken. Ein Schwerpunkt liegt auf den Bereichen Antikorruption sowie Kartell- und Wettbewerbsrecht.

Die wertebasierte Unternehmenskultur ist die Grundlage der beständigen Fortentwicklung des CMS. Das CMS ist präventiv ausgerichtet und soll die Fraport-Beschäftigten dazu anhalten, Compliance-Risiken und -Verstöße frühzeitig bewusst wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren. Für die Fraport AG hat sich der Vorstand ausdrücklich zur Einhaltung dieser wertebasierten Compliance verpflichtet. Damit und mit dem konzernweit geltenden Verhaltenskodex sowie diversen Kommunikationsmaßnahmen unterstützt er die Verantwortung von Geschäftsführungen und ihrer Führungskräfte auch im Konzern bei der kontinuierlichen Umsetzung der Compliance-Ziele.

Verhaltensstandards konkretisieren die wertebasierte Compliance der Fraport AG und unterstützen die Mitarbeiter bei der Befolgung der bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen. Um dem Vorwurf der Bestechung vorzubeugen, ist hierin verständlich und anhand von Beispielen beschrieben, in welcher Form die Annahme oder Hingabe von Geschenken, Zuwendungen und Einladungen akzeptabel ist.

Im Strategischen Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen der Fraport AG besteht eine Compliance-Due Diligence als Regelprozess, sodass wesentliche Compliance-Aspekte – wie zum Beispiel die Geschäftspartnerprüfung zu Themen wie Korruption, Preisabsprachen und Betrug – bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden. Durch die Verpflichtung zur Übernahme der Konzern-Richtlinie zum CMS für alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften ist zudem sichergestellt, dass die Fraport-Standards für das CMS in den betroffenen Konzern-Gesellschaften umgesetzt werden.

Der Vorstand wird durch eine halbjährliche Compliance-Berichterstattung über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Allen Beschäftigten stehen über die internen Informationsportale der Verhaltenskodex und die Compliance-Richtlinien zur Verfügung. Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®-System) zur Meldung von unternehmensschädigendem Verhalten. Darüber hinaus hat Fraport eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau beauftragt. Sie steht allen Beschäftigten des Fraport-Konzerns sowie Kunden, Lieferanten und sonstigen Geschäftspartnern als vertrauensvolle Ansprechpartnerin zur Verfügung, die ebenfalls Hinweise zu Korruptionssachverhalten entgegennimmt. Außerdem gibt es für die Mitarbeiter in Deutschland eine interne Vertrauensperson.

Bei den ausländischen Konzern-Gesellschaften hat Fraport gemäß dem CPI (Corruption Perceptions Index, Korruptionswahrnehmungsindex) von Transparency International präventive Korruptionsmaßnahmen vorgenommen. Dabei steht zunächst die Compliance-Risikoanalyse im Vordergrund, deren wichtigster Bestandteil die Korruptionsrisiken sind. Daneben sind Risiken aus Betrug und Wettbewerbsrecht Bestandteil der Analyse. Auf dieser Grundlage werden von den Konzern-Gesellschaften Maßnahmen zur Korruptionsprävention abgeleitet. Hierzu gehören zum Beispiel Schulungsmaßnahmen, Geschäftspartnerprüfungen und die Dokumentation von Compliance-relevanten Prozessen.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden in Konzern-Gesellschaften unter anderem Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil als Vorgabe von Fremdkapitalgebern. Das ist beispielsweise auch im „Environmental and Social Action Plan“, als Voraussetzung für die Finanzierung von Fraport Greece der Fall. Sein Geltungsbereich erstreckt sich nicht allein auf die eigenen Beschäftigten, sondern auch auf Lieferanten und Nachunternehmer.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über Fälle von Korruption und Bestechung erlangt. Im Geschäftsjahr 2017 wurde kein Vertrag mit einem Geschäftspartner wegen Korruptionsvorwürfen beendet.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Der Kunde steht für Fraport an erster Stelle. Das drückt auch das Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ aus. Es ist Ziel der Konzern-Strategie, sich als Europas bester Flughafen-Betreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen. Dadurch werden die langfristige Entwicklung des Unternehmenswerts und die Wettbewerbsfähigkeit gesichert. Das Ziel ist, die Hauptkunden, also Fluggäste, Fluggesellschaften, Fracht-Community und Retail-Konzessionäre, durch attraktive Angebote und besten Service zu überzeugen. Um die Prozesse an den Sicherheits- und Passkontrollen effizient zu gestalten und ein hohes Fluggastaufkommen zeitgerecht zu bewältigen, arbeitet Fraport insbesondere mit der Bundespolizei eng zusammen.

Die Zufriedenheit der Fluggäste gilt als Hauptindikator für alle Kunden, daher ist diese das wichtigste Kriterium für die Servicequalität. Die Globalzufriedenheit beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit der Kunden zu halten und weiter zu steigern. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt die Fraport AG einen Zielwert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 % betragen. Ab 2025 und mit der Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich die Fraport AG einen Wert von 85 % als Ziel gesetzt.

In Frankfurt wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben. Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2017 mit 85 % um 3 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 82 %) und setzte eine neue historische Bestmarke. Dabei wurde in allen vier Quartalen der Wert von 85 % erreicht (im Vorjahr: Q1 81 %, Q2 82 %, Q3 83 % und Q4 82 %). Zahlreiche Service- und Infrastrukturmaßnahmen wirken sich auch auf einzelne Zufriedenheitskriterien sehr positiv aus: So bewerteten zum Beispiel mehr als drei von vier Befragten die Möglichkeiten zum Zeitvertreib bis zum Abflug als sehr gut beziehungsweise gut. Mit 85 % zufriedenen Passagieren bei der Bewertung der Sauberkeit des Terminals konnte sich der Flughafen Frankfurt zudem bei einem für die Kunden sehr wichtigen Thema deutlich verbessern.

Die strategische Relevanz der Globalzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Konzern-Lagebericht und Lagebericht der Fraport AG jeweils im Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67).

Auch bei den internationalen Beteiligungen steht die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen, die über Konzessionsverträge betrieben werden (siehe auch Konzern-Lagebericht im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 46), sind vertraglich zur Erhebung der Passagierzufriedenheit verpflichtet. Um bei steigenden Verkehrszahlen die Servicequalität zu sichern und den steigenden Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, plant Fraport beispielweise für den Flughafen Lima den Bau eines neuen Terminals sowie einer zweiten Start- und Landebahn. Die Zufriedenheit der Passagiere wird an den unterschiedlichen Standorten mit verschiedenen Kennzahlen gemessen (siehe auch Konzern-Lagebericht im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95). Soweit sinnvoll, soll diese Erhebungssystematik mitelfristig vereinheitlicht werden.

Im Konzern-Portfolio steht der Flughafen Frankfurt als passagierstärkster Standort besonders im Fokus, daher wird im Folgenden auf das dort umgesetzte Servicequalitätsmanagement eingegangen.

„Great to have you here!“ heißt das 2010 gestartete Serviceprogramm, mit dem es gelungen ist, die Zufriedenheit der Fluggäste am Flughafen Frankfurt signifikant zu steigern. Anfang 2014 wurde das Serviceprogramm weiterentwickelt mit dem Ziel, den Passagieren einen noch besseren und passgenaueren Service anzubieten. In fünf Teilprogrammen werden vor allem die Orientierung und Wegeführung, das Ambiente und der Komfort sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainment-Möglichkeiten in den Terminals deutlich verbessert. Parallel dazu werden Beschäftigte in einem separaten Programm systematisch im direkten Passagierkontakt geschult, um die Gastfreundschaft und Serviceorientierung am Flughafen Frankfurt weiter zu verbessern.

Seit 2016 tauschen sich zudem unter anderem die Deutsche Lufthansa, die in Frankfurt tätigen Sicherheitsunternehmen, Retail-Konzessionäre und die Deutsche Bahn im Gremium „Service Quality Committee“ rund um die Themen Service, Gastfreundschaft und Kundenzufriedenheit direkt aus. Als erster wichtiger Meilenstein wurden die sogenannten „Service-Leitlinien für FRA“ definiert und verabschiedet. Darin bekräftigen die Partner ihren Wunsch und ihre gemeinsame Verantwortung, den Standort Frankfurt zu stärken und hinsichtlich der Servicequalität und vertrauensvollen Zusammenarbeit weiterzuentwickeln. Das Ziel ist, dass die gemeinsamen Passagiere, Kunden und Gäste den Flughafen Frankfurt in guter Erinnerung behalten sowie die Verbesserung der Gesamtzufriedenheit, der Weiterempfehlungsbereitschaft, der Zufriedenheit mit der Gastfreundschaft und die Erhöhung des Sicherheitsgefühls.

Der Vorstand der Fraport AG wird quartalsweise mit einem Reporting über die wichtigsten Passagierzufriedenheits-Kennzahlen informiert und an Entscheidungsprozessen beteiligt. Darüber hinaus werden vom Vorstand für die wichtigsten Kriterien der Passagierzufriedenheit jährlich Zielwerte verabschiedet, die für alle betreffenden Unternehmensbereiche und teilweise für Dienstleister maßgeblich sind. Maßnahmen zur Verbesserung werden vorrangig über das Serviceprogramm „Great to have you here!“, Schulungen für Mitarbeiter sowie weitere Infrastrukturprojekte abgebildet.

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Kennzahl Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von der guten Qualität der Gepäckprozesse, eine Hauptaufgabe der Bodenverkehrsdienste. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt als Hub-Flughafen mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55 % einen hohen Anteil an Transfergepäck zu bewältigen hat. Ziel ist es, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen. Seit 2012 ist diese Kennzahl auf hohem Niveau stabil. Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Flughafen Frankfurt 98,5 % und lag damit knapp auf dem Zielwert, jedoch um 0,2 Prozentpunkte schlechter als im Vorjahr. Insbesondere die nicht immer gute Pünktlichkeit der Flüge, die Wettereinflüsse und eine IT-Störung im Dezember, hatten einen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu stabilisieren, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performance-Gespräche eng mit den Fluggesellschaften abgestimmt werden.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Die Bereichsleiter erhalten täglich Informationen, so dass kurzfristig bei einer Verschlechterung Gegenmaßnahmen ergriffen werden können, um die Qualität wieder herzustellen. Zweimal im Jahr spricht die Fraport AG in einem Ausschuss mit allen Airlines über die Nutzung der Infrastruktur und stellt bei Bedarf Maßnahmen zur Qualitätssicherung vor. Die Deutsche Lufthansa als Hauptkunde am Flughafen Frankfurt erhält darüber hinaus im Rahmen einer Vereinbarung ein monatliches Reporting.

Als weitere Bausteine zur Messung und Steigerung der Kundenzufriedenheit beziehungsweise Servicequalität am Flughafen Frankfurt, werden unter anderem Qualitätsaudits der Unternehmensberatung Skytrax herangezogen. Im jährlich erscheinenden Ranking der Top-100-Flughäfen weltweit belegte der Flughafen Frankfurt auf Basis von Online-Befragungen der Passagiere im Jahr 2017 den zehnten Platz. Noch im Jahr 2007 wurde der Flughafen Frankfurt auf Platz 94 gelistet.

Weiterführende Details sind dem Konzern-Lagebericht sowie dem Lagebericht der Fraport AG in den Kapiteln „Steuerung“ ab Seite 58 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 zu entnehmen.

Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2017
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir wollen die Zufriedenheit unserer Kunden halten und weiter steigern.	Globalzufriedenheit Passagiere	größer 80 % ¹⁾	2021	Fraport AG	85 %
		Gepäck-Konnektivität	größer 98,5 %	2018	Fraport AG	98,5 %

¹⁾ Zielwert ab 2021: 82,5 %, ab 2025: 85 %

Arbeitnehmerbelange

Die Fraport AG hat eine lange Tradition als sozial und partnerschaftlich orientiertes Unternehmen. Konzernweit wird das Ziel verfolgt, an allen Standorten und in allen Bereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Fraport bietet eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

Das Dach für alle Selbstverpflichtungen und themenspezifischen Kodizes des Konzerns bildet die Fraport-Policy. Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung hat Fraport sich zur Einhaltung international anerkannter Verhaltensstandards – wie sie in den Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO-Kernarbeitsnormen aufgeführt sind – verpflichtet. Um sie noch stärker im Unternehmen zu verankern, hat Fraport Anfang 2013 einen eigenen Verhaltenskodex veröffentlicht, der Mitarbeiter auf die Einhaltung dieser grundlegenden Prinzipien verpflichtet.

Im Fraport-Konzern sind über 20.600 Mitarbeiter beschäftigt. Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der zunehmenden internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den steigenden Ansprüchen der Passagiere und Fluggesellschaften bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die Personalstruktur so zu gestalten, dass diesem Wettbewerbsdruck standgehalten werden kann. Die persönlichen und fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten werden konzernweit durch Weiterbildungsmaßnahmen gefördert. So kann Fraport die hohe Qualität der Leistungen gewährleisten.

Um personalintensive Geschäftsfelder im Konzern zu halten sowie die Markt- und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, richtete sich die Fraport AG im Geschäftsjahr 2016 mit einem attraktiven, freiwilligen Programm zum Personalstrukturwandel an ihre Mitarbeiter. Das Programm wurde initiiert, um den absehbaren und notwendigen Personalstrukturwandel zu unterstützen und die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt zu verbessern. Im Fokus des Programms standen dabei insbesondere die operativen Bereiche am Flughafen Frankfurt, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste. Beschäftigte konnten sich auf freiwilliger Basis für angebotene Optionen wie Altersteilzeit, frühzeitiger Renteneintritt, Teilzeitmodelle oder Austritt mit Abfindung entscheiden. Gleichzeitig wurden unter Nutzung der Konzern-Strukturen neue Arbeitsplätze mit marktgerechter Vergütung und individuellen Entwicklungschancen, vor allem auch in den Konzern-Gesellschaften, geschaffen. So trägt Fraport dem fundamentalen Wandel und dem erhöhten Wettbewerbsdruck in der Luftverkehrsindustrie Rechnung.

Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden zum 31. Dezember 2016 Rückstellungen in Höhe von 37,7 Mio € gebildet. Davon wurden 19,8 Mio € im Geschäftsjahr 2017 in Anspruch genommen und aufgrund einzelner Verschiebungen innerhalb der Maßnahmenpakete 9,4 Mio € Rückstellungen gebildet. Bei der Fraport AG wurden für das Maßnahmenpaket in 2016 44,0 Mio € zurückgestellt, von denen im Geschäftsjahr 2017 19,8 Mio € verbraucht wurden. Aufgrund der Verschiebungen einzelner Maßnahmen wurden Rückstellungen in Höhe von 2,6 Mio € in 2017 gebildet. Somit bestanden zum 31. Dezember 2017 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 27,3 Mio € und in der Fraport AG in Höhe von 26,8 Mio € (siehe Konzern-Lagebericht im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 75 und Konzern-Anhang Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 9).

Der grundsätzlichen Bedeutung der Personalstrategie wird durch die drei bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen und Krankenquote Rechnung getragen. Der zuständige Vorstand Arbeitsdirektor wird über quartalsweise stattfindende Sitzungen mit den Personalverantwortlichen der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt über die Entwicklung dieser Kennzahlen informiert.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Fraport hat sich als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber gute Arbeitsbedingungen und eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit zum Ziel gesetzt. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija und Twin Star nahmen an der Befragung in 2017 teil. Zukünftig soll die Befragung auf alle weiteren wesentlichen Konzern-Gesellschaften ausgeweitet werden. Die strategische Relevanz der Konzern-Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Konzern-Lagebericht im Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67).

Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2017 bei 2,87 und damit leicht unter dem Wert des Vorjahres von 2,91. In der Fraport AG soll der Wert besser als der Vorjahreswert sein. 2017 wurde ein Wert von 2,88 (Vorjahr: 2,90) erreicht. Herausforderungen wie zum Beispiel die an vielen Flughafenstandorten spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung vor allem der operativen Beschäftigten durch das Verkehrswachstum begegnet Fraport mit verstärkter Rekrutierung in diesem Bereich.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Bereits 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Unternehmensinitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen. Organisatorisch ist Diversity als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von Frauen für Führungspositionen der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. Das Ziel ist, bis 2021 den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland über beide Ebenen auf 30 % zu steigern. Fraport respektiert die nationalen Gesetzgebungen und will den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten nach deutschem Recht auferlegen.

2017 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland bei 28,0 % (Vorjahr: 30,5 %). Im Geschäftsjahr 2017 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG bei 27,1 % (Vorjahr: 29,2 %). Der leichte Rückgang der Quoten ist auf organisatorische Veränderungen sowie zum 31. Dezember 2017 vakante Führungspositionen, die zuvor von Frauen besetzt waren, zurückzuführen.

Maßnahmen dafür sind unter anderem Programme, bei denen erfahrene Führungskräfte aus dem Unternehmen Frauen mit besonderem Potenzial als Mentoren zur Seite stehen. Sie unterstützen sie beispielsweise beim Aufbau ihres Netzwerks und ihrer Positionierung im Konzern. In diesem Kontext sind auch Dialogveranstaltungen mit Vorstandsmitgliedern vorgesehen. Zudem werden bei Stellenausschreibungen geeignete Kandidatinnen parallel zur Ausschreibung aktiv angesprochen. Dabei soll es grundsätzlich möglich sein, Führungsfunktionen zumindest temporär in reduzierter Arbeitszeit anzubieten. Im Rahmen der Nachfolgeplanung sollen verstärkt die Ergebnisse der unternehmenseigenen Potenzial-Assessment-Center und Entwicklungsgespräche für die bereichsinterne und bereichsübergreifende Positionierung genutzt werden. Dazu gehört auch, den geeigneten Kandidatinnen systematische Entwicklungs- und Karrierewege aufzuzeigen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und damit die Produktivität der Beschäftigten langfristig zu erhalten, steht seit jeher im Fokus des betrieblichen Gesundheitsmanagements des Fraport-Konzerns. Mit seinem präventiven Charakter trägt Fraport zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Mitarbeiter werden regelmäßig über gesunderhaltende Maßnahmen und Verhaltensweisen informiert und ihre Arbeitsplätze im operativen und im administrativen Bereich ergonomisch gestaltet.

Das mehrfach ausgezeichnete betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG initiiert vielfältige gesundheitsfördernde Aktionen und Maßnahmen mit verschiedenen Schwerpunkten. 2017 wurde beispielsweise durch die Kooperation mit Fitnessstudios ein wohnortnahes Training für die Beschäftigten ermöglicht. Wer regelmäßig trainiert, wird mit einem Zuschuss zum Mitgliedsbeitrag belohnt. Für 2018 sind für alle Beschäftigten in Deutschland die Überreichung einer „Fitbox“ mit Anregungen zur Stärkung

der eigenen Gesundheit, eine Dankesaktion für Beschäftigte ohne Fehlzeiten sowie die Erweiterung der betrieblichen Krankenzusatzversicherung geplant. Organisatorisch ist das Gesundheitsmanagement als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer kontinuierlichen linearen Zunahme der Erkrankungen bei. Hohe Fehlzeiten, insbesondere in den operativ tätigen Geschäftsbereichen und Konzern-Gesellschaften in Deutschland, sind aber nicht nur durch Gesundheitsthemen, Arbeitsbelastung und Alterseffekte erklärbar. Es zeigt sich, dass sich die Fehlzeiten in operativen Bereichen an Feiertagen enorm reduzieren, was auf motivationsbedingte Ausfälle schließen lässt, da diese Arbeitstage durch besondere Zuschläge vergütet werden. Als Gegenmaßnahme hierzu ist 2017 konzernweit eine Kommunikationskampagne aufgesetzt worden. Für Führungskräfte wurden neue Auswertungsmöglichkeiten der Krankenstände sowie Schulungen – auch in Bezug auf das Arbeitsrecht – erarbeitet und durchgeführt. Gespräche in den einzelnen Teams werden folgen, um gruppen- beziehungsweise einzelfallbezogene Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Die Effektivität der Maßnahmen evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der Krankenquote. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider.

Im Fokus steht die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote. Ziel ist eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025 im Konzern als auch in der Fraport AG.

2017 betrug die Krankenquote im Konzern 7,5 % (im Vorjahr 7,9 %) Insbesondere in der Fraport AG und den personalstarken Konzern-Gesellschaften FraSec sowie FraGround verbesserte sich die Krankenquote. In den Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija und FraCareServices verschlechterte sich die Krankenquote hingegen leicht. In der Fraport AG verbesserte sich die Krankenquote von 7,7 % auf 7,6 %. Insbesondere im personalstarken Sicherheitsbereich verringerte sich die Krankenquote deutlich, wohingegen sie sich im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste leicht verschlechterte.

Gute Präventionskultur bedeutet, dass neben dem Gesundheitsmanagement auch der Arbeitsschutz systematisch in die Prozesse und Strukturen des Unternehmens integriert ist. Unfallvermeidung hat nicht nur das Ziel der persönlichen Unversehrtheit, sondern ist auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten von großer Bedeutung, beispielweise wenn Abfertigungsgeräte beschädigt werden. Die Stärkung der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter sowie im Besonderen der Führungskräfte hat oberste Priorität. Umfangreiche Maßnahmen zur Gewährleistung hoher Arbeitssicherheitsstandards sind unter anderem beim Umgang mit Gefahrstoffen, bei den Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste, in der Instandhaltung, im innerbetrieblichen Transport und Verkehr sowie bei Baumaßnahmen im infrastrukturellen Bereich erforderlich.

Für Mitarbeiter mit fahrerischen Tätigkeiten werden Fahrsicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es spezielle Arbeitsschutzseminare beispielsweise zur „Übertragung von Unternehmerpflichten“. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. So steht unter anderem im Jahr 2018 das Projekt „Achtsam durch '18“ bei den Bodenverkehrsdiensten der Fraport AG auf der Agenda.

Fraport hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert, die die Bereiche in der Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes berät und unterstützt. Die für die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind im Arbeitsschutzmanagementhandbuch enthalten. Sie sind eigenverantwortlich durch die Geschäftsführer umzusetzen. Für die Fraport AG sind diese Vorgaben in einem eigenen Handbuch beschrieben.

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst Fraport unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr stetig zu senken und bis zum Jahr 2020 im Konzern eine „1.000-Mann-Quote“ (Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten) mit einem Wert unter 25 zu erreichen. Während die Gesamtunfälle deutlich rückläufig waren (-136 Unfälle), ereigneten sich im Berichtsjahr 554 meldepflichtige Arbeitsunfälle, was einer Steigerung um 34 meldepflichtige Arbeitsunfälle entspricht (im Vorjahr: 520). Bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten ergab sich eine 1.000-Mann-Quote von 25,5 (im Vorjahr 24,3). Das Ziel für die 1.000-Mann-Quote der Fraport AG ist ein Wert von unter 20. Sie betrug 2017 22,8 (im Vorjahr 21,9, aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben). Insbesondere im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste ereigneten sich zu Beginn des Geschäftsjahres 2017 witterungsbedingt mehr Unfälle als im Vorjahr.

Weiterführende Details sind dem Konzern-Lagebericht sowie dem Lagebericht der Fraport AG in den Kapiteln „Steuerung“ ab Seite 58 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 zu entnehmen.

Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2017
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0	2018	Konzern	2,87 ¹⁾
			Besser als Vorjahreswert	2018	Fraport AG	2,88
	Wir wollen die Anzahl von Frauen in Führungspositionen steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)	30 %	2021	Konzern	28,0 % ²⁾
			30 %	2021	Fraport AG	27,1 %
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote	7,2 %	2025	Konzern	7,5 %
			7,2 %	2025	Fraport AG	7,6 %

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie 12 Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Twin Star und Fraport Slovenija.

²⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

Sozialbelange

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt mit fast 81.000 direkt Beschäftigten (Stand 31. Dezember 2015) die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Die Erhebung gewährt einen Einblick, welchen Branchen die Arbeitsplätze am Standort angehören. Demnach arbeiten zwei Drittel der erfassten Beschäftigten bei einer Luftverkehrsgesellschaft, operativ im Flughafenbetrieb oder im Speditions- und Transportgewerbe. Weitere Branchen sind Behörden und Institutionen, Catering, Sicherheitsdienste, Personaldienstleistungen, Beratungen und Consulting, Hotels und Gaststätten, Fracht-Handling, Reinigungsbetriebe sowie der Einzelhandel. Wachstumspotenzial besteht vor allem bei Unternehmen, die Sicherheitsdienstleistungen anbieten, und bei Behörden. Davon profitieren auch die Menschen, die in der Metropolregion rund um den Flughafen wohnen. Sie haben nicht nur den Vorteil einer kurzen Anreise zum Flughafen, viele von ihnen arbeiten auch in einem Unternehmen, das von der Nähe zum Flughafen profitiert.

Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, bedeuten eine Belastung für viele Anwohner. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der nationalen Regelungen zum Lärmschutz sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert.

Am Standort Frankfurt sieht sich die Fraport AG in der Verantwortung für Zehntausende Arbeitsplätze und ist damit ein wesentlicher Treiber der wirtschaftlichen Prosperität der gesamten Rhein-Main-Region. Dies geht einher mit der Lärmbelastung der Flughafenanwohner, weshalb die Fraport AG in zwei Gremien mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammenarbeitet:

Die Fluglärmkommission (FLK) ist ein gesetzlich installiertes Gremium zur Beratung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL), der Deutschen Flugsicherung und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Die FLK berät die oben genannten Stellen zu Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase.

Kernaufgabe des Forums Flughafen und Region (FFR), das der Hessischen Staatskanzlei zugeordnet ist, ist der Dialog zwischen der Region und der Luftverkehrswirtschaft sowie die Erörterung der Auswirkungen des Luftverkehrs mit besonderem Bezug auf den Flughafen Frankfurt und die Region Rhein-Main. Zum FFR gehört unter anderem die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“, die über Maßnahmen berät, die dazu beitragen können, den Fluglärm und die Betroffenheit im Flughafenumfeld zu reduzieren.

Fraport will an seinem Hauptstandort weiter wachsen und dieses Wachstum so lärmarm wie möglich gestalten. Daraus leitet sich für die Fraport AG ab, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus permanent auf Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung hinzuwirken. Die Entwicklung der Fluglärmbelastung im Flughafenumfeld unterliegt einem kontinuierlichen Monitoring. Die Messauswertungen und die Ergebnisse von flächendeckenden Simulationsrechnungen werden regelmäßig an die Aufsichtsbehörde und die FLK berichtet sowie auch öffentlich auf der Konzern-Homepage kommuniziert. Gemeinden, auf deren Gebiet sich Fraport-Fluglärmmessstellen befinden, erhalten auf Wunsch weitere detaillierte Auswertungen.

Das Fraport Noise Monitoring „FRA.NoM“ bildet die kontinuierlich gemessenen Pegelwerte an den stationären Messanlagen ab und kennzeichnet die Fluggeräusche der letzten drei Monate. Zeitgleich werden die An- und Abflüge am Flughafen Frankfurt angezeigt. Mit dem ebenfalls online verfügbaren Informationssystem zum Fluglärmgeschehen „FRA.Map“ können Anwohner und Interessierte auf einer interaktiven Karte Informationen für ihren jeweiligen Stand- beziehungsweise Wohnort abrufen. Außerdem zeigt das System die Anspruchsgebiete für Schallschutzmaßnahmen beziehungsweise Entschädigungszahlungen.

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren.

Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Startbeziehungsweise Landeverfahren reduziert. Ein Beispiel dafür ist die Inbetriebnahme der Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS). Gemeinsam mit den Projektpartnern Deutsche Flugsicherung (DFS) und Deutsche Lufthansa erhofft sich die Fraport AG von GBAS einen Beitrag zu mehr Effizienz und zu weiteren lärmindernden Anflugverfahren. Ein wichtiges Ziel war die Entwicklung GBAS-basierter Anflüge mit 3,2 Grad Anflugwinkel für alle Landebahnen. Die Fraport AG unterstützt die Nutzung der GBAS-Technologie durch die Airlines mit speziellen Förderungen im Rahmen der geltenden Entgeltordnung. Ziel ist es, die Nutzungsquote von GBAS weiter zu steigern. Auch die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Entgeltsystems dient dem aktiven Schallschutz, indem der Einsatz lärmarmen Fluggeräts durch vergleichsweise günstigere Entgeltsätze honoriert wird.

Seit Mai 2016 wird bei Betriebsrichtung West, der Hauptbetriebsrichtung des Flughafens, nachts das sogenannte Lärmpausenmodell angewendet. Das bedeutet, dass am frühen Morgen (5 bis 6 Uhr) und am späten Abend (22 bis 23 Uhr) einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt werden. Bei Betriebsrichtung Ost kommt das Verfahren „DROps Early Morning“ (Dedicated Runway Operations) zur Anwendung. Durch die wechselnde Nutzung der Start- beziehungsweise Landebahnen in den vergleichsweise verkehrsschwachen Nachtrandstunden soll die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert werden.

Das Lärmpausenmodell wird von den Beteiligten auf freiwilliger Basis angewendet. Es kommt vor, dass das Verfahren aufgrund infrastrukturentwicklungsbedingter Erfordernisse oder auch wetterbedingt zeitweilig nicht konsequent angewendet werden kann. Mit steigendem Verkehrsaufkommen in den Nachtrandstunden muss die weitere Anwendbarkeit grundsätzlich überprüft und das Modell erforderlichenfalls überarbeitet werden. Über die Fortführung des Modells wird rechtzeitig vor jeder Sommersaison gemeinsam zwischen den beteiligten Institutionen und Unternehmen eine Abstimmung herbeigeführt.

Als weitere, in 2017 neu eingeführte freiwillige Maßnahme, wurde ein Bündnis für eine Lärmobergrenze abgestimmt. Sie soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf der Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen

wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der jeweils verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Wenn diese überschritten werden, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen.

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinnern zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt hat die Fraport AG umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in rund 86.000 Haushalten. Ihre Anspruchsberechtigung ist über einen Lärmschutzbereich definiert, der von der hessischen Landesregierung nach den strengsten Regeln des Fluglärmsgesetzes festgelegt wurde. Diese Ansprüche werden von der Fraport AG in vollem Umfang erfüllt. Hierbei wurden bauliche Schallschutzmaßnahmen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus zeitlich vorgezogen.

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen, zugesagt. Dafür wurde im selben Jahr ein Regionalfonds mit 265-270 Mio € eingerichtet. Die Mittel werden im Wesentlichen durch das Land Hessen und durch die Fraport AG gestellt, und können sowohl für private Haushalte als auch für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen, zum Beispiel Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser, genutzt werden. Durch den Regionalfonds können rund 17.300 Haushalte in der Flughafenregion zusätzliche Unterstützung für passiven Schallschutz erhalten. Die Antragsfrist für Mittel aus dem Fonds ist am 31. Dezember 2017 abgelaufen.

In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das HMWEVL am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen. In den Beschlüssen hat das HMWEVL ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt. Das Geschäftsjahr 2017 eingerechnet, wurden rund 3.200 Anträge auf Dachsicherung (Wirbelschleppen-Vorsorge) gestellt und bei bislang rund 2.570 Objekten vollständig abgeschlossen.

Über die Maßnahmenprogramme zum Schallschutz und zur Dachsicherung wird regelmäßig an den Vorstand Controlling und Finanzen berichtet. Darüber hinaus wird bei Bedarf über einzelne Sachverhalte dem Vorstand Operations direkt berichtet.

Im Bereich des Passiven Schallschutzes und der Wirbelschleppen-Vorsorge bestanden bei der Fraport AG zum Bilanzstichtag 2017 Rückstellungen in Höhe von 63,4 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

Um die Anwohner bei der Ermittlung ihrer Ansprüche und der Antragstellung zu unterstützen, unterhält Fraport ein umfangreiches Informations- und Serviceangebot auf der Konzern-Homepage.

Gesellschaftliches Engagement in der Region

Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge und gleichzeitig der Sitz der Unternehmenszentrale. Gesellschaftliche Verantwortung ist für Fraport ein seit Jahren gepflegter Unternehmensgrundsatz, daher unterstützt die Fraport AG besonders in der Region Rhein-Main seit Langem zahlreiche Vereine und Institutionen.

Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Alle Aktivitäten sind in einer eigenen Abteilung gebündelt. Organisatorisch ist der verantwortliche Zentralbereich dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Der sogenannte „Nachbarschaftsrahmen“ bezeichnet die geografische Grenze für die Förderaktivitäten. Das Gebiet richtet sich nach Kreis- und Landesgrenzen unter Berücksichtigung der wichtigsten An- und Abflugrouten. Ändern sich diese, wird auch der Nachbarschaftsrahmen angepasst, zuletzt, als die Landebahn Nordwest in Betrieb genommen wurde. Mit der Erweiterung wurde weiteren Städten und Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, am wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens teilzuhaben.

Spendenschwerpunkte sind die Förderung von sozialen und karitativen Einrichtungen und davon explizit solche, die Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, soziale Gleichstellung, Gesundheit und der Integration von gesellschaftlichen Randgruppen, beinhalten. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter als Paten für ihren Verein um eine Spende bewerben.

Das Sport-Sponsoring umfasst in der Region Rhein-Main sowohl den Breiten- als auch den Profisport. Bekannte Namen sind die FRAPORT SKYLINERS oder Eintracht Frankfurt, mit denen die Fraport AG langfristige Verträge geschlossen hat. Im Bereich Basketball sponsert Fraport nicht nur das Bundesliga-Team, sondern unterstützt auch mit Spenden das Projekt „Basketball macht Schule“. Bei der Eintracht wird ebenfalls sowohl der Verein gefördert als auch die Eintracht AG mit der angegliederten Fußballschule gesponsert.

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau-Musikfestival. Zudem gibt es langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung.

Insgesamt hat Fraport im Jahr 2017 über 1.540 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoring-Maßnahmen in Höhe von insgesamt 5,3 Mio € unterstützt.

Mit der Stiftung ProRegion unterstützt Fraport seit 1999 finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Die Stiftung bezuschusst zum einen die Schaffung zusätzlicher Ausbildungsplätze oder die Sicherung vorhandener Ausbildungskapazitäten in der Region, zum anderen die Verbesserung der Ausbildungsinfrastruktur. Dazu gehört auch die Förderung von Projekten und Einrichtungen, die zur Verbesserung der Ausbildungs- beziehungsweise Beschäftigungsfähigkeit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen beitragen. Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt Fraport darüber hinaus einen Schwerpunkt bei der gesellschaftlichen Aufgabe, junge Flüchtlinge bei der beruflichen Qualifikation und Integration zu unterstützen.

Natur- und Umweltschutzprojekte, Forschung und Umweltbildung fördert Fraport seit 1997 mit dem Umweltfonds. Sein bekanntestes Projekt ist der Regionalpark RheinMain, der sich zwischen Rüdesheim, Wetterau, dem Kinzigtal und dem Hessischen Ried erstreckt.

Darüber hinaus engagiert sich Fraport in der „Wirtschaftsinitiative FrankfurtRheinMain“, an der sich 150 Unternehmen beteiligen. Ein Resultat der Zusammenarbeit ist das Kompetenzzentrum House of Logistics and Mobility (HOLM) am Flughafen Frankfurt.

Auch an einzelnen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von Spenden und Sponsoring-Aktivitäten, die von jedem Unternehmen eigenverantwortlich umgesetzt werden, sowie der wirtschaftlichen Leistung. Die ansässigen Unternehmen und deren Wertschöpfung sowie auch der Konsum der Mitarbeiter tragen direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen bei (siehe auch Konzern-Lagebericht im Kapitel „Gesellschaft“ ab Seite 100).

Umweltbelange

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen, und erwartet das auch von seinen Lieferanten und Dienstleistern.

Die Umweltpolitik aus dem Jahr 2008 verpflichtet alle Konzern-Gesellschaften zu einem nachhaltigen, schonenden und vorsorgenden Umgang mit natürlichen Ressourcen und der Umwelt sowie zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistungen. Hierzu sind in der Fraport AG als auch in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihres Portfolios als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden müssen, Umweltmanagementsysteme installiert. Diese sind, fast ausnahmslos, nach der einschlägigen Norm ISO 14001 oder sogar nach der europäischen EMAS-Verordnung zertifiziert. Gesellschaften, die neu in den Konzern aufgenommen werden und noch kein solches System besitzen, werden bereits im Zuge der Akquise verpflichtet, zukünftig ein Umweltmanagementsystem einzuführen.

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. Darüber hinaus unterstützen sie die operativ Verantwortlichen und das Management hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben und der Verbesserung der Umwelleistung. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert.

Teil der Umweltpolitik ist die Selbstverpflichtung, jährlich über die Umweltaktivitäten und -leistungen zu berichten (www.fraport.de/verantwortung: Publikationen). Zu diesem Zweck berichten die Konzern-Gesellschaften einmal jährlich einen umfassenden Katalog von standardisierten Umweltkennzahlen und Projekten sowie damit einhergehende Verbesserungen an die Fraport AG, wo diese für die Berichterstattung zusammengeführt werden.

In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO₂-Emission, Luftschadstoffe, Auswirkungen auf die Biodiversität, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Als Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse nach GRI wurden die Themen Klimaschutz sowie Natur- und Ressourcenschutz als wesentliche Handlungsfelder bestimmt.

Klimaschutz

Die Managementaktivitäten der Fraport AG betreffen überwiegend die Emission in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Angelehnt an den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, will die Fraport AG die CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO₂-Emission der Fraport AG rund 190.065 Tonnen CO₂ und damit 9,2 % weniger als im Vorjahr. Für den Konzern insgesamt (einschließlich Frankfurt) hat der Vorstand als Klimaschutzziel die Reduktion auf 125.000 Tonnen CO₂ bis 2030 beschlossen. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das Ziel basiert auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris vereinbarten nationalen Minderungsraten. 2017 betrug die Emission der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften 209.668 Tonnen CO₂.

Ein Weg zum erfolgreichen CO₂-Management besteht in der Teilnahme an der Airport Carbon Accreditation des ACI (Airports Council International), bei deren Entwicklung Fraport einen wesentlichen Beitrag leistete. Sie hat sich seit 2010 zum weltweiten Standard für CO₂-Reporting und -Management an Flughäfen entwickelt. Die Beteiligung auf Level 2 („Reduction“) oder höher erfordert die Nachweise sowohl eines CO₂-Reduktionsziels, eines CO₂-Managements gemäß internationaler Anforderungen als auch von jährlichen Emissionsminderungen, die extern gutachterlich überprüft werden. Der Flughafen Frankfurt hat bereits 2012 das Level 3 („Optimisation“) erreicht. Der Flughafen Ljubljana hat 2015 Level 2 erlangt und strebt mittelfristig Level 3+ („Neutrality“) an. Die Flughäfen Lima, Varna und Burgas nehmen ebenso wie die Flughäfen von Fraport Greece und Fraport Brasil zurzeit nicht teil. Flughäfen, die einen anderen Managementansatz wählen, müssen ihre CO₂-Bilanzen ebenfalls extern prüfen und testieren lassen.

Zur Darstellung, Analyse und Steuerung des Energieverbrauchs am Standort Frankfurt setzt Fraport seit 2013 mit dem CO₂- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zu jeder Zeit qualifizierte Aussagen zur aktuellen CO₂-Emission am Flughafen Frankfurt zu treffen, und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen CO₂-Ziele für den Flughafen Frankfurt frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dienen die nach Gebäuden, Anlagen oder Equipment differenziert erfassten monatlichen Energieverbräuche des Unternehmens. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

Seit 2014 werden in einem eigenen Gremium, dem sogenannten Energiezirkel, dessen Vorsitz der Vorstand Controlling und Finanzen innehat, und das an den Gesamtvorstand berichtet, alle Entscheidungen hinsichtlich des Energiemanagements der Fraport AG am Flughafen Frankfurt vorbereitet. Diese betreffen hauptsächlich die Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebe, insbesondere Strom, als Ersatz für Benzin und Diesel.

Seit 2006 beteiligt sich die Fraport AG am Carbon Disclosure Project (CDP), das Unternehmen und deren Strategien im Hinblick auf den Klimawandel und das CO₂-Reporting analysiert. Das CDP verwaltet die weltweit größte Datenbank zu diesem Thema, die von Investoren, aber auch politischen Entscheidungsträgern genutzt wird. Ein Scoring bewertet die Transparenz und die Aktivitäten der Unternehmen. 2017 hat die Fraport AG das Level C („Awareness“) erreicht. Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

Natur- und Ressourcenschutz

Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Ziel ist es, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten. Dieses dient dazu, die Prozesse und Aktivitäten des Konzerns möglichst umweltschonend auszuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 89,3 % der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit einem solchen System ausgestattet. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen zugute, zum Beispiel in Form von Schulungen und fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Der Flughafen Frankfurt zählt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Von diesem Terrain ist etwa die Hälfte unbefestigt. Die größte, zusammenhängende und offene Fläche befindet sich im Bereich der Start- und Landebahnen. Unter Naturschutzaspekten ist dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ein hochwertiger Lebensraum, in dem viele seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. Für manche Arten, zum Beispiel die Feldlerche, stellt der Flughafen Frankfurt mittlerweile ein überregional bedeutendes Rückzugs- und Schutzareal dar.

Aufgabe der Abteilung Wildlife Control, Forst und Biotop ist es, diese Wertigkeit zu erhalten und weiterhin zu steigern, sofern flugbetriebliche Belange dies zulassen. Zur Erfolgskontrolle findet ein intensives Monitoring statt. Wo es möglich ist, erweitert die Fraport AG die Grünflächen. So wird beispielsweise bei den Neubauten in der CargoCity Süd vermehrt mit ökologischer Dachbegrünung geplant.

Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens werden als gesetzliche Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss rund 2.300 Hektar Flächen naturschutzfachlich aufgewertet. Es werden hochwertige Lebensbereiche, wie Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt. Der Ausgleich für den Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten.

Auf freiwilliger Basis unterstützt die Fraport AG darüber hinaus Projekte zum Erhalt und zur Förderung von Ökosystemen und der Artenvielfalt im Rhein-Main-Gebiet mit Mitteln des Umweltfonds.

Im Bereich des Umweltschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 2017 bei der Fraport AG Rückstellungen in Höhe von 39,3 Mio € sowie bei einer Konzern-Gesellschaft Rückstellungen in Höhe von 0,9 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

Weiterführende Details sind dem Konzern-Lagebericht sowie dem Lagebericht der Fraport AG in den Kapiteln „Steuerung“ ab Seite 58, „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 sowie „Umwelt“ ab Seite 99 zu entnehmen.

Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2017
Klimaschutz	Wir wollen die CO ₂ -Emission verringern.	CO ₂ -Emission (Summe Scope 1 und 2)	125.000 t CO ₂	2030	Konzern	209.668 t CO ₂ ¹⁾
			80.000 t CO ₂	2030	Fraport AG	190.065 t CO ₂

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima und Twin Star.

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von nichtfinanziellen Informationen

An die Fraport AG, Frankfurt am Main

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB der Fraport AG, Frankfurt, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember 2017 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im nichtfinanziellen Bericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- *Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern*
- *Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im nichtfinanziellen Bericht*
- *Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in dem nichtfinanziellen Bericht*
- *Analytische Beurteilung von Angaben des nichtfinanziellen Berichts*
- *Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahres- und Konzernabschluss sowie Konzernlagebericht*
- *Beurteilung der Darstellung der Angaben*

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 01. Januar bis 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt, den 28. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer



ppa. Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

Hinweis zur Berichterstattung

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2017) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Im Vergleich zum Vorjahr haben sich keine wesentlichen Änderungen der Rechnungslegungs- und Berichtsstandards ergeben, sodass keine Anpassung der Vorjahreswerte oder deutliche Anpassungen der Berichtsstruktur erforderlich waren. Die Änderungen des Deutschen Rechnungslegungs-Standards Nr. 20 (DRS 20) durch den Deutschen Rechnungslegungs Änderungsstandard Nr. 8 (DRÄS 8) wurden berücksichtigt.

Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich folgende wesentliche Ereignisse:

Am 16. März 2017 erhielt Fraport bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Fortaleza und Konzern-Gesellschaft Porto Alegre). Im Segment International Activities & Services (Umbenennung zum 1. Januar 2018, ehemals External Activities & Services) fielen in 2017 Anlaufkosten von 12,3 Mio € an. Der operative Betrieb wurde am 2. Januar 2018 übernommen.

Am 11. April 2017 übernahm Fraport 14 griechische Regionalflughäfen operativ. Nachfolgend werden die beiden Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B als „Fraport Greece“ zusammengefasst. Die im Geschäftsjahr 2017 generierten Umsatzerlöse beliefen sich auf 234,9 Mio €. Fraport Greece erwirtschaftete ein EBITDA in Höhe von 117,4 Mio €, ein EBIT von 84,9 Mio € sowie ein Ergebnis von 13,5 Mio €. Die Beträge wurden dem Segment International Activities & Services zugerechnet.

Im Vorjahresvergleich als wichtig zu beachten ist, dass Fraport im dritten Quartal 2016 Zahlungen in Höhe von rund 270 Mio US-\$ (241,2 Mio €) von der im Zusammenhang mit dem Terminalprojekt in Manila bestehenden Projektgesellschaft PIATCO erhielt. Von dem zugeflossenen Betrag hat Fraport an die Bundesregierung für die im Geschäftsjahr 2008 erhaltene Zahlung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA), Rückzahlungen in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € (hiervon wurden in 2016 bereits 34,1 Mio € bezahlt) zu leisten, die den sonstigen betrieblichen Aufwand des Geschäftsjahres 2016 erhöhten. Der verbleibende Betrag in Höhe von 198,8 Mio € erhöhte sowohl das Konzern-EBITDA als auch das Konzern-EBIT. Unter Berücksichtigung von Währungskurseffekten nahm das Konzern-EBT durch die Entschädigungszahlung um 189,6 Mio € zu. Auf das Konzern-Ergebnis 2016 entfiel ein Betrag in Höhe von 121,4 Mio €. Die Beträge wurden dem Segment International Activities & Services zugerechnet.

Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 veräußerte Fraport 10,5 % der Anteile an der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – der Thalita Trading Ltd. Aus dem Verkauf resultierte ein Veräußerungsgewinn in Höhe von 40,1 Mio €, der sich in voller Höhe auf das Konzern-EBITDA und -EBIT sowie mit 36,4 Mio € auf das Konzern-EBT auswirkte. Die Beträge wurden dem Segment International Activities & Services zugerechnet.

Weitere signifikante Änderungen im Konsolidierungskreis sowie weitere wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen fanden nicht statt. Der Konsolidierungskreis sowie die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB sind dem Konzern-Anhang zu entnehmen.

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Kapitel „Glossar“ auf Seite 236.

Der Vorstand hat den vorliegenden Konzern-Abschluss und -Lagebericht am 28. Februar 2018 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 15. März 2018.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

- > Operative Übernahme der 14 griechischen Regionalflughäfen im April 2017
- > Weiterentwickelte Strategie auf Basis des Leitbilds & Ableitung von Programmen
- > Überarbeitung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren

Wirtschaftsbericht

- > Fraport erhielt Zuschlag zum Betrieb der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre und übernahm den operativen Betrieb zum 2. Januar 2018
- > Starke Passagierentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen
- > Positive finanzielle Entwicklung
- > Korrespondierend Ergebnis je Aktie bei 3,57 € (2016: 4,07 €)
- > Free Cash Flow von 393,1 Mio € übertraf Dividendenausschüttung deutlich
- > Anstieg der Netto-Finanzschulden auf 3.512,4 Mio € und der Gearing Ratio auf 94,2 % aufgrund der Mittelabflüsse im Zusammenhang mit den Akquisitionen in Griechenland und Brasilien
- > Eigenkapitalquote verringerte sich auf 34,4 % (-6,2 PP)
- > Deutlicher Anstieg des Wertbeitrags im Konzern um 60,8 Mio € auf 229,9 Mio €
- > Solide Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren
- > Im Jahresdurchschnitt 20.673 Beschäftigte (2016: 20.322)
- > Anhaltender Fokus auf Innovationen und Ideen sowie auf Umwelt und Gesellschaft
- > Aktie mit Kursplus von 63,5 % auf 91,86 € gestiegen

Prognosebericht

- > Konzernweit positive Passagiererwartungen
- > Umsatz-Wachstum auf bis zu etwa 3,1 Mrd € sowie Konzern-EBITDA von etwa 1.080 Mio € bis circa 1.110 Mio € für 2018 prognostiziert
- > Bei Investitionen leicht unter 1 Mrd € Free Cash Flow 2018 spürbar unter Niveau von 2017 im negativen Bereich prognostiziert
- > Anstieg der Netto-Finanzschulden auf bis zu 4 Mrd € und leicht höhere Gearing Ratio erwartet
- > Keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar
- > Stabile Dividende je Aktie von 1,50 € für das Geschäftsjahr 2017

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Folgender Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell des Fraport-Konzerns und die finanziell bedeutendsten Konzern-Standorte und deren Wettbewerbspositionen.

Ein international führender Flughafen-Konzern

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

Der Fraport-Konzern ist in vier Segmente aufgliedert – Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services. Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Frachtflughäfen der Welt. Eigentümerin des Flughafens Frankfurt ist die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG). Die Stärke von Fraport basiert auf dem integrierten Geschäftsmodell im Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei allen Flughafendienstleistungen garantiert. Am Standort Frankfurt bietet Fraport das gesamte Spektrum von Flughafen- und flughafen-nahen Leistungen an.

Das Segment Aviation bildet den Betrieb der land- und luftseitigen Infrastruktur am Standort Frankfurt ab und umfasst somit sowohl den in Deutschland gesetzlich regulierten Bereich der Flughafenentgelte als auch die Sicherheitsdienstleistungen. In diesem Bereich liegt die Verantwortung für die Gewährleistung des sicheren, effizienten und kundengerechten Verkehrsgeschehens auf den Flugbetriebsflächen sowie für die operative Durchführung von Flughafen- und Luftsicherheitsaufgaben unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen. Die enge Zusammenarbeit mit Behörden – unter anderem der Bundespolizei – ist von großer Bedeutung für die reibungslosen Abläufe der luft- und landseitigen Prozesse.

Das Segment Retail & Real Estate betreibt im Wesentlichen die Retail-Aktivitäten und verantwortet die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung der Parkierungs- und Retailflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Ein Fokus wird auf die Vernetzung bereits bestehender Interaktionskanäle sowie auf die weitere Digitalisierung von Retail-Angeboten gesetzt.

Die Bodenverkehrsdienste, die von Lade- und Passagierservices über Post- und Gepäcktransporte bis zur Frachtabfertigung am Flughafen Frankfurt reichen, werden im Segment Ground Handling zusammengefasst. Der Bereich verantwortet die Prozessqualität und stellt somit die Qualität der Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt sicher. Zum Segment gehört zudem die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, insbesondere der Gepäckförderanlage, am Standort Frankfurt.

Das Segment International Activities & Services umfasst den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland. Dazu gehören auch die Dienstleistungen „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT). Darunter fallen Consulting-Leistungen und maßgeschneiderte Lösungen zu Herausforderungen des Airport Managements. Seit Sommer 2017 wird ein umfangreiches ORAT-Projekt zur Inbetriebnahme eines neuen Terminals am Flughafen Bahrain durchgeführt. Im April 2017 wurde das Segment mit der operativen Übernahme der 14 griechischen Flughäfen erweitert. Seit Juni 2017 zählen auch die brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zum Segment.

Wesentliche Standorte

Flughäfen des Fraport-Konzerns

Kontinent	Standort	Flughafen	Anteil in %	Laufzeit		
Europa	Deutschland: Fraport AG	Frankfurt	100	1924	unbefristet	
	Slowenien: Fraport Slovenija	Ljubljana	100	2014	2054 ¹⁾	
	Griechenland: Fraport Greece	14 Flughäfen		73,4	2017	2057
				60	2006	2041
	Bulgarien: Fraport Twin Star	Burgas	60	2006	2041	
	Deutschland: Hannover	Hannover	30	1998	unbefristet	
	Russland: NCG/Thalita	St. Petersburg	25	2010	2040	
Südamerika	Brasilien: Fortaleza & Porto Alegre	Fortaleza	100	2017	2047	
		Porto Alegre	100	2017	2042	
	Peru: Lima	Lima	70,01	2001	2041 ¹⁾	
Asien	Türkei: Antalya	Antalya	50/51 ²⁾	1999	2024	
	China: Xi'an	Xi'an	24,5	2008	unbefristet	
	Indien: Delhi	Delhi	10	2006	2036 ¹⁾	

¹⁾ Mit Verlängerungsoption.

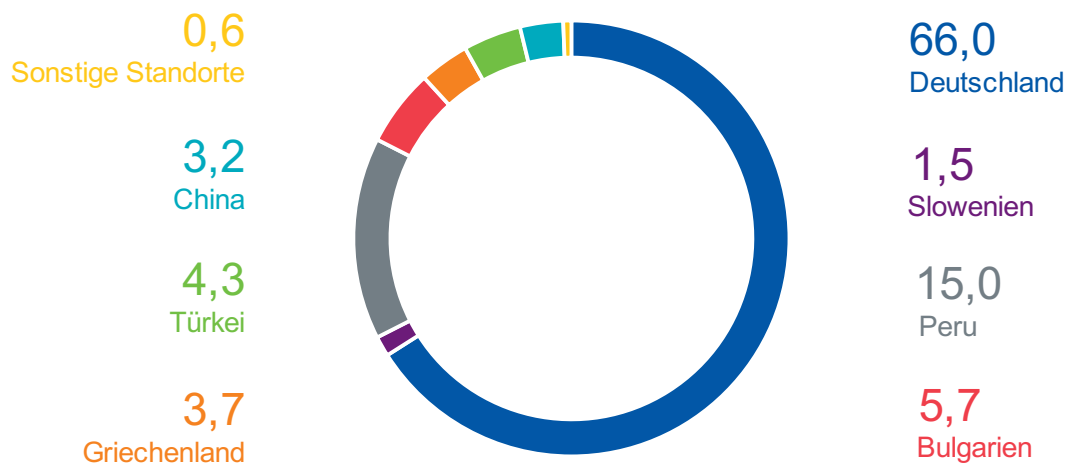
²⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Zusätzlich zu den oben genannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft Fraport USA Retail- und Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland sowie Pittsburgh. Vorbehaltlich einer noch ausstehenden Genehmigung wird Fraport USA im ersten Halbjahr 2018 auch das Retail-Flächenmanagement im JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York, übernehmen. Der Vertrag am Flughafen Boston endete zum 31. Oktober 2017 (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 77).

Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – war mit einem Anteil von 66,0 % am Konzern-Ergebnis auch im vergangenen Geschäftsjahr der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns (2016: 63,7 %). Verglichen mit dem Vorjahr stieg unter anderem der Anteil des Standorts Slowenien auf 1,5 % (2016: 0,8 %). In 2017 neu hinzugekommen ist der Ergebnisbeitrag des Standorts Griechenland (nachfolgend: Fraport Greece) mit 3,7 %. Der Standort Türkei erholte sich im Geschäftsjahr 2017 und hatte einen positiven Beitrag von 4,3 % (im Vorjahr: negativer Beitrag). Im Gegensatz dazu hatten der Standort Brasilien aufgrund von Anlaufkosten ohne gegenüberstehende Umsätze als Vorbereitung auf die operative Übernahme der brasilianischen Flughäfen im Januar 2018 sowie der Standort USA – aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung der Konzession Boston – einen negativen Beitrag am Konzern-Ergebnis.

Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten

in %



Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport, in Deutschland wie im Ausland, zählen neben wirtschaftlichen, politischen und regulatorischen Faktoren auch Störereignisse. Diese Einflussfaktoren können sich sowohl auf das Passagier- als auch das Cargoaufkommen an den Konzern-Flughäfen auswirken und haben so einen direkten Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Fraport-Konzerns.

Wirtschaftswachstum begünstigt Geschäftsreisen und fördert ebenso den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für die private Reisetätigkeit ist. Über die vergangenen 15 Jahre wuchsen Weltwirtschaft und Weltpassagieraufkommen sehr ähnlich: durchschnittlich um 3,8 % beziehungsweise 3,9 % pro Jahr. Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung, aber auch mit den Zinspolitiken der Zentralbanken und dem internationalen Devisenhandel sind die Währungskurse. Diese wiederum haben Einfluss auf die Attraktivität von Tourismus-Zielen, die Reiseströme sowie das Kaufverhalten der Passagiere. Besonders für touristische Standorte wie Griechenland, Varna und Burgas sowie Antalya, die einen geringen originären Verkehr aufweisen, ist diese Entwicklung von großer Bedeutung. Dementgegen sind für die beiden Standorte in Brasilien, die zu mehr als 90 % vom inländischen Flugverkehr geprägt sind, überproportional die lokalen Gegebenheiten und Risiken maßgeblich.

Ein weiterer wesentlicher Einfluss auf die Reisehäufigkeit im Luftverkehr geht vom Kerosin- und damit vom Rohölpreis aus. Ein hoher Rohölpreis spiegelt sich üblicherweise in einer Erhöhung der Ticketpreise wider. Das dämpft die Luftverkehrsnachfrage.

Die Politik beeinflusst die Geschäfte von Fraport auf verschiedenen Ebenen. Auf regionalpolitischer Ebene wirken sich Betriebseinschränkungen, wie zum Beispiel Nachtflugverbote, negativ auf das Airline-Angebot und damit indirekt auch negativ auf das Passagier- und Cargo-Aufkommen aus. Umgekehrt gilt, dass die Aufhebung von Einschränkungen einen positiven Einfluss hat. Ähnliches lässt sich auf nationaler Ebene beobachten: Die Einführung besonderer Abgaben, wie der Luftverkehrsteuer in Deutschland, wirkt dämpfend auf die Luftverkehrsnachfrage und stellt einen im europäischen Vergleich wettbewerbsverzerrenden Faktor dar. Die internationale Politik kann mit der Liberalisierung von Luftverkehrsrechten kurzfristig neue Märkte für den Luftverkehr öffnen oder bereits bestehende Märkte vergrößern. Allerdings können durch die Politik auch Sanktionen wie Reisebeschränkungen erlassen werden, die Märkte wieder abschotten, wie auch die Sanktionen im Rahmen der Spannungen zwischen Russland und der Türkei im Geschäftsjahr 2016 gezeigt haben. Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) ist ebenfalls ein Faktor, der sich auf den Luftverkehr – je nach Ergebnis der Austrittsverhandlungen unterschiedlich stark – auswirken kann: Geänderte Einreisebestimmungen und Luftverkehrsrechte sowie Einfluss auf den Wechselkurs des britischen Pfunds zum Euro sind Ausprägungen hiervon.

Zu den Störereignissen, die wesentlichen Einfluss auf das Passagieraufkommen haben, gehören unter anderem Streiks und Witterungsverhältnisse. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß können von Jahr zu Jahr stark schwanken und sind nicht prognostizierbar. Im deutlich streikgeprägten Geschäftsjahr 2016 war am Frankfurter Flughafen pro Streiktag ein Ausfall von etwa 43.000 Passagieren zu verzeichnen, bei neun Streiktagen waren es rund 387.000 Passagiere. 2017 dagegen gab es am Flughafen Frankfurt oder den weiteren Konzern-Standorten keine wesentlichen Streiks. 2017 waren von witterungsbedingten Flugausfällen 228.000 Passagiere betroffen, wohingegen es im Vorjahr nur 86.000 Passagiere waren. Zudem können Naturkatastrophen, wie Überschwemmungen oder Vulkanausbrüche, den weltweiten Luftverkehr negativ beeinflussen.

Auch terroristische Anschläge in Europa, sowie weltweit, zeigen einen negativen Effekt auf das Passagieraufkommen in Frankfurt und an den Konzern-Standorten. Je nach Häufigkeit und Intensität der Anschläge wird darüber in internationalen Medien unterschiedlich berichtet. So ergeben sich Rückgänge unterschiedlichen Ausmaßes in den verschiedenen Märkten des einfliegenden Verkehrs, die allerdings erfahrungsgemäß zeitlich begrenzt sind.

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 64,5 Mio Passagieren nach London-Heathrow (78,0 Mio), Paris-Charles de Gaulle (69,5 Mio) und Amsterdam-Schiphol (68,5 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas, vor dem Flughafen Istanbul-Atatürk (63,9 Mio). In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2017 44,6 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Cargo- (Luftfracht- und Luftpost-) Umschlag von 2,1 Mio Tonnen war Frankfurt weiterhin der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber, der 1,1 Mio Tonnen Cargo zählte. Im interkontinentalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt.

Hinsichtlich seiner Wettbewerbssituation steht der Flughafen Frankfurt einerseits in Konkurrenz um Originärpassagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet und andererseits aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2017 einen Passagieranteil von mehr als 60 % in Frankfurt besaß. Die größten Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk, Amsterdam-Schiphol und München, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France und KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa dominiert sind. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt vermehrt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Standorten, derzeit insbesondere mit Dubai.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die bereits fertiggestellte Landebahn Nordwest oder auch der Flugsteig A-Plus sowie insbesondere das Terminal 3, das im Jahr 2023 in Betrieb gehen soll, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und das erforderliche Spektrum der angebotenen Infrastruktur, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Zudem gewinnt der Low-Cost-Verkehr am Flughafen Frankfurt an Bedeutung. Fraport trägt der stark wachsenden Passagiernachfrage mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G aus dem zweiten Bauabschnitt des Terminals 3 Rechnung. Mit seinem Bau soll noch im zweiten Halbjahr 2018 begonnen werden.

Positiv auf die Wettbewerbsposition wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus aus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 53). Die laufende Weiterentwicklung der sogenannten CargoCity Nord und CargoCity Süd unterstützt zusätzlich die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment.

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

Anders als am Standort Frankfurt stellen sich die Wettbewerbssituationen an den stark touristisch geprägten Standorten Griechenland, Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, beide Bulgarien, dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind die Charterverkehre touristischer Anbieter ohne signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Entwicklungen der Standorte hängen im besonderen Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen ab.

Im März 2017 hat Fraport bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die beiden Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** erhalten. Am 2. Januar 2018 haben die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre den operativen Betrieb übernommen. In den ersten fünf Jahren erwartet Fraport Investitionen in die Flughafen-Infrastrukturen in Höhe von rund 700 Mio €. Beide Flughäfen weisen eine ähnliche Verkehrsstruktur mit über 90 % Inlandsverkehr auf und sind im Wesentlichen durch Originärverkehre geprägt. Vor allem der im Norden Brasiliens gelegene Flughafen Fortaleza bietet durch die geografisch günstige Lage zu Nordamerika und Europa sowie die wirtschaftlich noch relativ unterentwickelte Region überdurchschnittliche Wachstumspotenziale. Auch der im südlichen Teil des Landes gelegene Flughafen Porto Alegre bietet solides Wachstumspotenzial, allerdings auf einem niedrigeren Niveau. Der Flughafen Fortaleza war mit gut 5,9 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr der zwölftgrößte Flughafen in Brasilien. Die größte Fluggesellschaft am Standort ist die brasilianische TAM mit 36 %, gefolgt von GOL mit 31 % sowie Avianca mit 13 % Marktanteil. Wesentliche Investitionen werden in die Modernisierung und Erweiterung des Terminals getätigt. Der Flughafen Porto Alegre ist mit circa 8,0 Mio Passagieren der neuntgrößte des Landes. Größte Airline am Standort ist GOL mit 33 %, gefolgt von TAM mit 27 % und Azul mit 26 % Marktanteil. Investitionsschwerpunkte werden neben der Modernisierung und Erweiterung der beiden Terminals sowie Vorfeldpositionen auch die Verlängerung der Start- und Landebahn sein.

Der Standort **Ljubljana** ist der Hauptstadt- und zugleich mit rund 1,7 Mio Passagieren der größte Flughafen Sloweniens. Seine weitere Entwicklung steht daher maßgeblich im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und touristischen Prosperität des Landes sowie der Entwicklung angrenzender Regionen und deren Flughäfen, wie beispielsweise Zagreb in Kroatien oder Triest in Italien. Wesentlicher Kunde in Ljubljana ist die Fluggesellschaft Adria Airways, die rund 60 % des Passagierverkehrs bedient. Darüber hinaus werden diverse Destinationen unter anderem über Low-Cost-Verkehre bedient, welche in den letzten Jahren am Standort Ljubljana deutliche Marktanteilsgewinne verzeichnen konnten. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen Abläufe sind kurz- und langfristige Investitionen notwendig. Die größte Investition in diesem Zusammenhang stellt die Erweiterung des Terminals dar.

Die 14 griechischen Regionalflughäfen werden seit 11. April 2017 von **Fraport Greece** betrieben. Hierzu zählen die Flughäfen in Kerkyra (Korfu), Chania (Kreta), Kefalonia, Kavala, Aktio/Prevezka, Thessaloniki, Zakynthos, Mykonos, Skiathos, Santorin (Thira), Kos, Mytilini (Lesbos), Rhodos sowie Samos. Mit knapp 27,6 Mio Passagieren im Geschäftsjahr 2017, und einem Wachstum von 10,3 % gegenüber Vorjahr, profitierten die Standorte in hohem Maße von der Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination, sicherlich aber auch von der Veränderung des Tourismusverkehrs in die Türkei. Der hohe Anteil der internationalen Reisenden von 75 % zeigt die Bedeutung Griechenlands als Feriendestination. Mit rund 23 % stellen Passagiere aus Großbritannien die stärkste Passagiergruppe dar. Aegean Airlines/Olympic Air ist, gemessen an den Passagierzahlen, die größte Fluggesellschaft an den 14 Flughäfen mit einem Passagieranteil von rund 21 %, gefolgt von Ryanair mit rund 13 % Passagieranteil. Die 40-jährigen Konzessionen sehen ein Investitionsvolumen in die Flughafen-Infrastrukturen in den ersten vier Jahren von rund 400 Mio € vor. Der größte Teil fließt in ein umfangreiches Ausbau- und Erweiterungsprogramm. An den Standorten werden unter anderem fünf neue Terminals gebaut und sechs bestehende erweitert.

Der Standort **Lima** in Peru profitiert unverändert von der verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsrate des Landes sowie von einer weiterhin zunehmenden touristischen Nachfrage. Darüber hinaus profitiert der Flughafen von der guten geografischen Lage, die insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Der Flughafen Jorge Chávez ist Perus bedeutendster Flughafen und zählte mit gut 20,6 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr erneut zu den zehn größten Flughäfen Südamerikas. Hauptkunde des Standorts ist die zur LATAM-Gruppe gehörende Fluggesellschaft LAN Perú, die mehr als die Hälfte der Passagiere des Flughafens befördert. Aufgrund des Passagierwachstums stoßen die Kapazitäten des Standorts Lima an ihre Grenzen. Im Oktober 2017 wurde daher mit der Ausschreibung für den Bau eines neuen Terminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Taxiways sowie weiterer peripherer Infrastruktur begonnen. Der Vertragsabschluss und Beginn der Bauarbeiten sind für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen. Der Ausbau des Flughafens mit geplanten Investitionen von rund 1,5 Mrd US-\$ ist notwendig, um die für das erwartete Verkehrswachstum adäquate Infrastruktur zur Verfügung stellen zu können und die Wettbewerbsposition in Südamerika weiter zu stärken. Die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn ist für 2021, die Fertigstellung des Terminals für 2024 geplant.

Die Schwarzmeer-Flughäfen in **Burgas** und **Varna** waren mit knapp 3,0 Mio beziehungsweise etwa 2,0 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Deutschland (gut 19 %), Russland (etwa 18 %) und Großbritannien (circa 12 %). Durch die Terminal-Inbetriebnahmen im Geschäftsjahr 2013 bieten beide touristischen Standorte zunächst ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können. Zudem sehen die Planungen sukzessive Erweiterungsmaßnahmen vor, wie beispielsweise den Ausbau des Abflugbereichs am Flughafen Burgas, der bis zum Jahr 2021 abgeschlossen sein soll.

Mit rund 26,3 Mio Passagieren war der Flughafen in **Antalya** im vergangenen Geschäftsjahr nach den Flughäfen Atatürk und Sabiha Gökçen in Istanbul der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Russland und Deutschland mit Anteilen von rund 39 % beziehungsweise 22 %. Im Vergleich zum Vorjahr ist es insbesondere bei den Passagieren aus Russland nach Beendigung der russischen Sanktionen gegen touristische Charterverkehre zu deutlichen Aufholeffekten gekommen, da in 2017 weitere Sanktionen seitens der russischen Regierung ausblieben. Die Zahl der Passagiere aus Westeuropa lag allerdings aufgrund der teilweise angespannten Lage in der Türkei unter Vorjahresniveau. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist weiterhin mit Unsicherheiten behaftet. Verpflichtende Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sind nicht mehr zu tätigen.

Der Flughafen **Xi'an** war im vergangenen Geschäftsjahr der achtgrößte Flughafen in China und beförderte rund 41,9 Mio Fluggäste. Der Standort ist im Wesentlichen durch einen hohen Anteil am originären Verkehr geprägt. Am Standort entwickeln sich mehrere Fluggesellschaften mit Wachstumsraten im zweistelligen Bereich sehr dynamisch. Dabei ist die China Eastern Airlines mit knapp 30 % Marktanteil die größte Passagier-Fluggesellschaft. Weiteres Potenzial bietet dem Flughafen der Transfermarkt, der bislang nur gering ausgeprägt ist. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts werden in den nächsten Jahren weitere Ausbaumaßnahmen vorgenommen.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 75 zu entnehmen.

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2017 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben. Wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wurde die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG gegründet. Das Joint Venture zwischen der Fraport AG und dem Unternehmen Gebr. Heinemann betreibt alle Heinemann Duty Free & Travel Value Shops und Concept Stores am Standort Frankfurt. Ziel ist es, den Passagieren ein komfortables Einkaufserlebnis zu bieten und durch Verknüpfung der Fachkompetenz beider Geschäftspartner die Ertragskraft zu optimieren.

Zum 11. April 2017 wurde der operative Betrieb der 14 griechischen Regionalflughäfen übernommen. Die Laufzeit der Konzessionen beträgt 40 Jahre. Damit verpflichtet sich Fraport Greece, in die Flughafeninfrastruktur zu investieren und die Flughäfen durch optimierte Prozesse und Einsatz von spezifischem Know-how weiterzuentwickeln (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 77).

Anfang Juni 2017 hat die Fraport AG im Zusammenhang mit dem Management und Betrieb der Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre in Brasilien sämtliche Anteile an zwei dafür gegründeten Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre und Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza übernommen. Die neugegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr 2017 operativ noch nicht tätig. Die operative Übernahme des Betriebs der Gesellschaften erfolgte am 2. Januar 2018.

Seit 1. Juli 2017 arbeitet die Fraport AG zusammen mit den Konzern-Gesellschaften FRA Vorfeldkontrolle und FraGround im Gemeinschaftsbetrieb. Diese Neuaufstellung – insbesondere die gemeinsame Steuerung der wesentlichen personellen und sozialen Angelegenheiten – gewährleistet durch engere Abstimmung der Prozesse und verbesserte Zusammenarbeit aller Beteiligten die Qualität der Bodenabfertigung. Mit dieser Regelung der arbeitsorganisatorischen Kooperation endeten die Arbeitnehmerüberlassung und der Einsatz von Fremdpersonal der Konzern-Gesellschaft FraGround bei der Fraport AG. Zum Portfolio gehören die Gepäck-, Fracht- und Flugzeugabfertigung sowie der Passagier-, Gepäck- und Frachttransport. Die Abbildung der Check-in- und VIP-Prozesse wie auch der technischen Dienstleistungen runden die Produktpalette ab.

Zum 1. Januar 2018 wurde der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ der Fraport AG integriert. Durch die Zusammenführung der beiden Strategischen Geschäftsbereiche innerhalb des Segments Aviation werden Schnittstellen reduziert und die Verantwortlichkeiten sinnvoll konzentriert. Dies wird sich mittelfristig positiv auf die Effizienz und Qualität der Leistungserbringung auswirken. Des Weiteren ermöglicht die Zusammenführung einen verbesserten Kundenfokus und eine übergeordnete Steuerung aller Aktivitäten innerhalb der Terminals in Frankfurt aus einer Hand.

Zur Verdeutlichung des steigenden operativen Anteils der internationalen Konzern-Gesellschaften wurde das Segment External Activities & Services zum 1. Januar 2018 in „International Activities & Services“ umbenannt.

Rechtliche Konzern-Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit gut 10.200 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20.600 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 29 Flughäfen aktiv. Zu den bedeutendsten Gesellschaften zählten dabei die Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2041 mit Verlängerungsoption), Fraport Greece A & B (Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regional-Flughäfen bis 2057), Fortaleza und Porto Alegre (Konzessionsverträge zum Betrieb des Flughafens Fortaleza bis 2047 sowie des Flughafens Porto Alegre bis 2042), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), Fraport USA (Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland sowie Pittsburgh), Fraport Slovenija (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) und Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an). Während die Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija, Fortaleza, Porto Alegre, Fraport USA, Fraport Greece A & B, Lima sowie Twin Star im Fraport-Konzern vollkonsolidiert werden, werden die Konzern-Gesellschaften Antalya (Gemeinschaftsunternehmen) und Xi'an (assoziiertes Unternehmen) At-Equity einbezogen.

Zum 31. Dezember 2017 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 54 Gesellschaften im engen Sinn und 74 Gesellschaften im weiten Sinn (im Vorjahr 51 beziehungsweise 70 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 56 dargestellt.

Organisatorische Konzern-Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen.

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen des Leitungs- und Kontrollorgans ist in der „Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Die jährlich aktualisierte Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung ist nicht Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer und dem Kapitel „An unsere Aktionäre“ ab Seite 16 zu entnehmen.

Zur Steuerung des Konzerns hat der Vorstand die Geschäftstätigkeit in vier Segmente unterteilt: „Aviation“, „Retail & Real Estate“, „Ground Handling“, die im Wesentlichen am Standort Frankfurt aktiv sind, sowie „International Activities & Services“, das vor allem die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Das Segment **Aviation** umfasst den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie die Konzern-Gesellschaften FraSec und Fraport Ausbau Süd.

Das Segment **Retail & Real Estate** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“, des Weiteren gehören auch die Konzern-Gesellschaften Fraport Immo sowie das Gemeinschaftsunternehmen Frankfurt Airport Retail zu diesem Segment.

Das Segment **Ground Handling** beinhaltet den Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaft FraGround und das Gemeinschaftsunternehmen Frankfurt Cargo Services.

Das Segment **International Activities & Services** besteht maßgeblich aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ sowie den Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind, unter anderem Lima, Fraport Greece A & B sowie Fortaleza und Porto Alegre. Neben dem Geschäft außerhalb des Standorts Frankfurt umfasst das Segment die Servicebereiche „Integriertes Facility Management“, „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“, „Projekt Ausbau Süd“ sowie „Zentrales Infrastrukturmanagement“.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strategischen Geschäfts- und den direkt zugeordneten Servicebereichen erbringen zehn Zentralbereiche der Fraport AG in Frankfurt unter anderem konzernweite Leistungen. Die Kosten der Zentralbereiche werden sachgerecht auf die vier Segmente geschlüsselt. Zu den Zentralbereichen zählen unter anderem die Bereiche „Controlling“, „Personal Führungskräfte In-/Ausland“ sowie „Unternehmenskommunikation“.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses stellte sich die Organisationsstruktur des Fraport-Konzerns wie folgt dar:

Organigramm

Fraport-Konzern				
Segmente¹⁾	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen
				Integriertes Facility Management
				Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
				Projekt Ausbau Süd
				Zentrales Infrastrukturmanagement
Zentralbereiche				
Controlling Finanzen und Investor Relations Interne Revision Personal Führungskräfte In- / Ausland Personalserviceleistungen Rechnungswesen Rechtsangelegenheiten und Compliance Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit Unternehmenskommunikation Zentraler Einkauf und Bauvergabe				

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Strategie

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2017 hat Fraport mit der Umsetzung der auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds weiterentwickelten Konzern-Strategie begonnen. Um die strategischen Ziele des Leitbilds abzubilden, wurden konzernweit zehn Programme initiiert. Die Umsetzung der Programme und die daraus abgeleiteten Maßnahmen wurden in 2017 gestartet und werden in den kommenden Geschäftsjahren fortgeführt.

Konzern-Strategie auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Fraport richtet unverändert seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends aus. Dabei rechnen renommierte Luftverkehrsverbände und Flugzeugproduzenten mit einem langfristig stabilen Wachstum des Luftverkehrsmarkts. Dieses wird insbesondere aus einem weltweit angenommenen Wirtschaftswachstum und einer unverändert global wachsenden und mehr konsumierenden Mittelschicht abgeleitet. Unterstützende Effekte resultieren unvermindert aus der anhaltenden Internationalisierung von Arbeit und Bildung. Zunehmender Verkehr wird auch aus der Migration und dem Tourismus prognostiziert. Wachstumsfördernd wirkt zudem der intensive Wettbewerb unter den Fluggesellschaften. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.

Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+4,4 %
Boeing	bis 2038	Anzahl Passagiere	+4,7 %
Embraer	bis 2038	Verkaufte Passagierkilometer	+5,8 %
ACI	bis 2040	Anzahl Passagiere	+4,5 %

Kurzfristige Luftverkehrsentwicklung weiterhin volatil

Trotz der langfristigen Wachstumsprognosen ist die kurzfristige Entwicklung der Luftverkehrsmärkte weiterhin in einzelnen Märkten mit Unsicherheiten behaftet. Diese resultieren vor allem aus geopolitischen Rahmenbedingungen, wie in der Ukraine oder des erweiterten Nahen und Mittleren Ostens, möglicher terroristischer Anschläge oder der möglichen Ausbreitung von Epidemien, aber auch aus wirtschaftlich unsicheren Lagen verschiedener Volkswirtschaften. Darüber hinaus werden die verschiedenen Unternehmen der Luftverkehrsbranche, insbesondere auch die Fluggesellschaften, unvermindert durch intensiven Wettbewerb, die Einführung nationaler Steuern – wie der deutschen Luftverkehrsteuer – und möglicher Arbeitskämpfe negativ beeinflusst. Positive wie negative Effekte ergeben sich zudem aus der Auf- und Abwertung von Währungen sowie aus Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten.

Als internationales Drehkreuz betreffen die vorgenannten Unsicherheiten auch den Flughafen Frankfurt. An einzelnen Konzern-Flughäfen können sich darüber hinaus – gegebenenfalls temporäre – Verschiebungen der Passagierströme hin zu anderen Destinationen ergeben. Hiervon war zum Beispiel der Flughafen Antalya insbesondere im Jahr 2016 deutlich betroffen. Wegen des hohen Anteils russisch geprägter Verkehre sind darüber hinaus auch die Standorte St. Petersburg sowie Varna und Burgas von politischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit Russland abhängig.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen. Auf wirtschaftlicher Ebene sind dies unter anderem die Industrieproduktion, Einkaufsmanagerindizes, der Logistikindikator oder der private Konsum verschiedener Wirtschaftsräume. Darüber hinaus sind flugmarktspezifische Indikatoren, wie Buchungsvorschauen oder Flugplanveröffentlichungen der Airlines Bestandteil dieses Monitorings.

Konzern-Leitbild

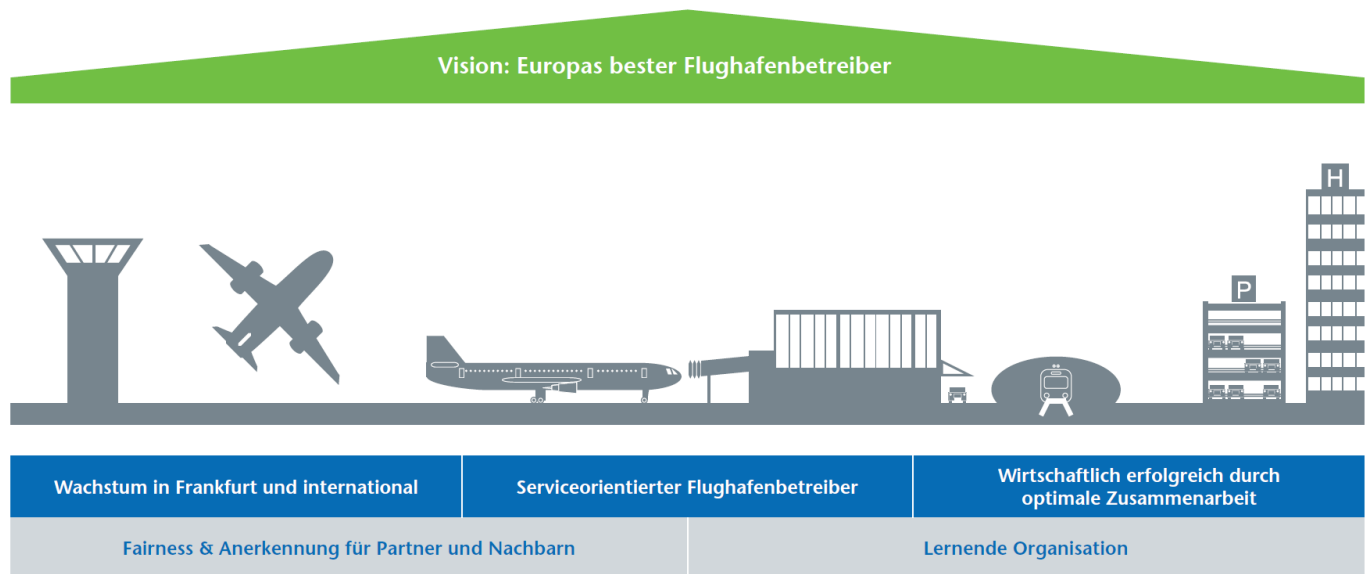
Die veränderten Rahmenbedingungen im Weltluftverkehr beeinflussen die gesamte Luftverkehrswirtschaft. Preiskämpfe zwischen den Fluggesellschaften und ein preissensibleres Reiseverhalten der Passagiere führen zu mehr Wettbewerb unter den Flughäfen. Gleichzeitig werden die Qualität der Services sowie verlässliche und schnelle Prozesse als Wettbewerbsfaktoren immer wichtiger.

Die Weiterentwicklung der Konzern-Strategie – auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds – geht auf die bereits erfolgten und antizipierten Veränderungen der Rahmen- und Marktbedingungen ein und richtet den Fraport-Konzern auf einen erfolgreichen Auftritt in diesem dynamischen Umfeld aus. Die Vision des Leitbilds, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage der Konzern-Strategie.

Flughäfen werden aus Sicht des Fluggasts zunehmend austauschbar. Umsteiger können oft zwischen mehreren Airlines beziehungsweise Allianzen – und damit Hubs – wählen. Preissensible Passagiere finden ein breites Angebot von Low-Cost-Carriern (LCC) vor. Mit der Öffnung des Standorts Frankfurt für LCC hat Fraport auf diese Expansion reagiert. Für Fraport ist ein erfolgskritischer Faktor im Wettbewerb, den verschiedenen Kundengruppen am Flughafen Frankfurt ein passendes Produkt sowohl bei Abflug und Ankunft als auch beim Umsteigen zu bieten. Mit dem Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ wurde die dafür notwendige Fokussierung des ganzen Unternehmens auf den Kunden verstärkt. Die weitere Durchdringung des Unternehmens mit den Ansprüchen des Leitbilds wird auch in den kommenden Jahren auf Segmentebene sowie in den Konzern-Gesellschaften fortgesetzt.

Die Umsetzung der Strategie erfolgt im Rahmen der unternehmensweiten Planung und Steuerung durch zahlreiche Maßnahmenbündel, in die die Vertreter verschiedener Unternehmensbereiche und -gesellschaften eingebunden sind. In strategischen Teams werden Jahresziele zur Konkretisierung der strategischen Ziele des Leitbilds erarbeitet. Insgesamt werden zehn Programme verfolgt, um die Zielerreichung voranzutreiben. Zusätzlich werden innerhalb der Segmente Teilstrategien erarbeitet und verfolgt, die nicht von den übergeordneten Konzern-Zielen abweichen. Sie operationalisieren die Konzern-Ziele bereichsspezifisch und geben Handlungsempfehlungen.

Das Leitbild beinhaltet die Konzern-Ziele: „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation“ und „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“.



Im Folgenden werden die Konkretisierung der strategischen Ziele und Maßnahmen auf dem Weg zur Vision dargestellt.

Ziel: Wachstum in Frankfurt und international

Frankfurt ist der Heimatstandort der Fraport AG und wird es auch in Zukunft bleiben. Fraport will den Standort Frankfurt als Hub weiterentwickeln und die Attraktivität für Netzwerk-Carrier sichern und erhöhen. Auch die Rolle des Flughafens Frankfurt als führender Fracht-Hub in Europa soll weiter gestärkt werden. Um die Voraussetzung für weiteres Wachstum des Hauptkunden Deutsche Lufthansa am Standort Frankfurt zu schaffen, haben die Fraport AG und die Deutsche Lufthansa Gespräche über eine mittel- und langfristige Intensivierung ihrer Partnerschaft aufgenommen. Ziel ist es, Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung konsequent gemeinschaftlich zu nutzen. Zudem sollen Wachstumspotenziale realisiert werden, um neue Erlösquellen zu erschließen und damit die Zukunftsfähigkeit und dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Frankfurt abzusichern. Angesichts des starken Wachstums der Low-Cost-Verkehre in Europa ist es gleichzeitig wichtig, den Standort Frankfurt auch in dieser Hinsicht weiterzuentwickeln.

Infrastrukturell wird für das erwartete weitere Wachstum des Luftverkehrs das Terminal 3 im Süden des Flughafens errichtet. Mit den Flugsteigen H und J soll das Terminal 2023 in Betrieb gehen. Der Flugsteig G soll bereits vorgezogen realisiert werden. Mit seinem Bau soll noch im Jahr 2018 begonnen werden.

Zur Umsetzung des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ wurde im Rahmen des Strategieprozesses 2017 mit dem Programm „Beitrag des internationalen Geschäfts voranbringen“ ein besonderer Fokus auf das internationale Geschäft gelegt, das bereits heute einen wesentlichen Faktor für die ökonomische Entwicklung von Fraport darstellt. Das Programm begleitet neben dem Portfoliomanagement und der Renditeentwicklung, insbesondere durch die Optimierung der Bestandsflughäfen, auch Akquisitionsprojekte, an denen Fraport zukünftige Beteiligungen in Erwägung zieht.

Das internationale Portfolio wächst weiter und erwirtschaftet eine langfristig stabile Rendite. Es erhöht kontinuierlich seinen Anteil am Gesamtergebnis des Konzerns. Fraport hat im April 2017 die operative Übernahme von 14 Regional-Flughäfen in Griechenland abgeschlossen. In den kommenden Jahren sind umfangreiche Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen für die zukunftssichere Gestaltung an allen 14 Flughäfen vorgesehen. Am 2. Januar 2018 ist zudem die Übernahme des operativen Betriebs der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre erfolgt. Auch hier sind im Anschluss Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur vertraglich festgeschrieben.

Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente für die in naher Zukunft anstehenden Finanzierungsmaßnahmen erfolgt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit der Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens, stets unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Die Finanzierung der vorgenannten Projekte erfolgt überwiegend langfristig (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 64).

Als Indikator für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport die Verkehrsmengen am Flughafen Frankfurt sowie jeweils für die Konzern-Flughäfen. Die entsprechenden Kennzahlen sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ ab Seite 79 zu finden.

Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses über die Entwicklung unter anderem des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Netto-Finanzverschuldung sowie des Free Cash Flow. Weitere wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wachstum in Frankfurt und international“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 81 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten.

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 105 zu entnehmen.

Ziel: Serviceorientierter Flughafenbetreiber

Das Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ gibt den Anspruch einer ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Konzern-Standorten vor. Hierfür strebt Fraport den Einsatz noch besserer und passgenauerer Services für die Kunden an. Die Vision des Konzerns ist, durch effiziente und verlässliche Prozesse sowie eine anforderungsgerechte Infrastruktur Europas bester Flughafenbetreiber zu werden. Dafür entwickelt Fraport für den Kunden wertschaffende Dienstleistungen, zum Beispiel am Standort Frankfurt den Door-to-Gate-Service oder das Kundenbindungsprogramm „Frankfurt Airport Rewards“.

Zur Verbesserung des Passagiererlebnisses und der Servicequalität wurde in den vergangenen Jahren am Flughafen Frankfurt ein umfangreiches Programm aufgelegt und mit ersten Maßnahmen bereits umgesetzt. Hiermit will Fraport den Fluggästen an seinem Heimatstandort künftig ein besonderes Passagiererlebnis bieten.

Nicht nur am Flughafen Frankfurt, sondern an allen vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen stehen die Steigerung der Servicequalität und der Kundenzufriedenheit im Vordergrund. So wurden beispielsweise bei der Konzern-Gesellschaft Twin Star im vergangenen Geschäftsjahr Unternehmensziele unter dem Motto „We place the airport in the traveler's heart“ entwickelt.

Das Programm „Passagierservices FRA gestalten“ leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“. Aufgabe ist es, allen Passagieren eine nahtlose Reise, intuitives Design und gut integrierte Technologien anzubieten. Dies erfordert eine angepasste Flughafeninfrastruktur und führt letztlich zum „Autonomen Airport“, der mit umfassenden Self-Services – unter anderem für Check-in und Gepäckaufgabe – ausgestattet ist. Auch andere Bereiche entlang der Reisekette, wie Sicherheitskontrollen und Retail-Angebote, werden angesichts sich weiterentwickelnder Technologien und Konzepte (zum Beispiel Easy-Pass) und einem gewandelten Einkaufsverhalten (zum Beispiel E-Commerce) betrachtet.

Das Ziel „Serviceorientierter Flughafen-Betreiber“ misst Fraport unter anderem mithilfe zweier nichtfinanzieller Leistungsindikatoren. Die Globalzufriedenheit der Passagiere in Frankfurt spiegelt den Erfolg des Programms „Great to have you here!“ zur Steigerung der Passagierzufriedenheit und -bindung wider. Auch die Gepäck-Konnektivität ist ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit als Hub-Flughafen. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als ein Hub-Flughafen ist die Pünktlichkeitsquote.

Die wesentlichen Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten. Weitere Informationen sind zudem ab Seite 25 dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“, das kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, zu entnehmen.

Ziel: Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

In Frankfurt ist das integrierte Geschäftsmodell ein Alleinstellungsmerkmal. Es soll weiterhin erfolgreich und wettbewerbsfähig geführt werden. Innerhalb des Konzerns soll das breite Portfolio an Dienstleistungen genutzt werden, um die strategischen Konzern-Ziele zu erreichen. Durch optimale Zusammenarbeit im Konzern behauptet sich Fraport im Wettbewerb und wirtschaftet erfolgreich. In effizienter Zusammenarbeit meistert Fraport die Vielfältigkeit der Aufgaben und Themenstellungen und entwickelt den Team- und Netzwerkgedanken im gesamten Konzern weiter. Durch die Reduktion von Kosten und Komplexität werden die Ertragskraft des Fraport-Konzerns erhöht und ein weiterer Beitrag zum Erhalt der Wettbewerbsposition geleistet.

Ziel ist, dass alle Konzern-Gesellschaften und Segmente ihre Leistungen zu Qualitäts- und Kostenstrukturen erbringen, die jederzeit mit spezialisierten Luftverkehrsdienstleistern im Wettbewerb mithalten können. Die Fraport AG initiierte hierfür im Geschäftsjahr 2016 ein unternehmensweites Programm zur Unterstützung des Personalstrukturwandels. Im Fokus standen dabei insbesondere die operativen Bereiche, wie die personalintensiven Bodenverkehrsdienste. Das Programm wird die Kostenstruktur der Personalaufwendungen verbessern und das integrierte Geschäftsmodell am Standort Frankfurt sichern.

Um auch bei den Materialkosten einen Beitrag zur Optimierung der Kostenstruktur zu leisten und gleichzeitig zu einer geringeren Umweltbelastung beizutragen, hat sich die Fraport AG das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 den Energieverbrauch ohne wesentliche Investitionen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2013 um 20 % zu senken.

Die Umsetzung des dritten Ziels wird unter anderem über die Programme „Stückkosten senken, Prozesse optimieren“ und „Stückkosten senken, Administration digitalisieren“ verfolgt. Beide Programme haben zum Ziel, die Kostenstruktur insbesondere am Standort Frankfurt zu optimieren. Es werden vor allem interne Prozesse betrachtet. Wesentlich werden hier Digitalisierungsprojekte sein, die die Verwaltung des Konzerns leistungsfähiger und kostengünstiger machen sollen.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 81 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten. Darüber hinaus prüft der Vorstand weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und exemplarisch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105 dargestellt werden.

Ziel: Lernende Organisation

Als lernende Organisation setzt Fraport auf gutes Unternehmertum, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Fraport fördert Innovationen und neue Geschäftsideen. Fraport nutzt die Ressourcen und das Wissen seiner Belegschaft, um den Konzern insgesamt zu stärken. Dabei unterstützt Fraport und setzt den Rahmen für Entwicklung und Qualifizierung. Mit einem Recruiting und Retention Management reagiert Fraport auf den demografischen Wandel und gezieltem Wissenstransfer.

Um den Herausforderungen der Digitalisierung zu begegnen und gleichzeitig die sich daraus ergebenden Chancen nutzen zu können, hat Fraport eine Digitalisierungsstrategie verabschiedet. Diese berücksichtigt vier Dimensionen als Rahmen für strategische Entscheidungen: Digitales Unternehmen, digitale Arbeitswelt, digitales Kundenerlebnis und neue digitale Geschäftsmodelle. Dazu evaluiert Fraport digitale Technologien auf ihre Relevanz für das Geschäftsmodell und adaptiert diese.

Um dem Anspruch des Voneinander-Lernens im Konzern gerecht zu werden, wurden die regelmäßig stattfindenden Treffen von Fachexperten der verschiedenen Konzern-Standorte intensiviert. Die sogenannte „International Expert Working Group“ trifft sich mehrmals im Jahr an unterschiedlichen Standorten zum Austausch spezifischer Fragestellungen des Flughafenmanagements.

Eines der Programme zur Erreichung des Ziels „Lernende Organisation“ lautet: „Neue digitale Produkte entwickeln“. Das Programm begleitet insbesondere den Teil der Digitalisierungsstrategie, der die Entwicklung und Vernetzung kommerzialisierbarer Innovationen steuert.

Mehr zu Innovationen und Ideen im Fraport-Konzern ist dem Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 98 zu entnehmen.

Ziel: Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Fraport macht es sich zur Aufgabe, mit seinen Partnern und Nachbarn konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen. Hierzu reduziert Fraport die Belastungen der Flughäfen für Umwelt und Klima und schafft Ausgleich. Im Bereich des Klimaschutzes will Fraport bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO₂-Emission auf 125.000 t senken (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58).

Der aktive und passive Schallschutz tragen am Standort Frankfurt dazu bei, die Auswirkungen des Luftverkehrs zu begrenzen. Ein Beispiel für lärmindernde Maßnahmen sind emissionsabhängige Flughafenentgelte, die den Fluggesellschaften finanzielle Anreize bieten, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der lokalen Anforderungen gesteuert und umgesetzt.

Für seine Beschäftigten nimmt Fraport seine unternehmerische Verantwortung als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber wahr. Das Ziel „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ wird unter anderem durch das Programm „Arbeitswelt der Zukunft gestalten“ vorangetrieben. Hierbei liegt der Fokus auch auf der langfristigen Gewährleistung des Personalstrukturwandels bei Fraport, der Attraktivität als Arbeitgeber in Zeiten eines sich verstärkenden Fachkräftemangels sowie dem Arbeitsplatz der Zukunft inklusive einer zukunftsfähigen technologischen Ausstattung.

Für seinen Anspruch, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote. Diese Kennzahlen hat der Vorstand – neben der CO₂-Emission – im Geschäftsjahr 2017 als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten.

Eine darüber hinausführende Beschreibung ergriffener Maßnahmen im Bereich Umwelt und Gesellschaft ist in den gleichnamigen Kapiteln ab Seite 99 enthalten. Ausführliche Informationen sind ab Seite 25 dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht, das kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, sowie auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de zu entnehmen.

Steuerung

Im Kapitel Steuerung werden die bedeutsamsten Kennzahlen erläutert, durch die der Vorstand vorrangig die ergriffenen unternehmerischen Maßnahmen im Rahmen der Konzern-Strategie messbar macht und bewertet. Dabei unterscheidet der Vorstand zwischen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Aus der in 2017 weiterentwickelten Strategie und der Implementierung der Maßnahmenprogramme haben sich für das vergangene Geschäftsjahr keine grundlegenden Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Der Vorstand steuert den Konzern unverändert nach wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die sich aus der Konzern-Strategie ergeben. Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren hat der Vorstand im Geschäftsjahr 2017 einer Prüfung unterzogen und diese im Rahmen der Maßnahmen zur Umsetzung der Konzern-Strategie abgeleitet. So werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Pünktlichkeitsquote, die Anlagenverfügbarkeitsquote sowie die 1.000-Mann-Quote nicht mehr als nichtfinanzieller Leistungsindikator definiert. Gleichwohl werden im Konzern-Lagebericht 2017 die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose des Geschäftsberichts 2016 diese Kennzahlen im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 dargestellt. Als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren wurden ab der Konzern-Lageberichterstattung 2017 die Quote der Frauen in Führungspositionen, die Krankenquote sowie die CO₂-Emission definiert und in die Berichterstattung sowie den Prognosebericht aufgenommen.

Im Bereich der wertorientierten Steuerung werden seit dem Geschäftsjahr 2017 die nicht in Abschreibungen befindlichen Fraport-Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – zu vollen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK) angesetzt. Zudem reduzierte sich der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (WACC) von 8,6 % auf 6,7 %.

Nähere Informationen zu den beiden obengenannten Themen beinhalten die entsprechenden Abschnitte des folgenden Kapitels.

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 Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider. Die Steuerung, abgeleitet aus der Konzern-Strategie, erfolgt übergeordnet auf Konzern-Ebene, segmentspezifische Kennzahlen werden hierzu unterstützend verwendet.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport vor allem Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen

(wertorientierte Steuerung). Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen, solange langfristig eine positive Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unterstellt ist und die Maßnahmen nicht mit unverhältnismäßig hohen Risiken für den Konzern behaftet sind.

Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 81 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten.

Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage 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 prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Die für Fraport bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung, das **EBITDA**, das **EBIT**, das **EBT** und das **Konzern-Ergebnis**.

Berechnung bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren

Umsatzerlöse
⊕
Andere aktivierte Eigenleistungen
⊕
Sonstige betriebliche Erträge
⊖
Operativer Aufwand
⊖
EBITDA
⊖
Abschreibungen
⊖
EBIT
⊖
Finanzergebnis
⊖
EBT
⊖
Steuern
⊖
Konzern-Ergebnis

Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 236 zu finden).

Zur Vermeidung von Restbuchwerteffekten (der Wertschaffung durch Abschreibung des Vermögens) setzt der Fraport-Vorstand planmäßig abzuschreibende Aktiva innerhalb der Fraport-Assets mit der Hälfte der historischen Anschaffungs-/Herstellungskosten (AHK/2) an und nicht mit Restbuchwerten. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anteile an At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften werden zu Buchwerten angesetzt, da sie keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Seit dem Geschäftsjahr 2017 werden die nicht in Abschreibungen befindlichen Fraport-Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – zu vollen AHK angesetzt.

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital-Asset-Pricing-Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafen-Entgelte. 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. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Im Geschäftsjahr 2017 lag der WACC bei 6,7 % (vor Steuern, im Vorjahr: 8,6 %). Für Details zur Anwendung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

Eigenkapitalkostensatz	Fremdkapitalkostensatz
Gesamtmarktrendite 8,1 % (Risikofreier Zinssatz 1,9 % plus Marktrisikopämie 6,2 %)	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,4 %
Betafaktor 0,93	
Eigenkapitalkostensatz vor Steuern 11,3 %	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,4 %
Eigenkapitalquote 48 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 52 % (verzinslich 39 %/ unverzinslich 13 %)
WACC vor Steuern 6,7 %	

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

Der ROFRA ist zudem in der Vorstandsvergütung verankert und unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften. Dies bedeutet für das regulierte Segment Aviation einen Wertbeitrag von Null zu erwirtschaften. Für die weiteren Segmente – insbesondere für den derzeit noch negativen Wertbeitrag des Segments Ground Handling – sollen deutlich positive Wertbeiträge generiert werden (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 236 zu finden).

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst sich Fraport an der Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind und sich vor allem aus den Unternehmenszielen „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sowie „Fairness & Anerkennung für Partner und Nachbarn“ der Konzern-Strategie ableiten. Zu diesen bedeutsamsten Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt, die Krankenquote und die CO₂-Emission des Konzerns. Für eine bessere Steuerung hat der Vorstand die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“, „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“, „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ sowie „Klimaschutz“ zugeordnet.

Die im Sinne des DRS 20 in der Fassung des DRÄS 8 bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und ihre Relevanz für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 beschrieben. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung sowie dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ ab Seite 25 zu entnehmen. Beide Berichterstattungen sind kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für Fraport entscheidende Wettbewerbsfaktoren und von großer Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg. Klares Ziel ist die Steigerung der eigenen Qualität und eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messung und Steuerung nutzt Fraport eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**. Über den Standort Frankfurt hinaus steht an den Konzern-Flughäfen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Diese wird an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit verschiedenen Kennzahlen gemessen. Soweit sinnvoll soll diese Erhebungssystematik mittelfristig vereinheitlicht werden.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Flughafen Frankfurt. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt Fraport als Zielwert für die Globalzufriedenheit einen Wert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 % betragen. Ab 2025 und mit der Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich Fraport einen Wert von 85 % als Ziel gesetzt. Sowohl in Frankfurt als auch an den weiteren Konzern-Standorten wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben. Die Steuerungsrelevanz der Passagierzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67).

Die **Gepäck-Konnektivität** gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Die Gepäck-Konnektivität misst unter anderem die Performance des Flughafens im Rahmen seiner Funktion als Hub mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55 % und dem damit verbundenen hohen Anteil an Transfergepäck. Mit wachsendem Gepäckaufkommen steigt zudem die Herausforderung, möglichst wenige Gepäckstücke fehlzuleiten. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von der guten Qualität der Gepäckprozesse. Ziel ist es, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen.

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. Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Mobilität wichtig. Fraport erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der **Anlagenverfügbarkeitsquote**. Sowohl die Pünktlichkeitsquote als auch die Anlagenverfügbarkeitsquote werden zukünftig nicht weiter als nichtfinanzieller Leistungsindikator berichtet. Beide operative Kennzahlen sind für die Erreichung des strategischen Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ von untergeordneter Bedeutung beziehungsweise im Falle der Pünktlichkeitsquote nur sehr begrenzt von Fraport steuerbar. Gleichwohl werden für 2017 die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 dieser Kennzahlen im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 dargestellt.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität und Verantwortung 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 und Verantwortung als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt Fraport verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** 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 wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija und Twin Star nahmen an der Befragung in 2017 teil. Zukünftig soll die Befragung auf alle wesentlichen Konzern-Gesellschaften ausgeweitet werden. Die strategische Relevanz der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 67). Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). Herausforderungen, wie zum Beispiel die an vielen Flughafenstandorten spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung – vor allem der operativen Beschäftigten – durch das Verkehrswachstum, begegnet Fraport mit verstärkter Rekrutierung in diesem Bereich.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Einen besonderen Schwerpunkt setzt Fraport bei der Förderung von **Frauen für Führungspositionen** der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands sowie der jeweiligen Geschäftsführungen der deutschen Konzern-Gesellschaften. In der Berichterstattung werden Führungskräfte, die an den Vorstand berichten, der Ebene 1 zugeordnet. Führungskräfte, die an diese erste Führungsebene berichten, werden der Ebene 2 zugeordnet. In Bezug auf die Konzern-Gesellschaften in Deutschland erfolgt eine Zuordnung der Führungsebenen auf Basis vergleichbarer Funktionen bei der Fraport AG. Dies entspricht auch der Zielsetzung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“. Das Ziel ist, bis 2021 den Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland über beide Ebenen auf 30 % zu steigern. Fraport respektiert die lokalen Gegebenheiten und erlegt den ausländischen Konzern-Gesellschaften keine Quoten nach deutschem Recht auf.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer kontinuierlichen linearen Zunahme der Erkrankungen bei. Die Begrenzung oder Umkehr der wegen unter anderem saisonal- und altersbedingten Fehlzeiten grundsätzlich steigenden Tendenz der Krankenquote steht im Fokus. Ziel ist eine maximale Quote von 7,2 % bis 2025.

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst Fraport unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle und daraus abgeleitet der **1.000-Mann-Quote**. Der Vorstand hat in 2017 entschieden, sich auf die Krankenquote als nichtfinanziellen Leistungsindikator zu fokussieren. Die 1.000-Mann-Quote wird daher zukünftig nicht weiter als nichtfinanzieller Leistungsindikator berichtet. Gleichwohl werden für 2017 abschließend die Entwicklung sowie der Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 dieser Kennzahl im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95 dargestellt. Ab 2018 wird das Thema „Arbeitssicherheit und Unfallvermeidung“ im Kapitel „Beschäftigte“ berichtet.

Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben Auswirkungen auf die Umwelt. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik sind der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistungen. Hierzu sind in der Fraport AG als auch in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihres Portfolios als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, Umweltmanagementsysteme installiert. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO₂-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO₂-Emission, welche die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, bis zum Jahr 2030 auf 125.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das Ziel basiert auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris vereinbarten nationalen Minderungsraten.

Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung – mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im Folgenden wird dargestellt, wie das Finanzmanagement in der Fraport AG umgesetzt wird.

Zur Sicherstellung der Liquidität im Rahmen des Finanzmanagements verfolgt die Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierung aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Die wesentlichen in der nahen Zukunft anstehenden Finanzierungsmaßnahmen in der Fraport AG resultieren vor allem aus der Refinanzierung bestehender Finanzierungsfälligkeiten, aus dem Kapitalbedarf insbesondere für die Investitionen in das Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie aus möglichen weiteren Akquisitionen im Ausland. Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente erfolgt dabei opportunistisch, das heißt, abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit dieser Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens immer unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Einhergehend mit der Langfristigkeit der Investitionen erfolgt auch die Finanzierung dieser Projekte überwiegend langfristig. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen nutzt die Fraport AG die operative Liquidität und hält Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Basierend auf dieser Strategie hat es innerhalb des Asset Managements in den vergangenen Geschäftsjahren weder Ausfälle noch Verluste gegeben. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des Assets Managements zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Rating – in selektiven Fällen aber auch ohne Rating – investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Commercial Paper, Termingeldanlagen bei Banken sowie Schuldscheindarlehen. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden. Die Liquidität in diesen Konzern-Gesellschaften ist – über den jederzeitigen Zugriff auf die eigene Liquidität sowie darüber hinaus im Rahmen von teilweise getroffenen Vereinbarungen auch auf die Finanzmittel der Fraport AG – permanent gesichert, sodass eine externe Mittelbeschaffung nicht notwendig ist. Mit der engen Anbindung dieser Gesellschaften an die Fraport AG ist parallel dazu auch die Beachtung der anderen strategischen Ziele des Finanzmanagements innerhalb dieser Konzern-Gesellschaften sichergestellt.

Bei den beherrschten und nicht beherrschten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Sicherstellung der Liquidität, abhängig von den jeweiligen Gesellschaftsanteilen, entweder durch Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital. Die Beachtung der zentralen Ziele im Rahmen des Finanzmanagements dieser Konzern-Gesellschaften erfolgt stets unter Einbindung der Finanzabteilung der Fraport AG.

Die anstehenden wesentlichen strategischen Finanzierungsmaßnahmen in den ausländischen Konzern-Gesellschaften resultieren insbesondere aus den Ausbaupflichtungen im Rahmen der Konzessionen von Fortaleza, Porto Alegre, Lima sowie Fraport Greece. Zur Finanzierung der Ausbaupflichtungen in Griechenland wurden im Geschäftsjahr 2017 Finanzierungsmittel über die Europäische Investitionsbank bereits gesichert. Diese werden planmäßig in den nächsten Jahren im Einklang mit den Investitionsmaßnahmen abgerufen. Für Brasilien ist geplant, die Ausbaupflichtungen aus einem Mix, bestehend aus dem gemäß Konzessionsvertrag einzubringenden Eigenkapital, Operativem Cash Flow sowie aus Finanzierungsquellen vor Ort in lokaler Währung zu finanzieren. Ähnlich wie in Brasilien ist in Lima ebenfalls vorgesehen, die bestehenden Ausbaupflichtungen aus einem Mix zu finanzieren. Dieser besteht aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem operativem Cash Flow und Fremdkapital. Im Unterschied zu Brasilien sollen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Fremdkapital jedoch nicht nur lokale Finanzierungsquellen genutzt, sondern zusätzlich auch der internationale Bank- und Kapitalmarkt berücksichtigt werden.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2017 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 86 lediglich auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 105 dargestellt.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.687.040 €. Es ist in 92.468.704 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2017 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.913.390 € (92.391.339 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen. Nähere Informationen betreffend des Erwerbs eigener Aktien gemäß §160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Konzern-Anhang Tz. 31 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2017 51,34 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % 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 Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2017): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,05 % und BlackRock Inc. 3,12 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Auf der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 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 (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 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 2017 wurden aus dem genehmigten Kapital 342.850 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Nach einer Prüfung der betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Verfahrens wird ab dem Geschäftsjahr 2018 darauf verzichtet, die Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer über die Nutzung des genehmigten Kapitals zu realisieren. Zukünftig sollen die dafür benötigten Aktien durch das Unternehmen am Markt erworben werden.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,32 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,03 % (im Vorjahr: 20,00 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance-Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung sowie der Corporate Governance-Bericht sind im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance veröffentlicht.

Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht

Die Anforderungen an die Berichterstattung nichtfinanzieller Informationen im Zuge des CSR-RUG werden gemäß § 315b Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 298 Absatz 2 Satz 1 HGB in der Form eines zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts umgesetzt. Gemäß § 298 Absatz 2 Satz 3 HGB ist kenntlich gemacht, welche Angaben sich auf den Fraport-Konzern und welche sich lediglich auf die Fraport AG beziehen. Die Offenlegung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts erfolgt gemäß § 315b Absatz 3 Nr. 2a HGB zusammen mit dem Konzern-Lagebericht nach § 325 HGB. Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht, der nicht Bestandteil des Konzern-Lageberichts und der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, ist dem gleichnamigen Kapitel ab Seite 25 zu entnehmen sowie auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung abrufbar.

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 4 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105 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 7. Februar 2017 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 2017

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

Um den Anforderungen des DCGK 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 bezieht sich auf die Summe der Zahlungen, die aus den Auslobungen in einem Geschäftsjahr resultieren und gilt auch für Vergütungsbestandteile für frühere Geschäftsjahre, die noch nicht vollständig zur Auszahlung gelangt waren beziehungsweise sind. Relevant ist dies noch für das Geschäftsjahr 2013.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Konzern-Anhang unter Tz. 37 zu entnehmen.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig auf ihre Angemessenheit geprüft.

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

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

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die vorgenannten Ergebnisgrößen addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. Gemäß der in 2016 beziehungsweise 2017 verlängerten Dienstverträge wurden die Höchstbeträge der Tantieme für Herrn Dr. Zieschang ab 1. April 2017 auf 785,0 Tsd €, für Herrn Müller ab 1. Oktober 2017 auf 714,0 Tsd € und für Frau Giesen ab 1. Januar 2018 ebenfalls auf 714,0 Tsd € erhöht. 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 ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für den Performancezeitraum 2017 bis 2019 mit Auszahlung 2020 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich unter den Mitarbeitern des Fraport-Konzerns 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 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 2017 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und an die übrigen Vorstandsmitglieder 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

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

Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht 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.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2014 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-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. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat.

Darüber hinaus wurden für alle nach dem 31. Dezember 2013 ausgelobten 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 mindestens zwölf Monate angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr 2017 zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 1.066,0 Tsd € (im Vorjahr: 529,7 Tsd €), Anke Giesen 811,3 Tsd € (im Vorjahr: 341,1 Tsd €), Michael Müller 669,0 Tsd € (im Vorjahr: 304,5 Tsd €), Peter Schmitz 0,0 Tsd € (im Vorjahr: 51,2 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 811,3 Tsd € (im Vorjahr: 410,3 Tsd €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Konzern-Anhang unter Tz. 45 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2017

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

Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2016	2017	2017 (Min)	2017 (Max)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen ¹⁾	36,0	20,1	20,1	20,1
Summe ¹⁾	451,0	435,1	435,1	435,1
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	783,3	841,1	0,0	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018)	120,0	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) ³⁾	458,1	–	–	–
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020) ³⁾	–	443,5	0,0	810,0
Summe ⁴⁾	1.812,4	1.839,7	435,1	2.265,2
Versorgungsaufwand ⁵⁾	492,0	528,5	528,5	528,5
Gesamtvergütung	2.304,4	2.368,2	963,6	2.793,7

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

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2017 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2017.

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

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

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

⁶⁾ Im Zuge der Dienstvertragsverlängerung erfolgte eine unterjährige Erhöhung des Maximalbetrags der Tantieme. Für Herrn Dr. Zieschang betrug der Maximalbetrag bis zum 31. März 2017 541.406 € und ab dem 1. April 2017 785.000 €, für Herrn Müller betrug der Maximalbetrag bis zum 30. September 2017 674.797 € und ab dem 1. Oktober 2017 714.000 €.

⁷⁾ Die Berechnung der Tantieme erfolgte unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Maximalbeträge, s. Punkt 6).

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2016	2017
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	36,0	20,1
Summe	451,0	435,1
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ¹⁾	797,1	779,5
Mehrfährige variable Vergütung		
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2015)	60,0	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	–	60,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2012 (1.1.2012 bis 31.12.2015)	406,3	–
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2016)	–	503,0
Summe	1.714,4	1.777,6
Versorgungsaufwand	492,0	528,5
Gesamtvergütung	2.206,4	2.306,1

¹⁾ Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2017 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die Tantiemezahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 2.380,00 € für das Geschäftsjahr 2017.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2017 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2016.

Gewährte Zuwendungen

	Anke Giesen (Vorstand Operations; Vorstand seit 1.1.2013)				Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
	2016	2017	2017 (Min)	2017 (Max)	2016	2017 ⁷⁾	2017 (Min)	2017 (Max) ⁶⁾	2016	2017 ⁷⁾	2017 (Min)	2017 (Max) ⁶⁾
	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0
	31,6	26,6	26,6	26,6	31,7	31,2	31,2	31,2	46,6	43,3	43,3	43,3
	331,6	326,6	326,6	326,6	331,7	331,2	331,2	331,2	366,6	363,3	363,3	363,3
	552,9	593,7	0,0	674,8	552,9	593,7	0,0	714,0	541,4	625,2	0,0	785,0
	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–
	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5
	348,7	–	–	–	348,7	–	–	–	348,7	–	–	–
	–	337,6	0,0	616,5	–	337,6	0,0	616,5	–	337,6	0,0	616,5
	1.323,2	1.347,9	326,6	1.730,4	1.323,3	1.352,5	331,2	1.774,2	1.346,7	1.416,1	363,3	1.877,3
	134,8	141,3	141,3	141,3	121,6	122,9	122,9	122,9	341,1	365,6	365,6	365,6
	1.458,0	1.489,2	467,9	1.871,7	1.444,9	1.475,4	454,1	1.897,1	1.687,8	1.781,7	728,9	2.242,9

Zufluss

	Anke Giesen (Vorstand Operations; Vorstand seit 1.1.2013)		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017 ¹⁾
	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0
	31,6	26,6	31,7	31,2	46,6	43,3
	331,6	326,6	331,7	331,2	366,6	363,3
	562,7	550,2	534,5	550,2	544,5	554,6
	45,0	–	45,0	–	45,0	–
	–	45,0	–	45,0	–	45,0
	231,9	–	141,3	–	309,2	–
	–	382,8	–	198,4	–	382,8
	1.171,2	1.304,6	1.052,5	1.124,8	1.265,3	1.345,7
	134,8	141,3	121,6	122,9	341,1	365,6
	1.306,0	1.445,9	1.174,1	1.247,7	1.606,4	1.711,3

Pensionsverpflichtungen

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

Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2016	Veränderung 2017	Verpflichtung 31.12.2017
Dr. Stefan Schulte	7.299	806	8.105
Anke Giesen	605	145	750
Michael Müller	569	137	706
Dr. Matthias Zieschang	3.583	489	4.072
Insgesamt	12.056	1.577	13.633

Sonstige Vereinbarungen

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

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

Des Weiteren erhielt Herr Schmitz im Geschäftsjahr 2017 für die LTIP-Tranche 2013 eine Auszahlung in Höhe von 159,5 Tsd € und für die LSA-Tranche 2014 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 10 Tsd €.

Sonstige Leistungen

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Sie ist als reine Festvergütung ausgestaltet. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach eine feste, am Ende des Geschäftsjahres zahlbare Vergütung von 22,5 Tsd € pro vollem Geschäftsjahr, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Anderthalbfache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 5 Tsd € pro Ausschuss und vollem Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 55).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2017 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2017

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Gerber	Peter	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	12.000,00	67.000,00
Kaufmann	Frank-Peter	22.500,00	10.000,00	14.400,00	46.900,00
Klemm	Lothar	33.750,00	10.000,00	14.400,00	58.150,00
Krieg	Dr. Roland	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	7.200,00	34.700,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	16.000,00	48.500,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	7.200,00	62.200,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	12.000,00	44.500,00
Gesamt		528.750,00	155.000,00	210.400,00	894.150,00

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2017

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Im vergangenen Geschäftsjahr wurde am Flughafen Frankfurt mit rund 64,5 Mio Reisenden ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Die Steigerung um 6,1 % im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf Angebotserhöhungen der Fluggesellschaften aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie den Markteintritt von Low-Cost-Carriern in Frankfurt zurückzuführen. Im Cargo-Bereich spiegelte sich die starke Entwicklung der Weltkonjunktur im Geschäftsjahr 2017 in einem Anstieg um 3,8 % auf rund 2,2 Mio Tonnen wider. Die Fraport-Konzern-Flughäfen zeigten eine einheitlich positive Entwicklung. Allen voran die touristischen Destinationen in Europa wie Griechenland sowie Burgas und Varna, aber auch die Beteiligungen in Lima und Xi'an wiesen zum Teil zweistellige Wachstumsraten aus. Auch die Flughäfen in Antalya und St. Petersburg wuchsen nach einem schwierigen Jahr 2016 wieder deutlich.

Finanziell wies der Fraport-Konzern in 2017 eine insgesamt positive Entwicklung aus. Positiv wirkten am Standort Frankfurt – neben dem Passagierwachstum – die Anhebung der Flughafen-Entgelte, höhere Erlöse aus Sicherheitsleistungen sowie gestiegene Erlöse im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen. Gestiegene Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten sowie höhere Retail-Umsätze hatten zudem einen umsatz erhöhenden Effekt. Außerhalb von Frankfurt trugen im Wesentlichen Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaft Lima zum Umsatzwachstum bei. Während der Konzern-Umsatz um 13,5 % auf 2.934,8 Mio € wuchs, verringerte sich das Konzern-EBITDA im Vorjahresvergleich aufgrund der im Vorjahr erhaltenen Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt sowie des Anteilsverkaufs an der Thalita Trading Ltd. um 4,8 % auf 1.003,2 Mio €. Das negative Finanzergebnis in Höhe von 136,9 Mio € (im Vorjahr: –112,3 Mio €) führte zu einem Konzern-Ergebnis von 359,7 Mio € (–10,1 %).

Die positive konzernweite operative Entwicklung erhöhte den Free Cash Flow um 91,4 Mio € auf 393,1 Mio €.

Aufgrund der sehr guten Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen bezeichnet der Vorstand die operative und finanzielle Entwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2017 als insgesamt positiv. Mit der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zum 2. Januar 2018 ist Fraport bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses gut in das Geschäftsjahr 2018 gestartet.

Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2017 erneut ein Wachstum, das sich deutlich über den Erwartungen zu Beginn des vergangenen Jahres bewegte. Auch die Wachstumsrate des Welthandels stieg mit 4,7 % über den zuvor erwarteten Wert.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2017	2016
Welt	+3,7	+3,2
Eurozone	+2,4	+1,8
Deutschland	+2,2	+1,9
USA	+2,3	+1,5
China	+6,8	+6,7
Japan	+1,8	+1,0
Welthandel	+4,7	+2,5

¹⁾ Angaben 2017: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IWF, Januar 2018), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt, Schnellmeldung (Pressemitteilung, 11. Januar 2018).

Die Weltwirtschaft befindet sich seit 2010 in einem Aufschwung, der mittlerweile die meisten Volkswirtschaften erfasst hat. Wesentlicher Treiber der positiven Entwicklung in 2017 war die Industrieproduktion sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern. Unterstützend hat dazu beigetragen, dass eine Vielzahl von Risiken im Verlauf des Jahres an Bedeutung verloren haben. So ist der seit Langem befürchtete Wachstumseinbruch in China ausgeblieben und die inländische Nachfrage erwies sich als robust. In Europa führte das Brexit-Votum zwar zu einer Verlangsamung der konjunkturellen Entwicklung im Vereinigten Königreich, eine übergreifende Rezession auf wichtige britische Handelspartner blieb jedoch bisher aus. Bei den politischen Wahlen in den Niederlanden, Frankreich und Deutschland haben die europakritischen Parteien weniger an Stimmen gewonnen als befürchtet, was auch zukünftig zur Stabilität der Europäischen Union beitragen wird. Die weltweite Geldpolitik ist insgesamt noch expansiv ausgerichtet und die Zinsen im Euroraum verharren weiterhin auf niedrigem Niveau. Insgesamt stiegen die Erwartungen von Unternehmen und Verbrauchern so stärker an als prognostiziert und die weltkonjunkturelle Dynamik konnte sich verfestigen. Im selben Zeitraum gewann auch der weltweite Warenhandel an Schwung.

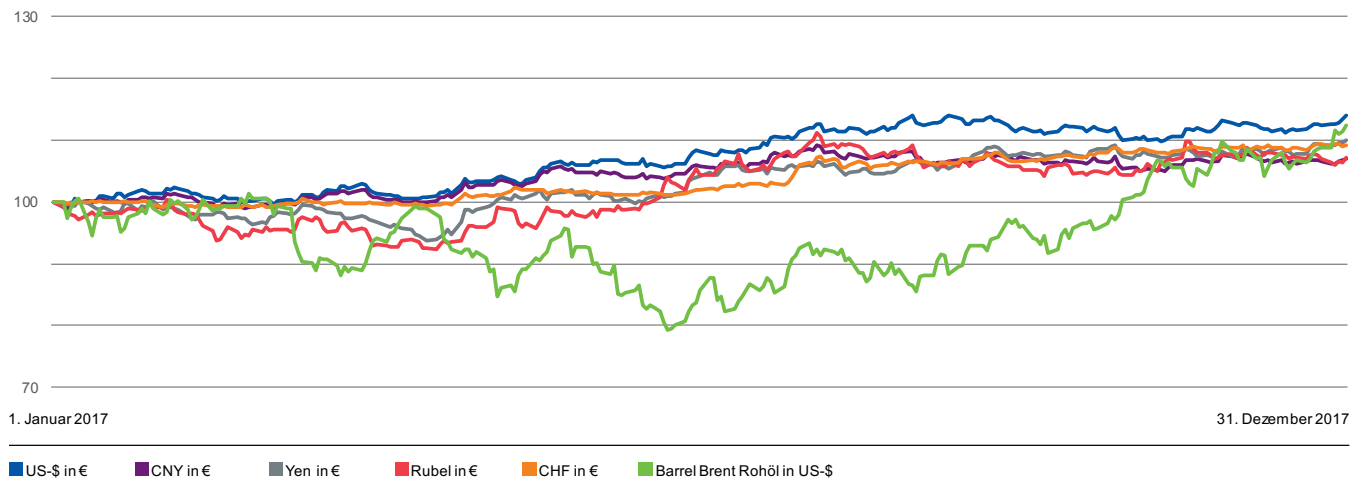
Neben der Eurozone lieferte Deutschland die mit Abstand größte positive Überraschung bei der Wirtschaftsentwicklung. Durch einen beschleunigten Anstieg der Beschäftigung erhöhte sich der Konsum stärker als erwartet. Dadurch stieg unter anderem die Reisetätigkeit, was sich im Vorjahresvergleich in hohen Passagierzahlen – auch am Flughafen Frankfurt – niederschlug. Niedrige Zinsen, sehr gute Unternehmens- und Verbraucherstimmungen sowie ein im langjährigen Vergleich nach wie vor niedriger Ölpreis sorgen für eine hohe Nachfrage an Flugreisen in den für den Flughafen Frankfurt wichtigsten Volumenmärkten wie Europa, den USA oder China.

Die zuletzt dynamischer wachsende Weltkonjunktur und der wiedererstarke Welthandel haben der deutschen auf den Export gerichteten Wirtschaft zusätzliche Impulse verliehen. Der deutsche Export verbesserte sich dadurch – trotz der nachfragedämpfenden Wirkung der Aufwertung des Euro gegenüber den meisten anderen Währungen – seit dem Ende des Jahres 2016 deutlich. In der Folge ergab sich eine hohe Luffrachtnachfrage in Frankfurt.

Die kurzfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So lag der durchschnittliche 6-Monats-Euribor im negativen Bereich bei –0,26 % (im Vorjahr: –0,17 %). Im langfristigen Bereich stieg der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap von 0,53 % auf 0,81 %. Die Fraport AG profitierte von der Zinslage insbesondere im Bereich der kurzfristigen Geldaufnahmen und konnte darüber hinaus, trotz des leichten Anstiegs der immer noch auf einem niedrigen Niveau liegenden Langfristzinsen, Darlehen zu attraktiven Konditionen aufnehmen.

Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2017

Werte auf 100 indiziert



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 der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für das Geschäftsjahr 2017 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 6,4 %. Das Luftfrachtaufkommen legte um 7,9 % zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen mit 8,5 % ein überdurchschnittliches Wachstum. Auch bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit +8,7 % über dem Gesamtmarkt. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs um 5,2 %. Die Cargo-Tonnage steigerte sich um 6,7 %.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2017	Luftfracht 2017
Deutschland	+5,2	+6,7
Europa	+8,5	+8,7
Nordamerika	+3,5	+7,3
Lateinamerika	+4,3	+5,4
Nah-/Mittelost	+4,7	+6,0
Asien/Pazifik	+7,8	+8,5
Afrika	+5,9	+12,4
Welt	+6,4	+7,9

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 14. Februar 2018), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 5. Februar 2018).

Wesentliche Ereignisse

Fraport erhält Zuschlag für die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre

Am 16. März 2017 erhielt Fraport bei einem öffentlichen Bieterverfahren der brasilianischen Regierung zur Flughafen-Privatisierung den Zuschlag für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Mit einem Gebot in Höhe von 1.505,7 Mio Reais für den Flughafen Fortaleza und 382,0 Mio Reais für den Flughafen Porto Alegre hat sich Fraport damit erfolgreich gegen internationale Konkurrenz durchgesetzt. Ein Teil der gebotenen Konzessionsabgabe (715,5 Mio Reais, inflationiert 718,7 Mio Reais – rund 181 Mio €) war am 28. Juli 2017 – dem Tag der Unterzeichnung der Konzessionsverträge – zu zahlen. Darüber hinaus sind über die Laufzeit der Konzessionen weitere Mindestkonzessionszahlungen von insgesamt 1.172,2 Mio Reais (mit einer inflationsbedingten Anpassung; zum 31. Dezember 2017 rund 295 Mio €, abhängig von der zukünftigen Währungskursentwicklung). Zusätzlich zu den Anschaffungskosten der Konzessionen muss Fraport jährlich eine fünfprozentige Umsatzabgabe entrichten. Die Laufzeiten für die beiden Konzessionsverträge liegen bei 30 Jahren für Fortaleza und bei 25 Jahren für Porto Alegre. Fraport ist mit einem

Anteil von 100 % alleiniger Inhaber der Konzessionen für die beiden Flughäfen. Derzeit erwartet Fraport in den ersten fünf Jahren – abhängig von der Währungskursentwicklung – Investitionen in die Flughafen-Infrastrukturen von rund 700 Mio €. Fraport hat am 2. Januar 2018 den operativen Betrieb der Flughäfen übernommen. Die finanziellen Auswirkungen auf die prognostizierte Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns 2018 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126 beschrieben.

Low-Cost-Verkehr wächst verstärkt am Flughafen Frankfurt

Seit Beginn des Sommerflugplans 2017 wächst der Anteil des Low-Cost-Verkehrs am Flughafen Frankfurt. Neben der bereits seit Juni 2016 in Frankfurt vertretenen WOW Air begrüßt Fraport seit Ende März 2017 nun auch die irische Fluggesellschaft Ryanair sowie seit Ende Mai die ungarische Airline Wizz Air.

Fraport Greece übernimmt operativen Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen

Fraport Greece hat am 11. April 2017 den operativen Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen übernommen. Die Fraport AG und ihr Partner haben zu diesem Zeitpunkt die anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € an den staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) überwiesen. Die finanziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns sind im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 75 dargestellt.

Fraport USA-Konzession in Boston endete zum 31. Oktober 2017

Fraport USA hat am 13. April 2017 die Ausschreibung zum Betrieb der Gastronomie- sowie Retail-Flächen aller vier Terminals am Boston Logan International Airport verloren. Damit endete zum 31. Oktober 2017 die Konzession am Flughafen Boston. Aufgrund dessen erfolgte im Berichtsjahr eine außerplanmäßige Abschreibung der Konzession in Höhe von 8,6 Mio €.

Finanzierung der Terminalbetriebskonzession in Antalya

Die Verhandlungen zwischen der Betreibergesellschaft der Terminalbetriebskonzession in Antalya und den Banken zur operativen Nutzung der für die Konzessionszahlung vorgesehenen Liquidität zur Aussetzung der Kreditklauseln (Waiver Letter, siehe Quartalsmitteilung Q1 2017, Seite 6) konnten im Mai 2017 abgeschlossen werden. Der zwischenzeitlich bestehende technische Vertragsbruch wurde dadurch rückwirkend geheilt, ohne dass die finanzierenden Banken die ausstehenden Netto-Darlehensforderungen fällig gestellt haben. Die Betreibergesellschaft konnte im August 2017 eine neue Finanzierung abschließen. Die bis dahin bestehende Finanzierung wurde in diesem Zuge abgelöst und die berichteten Risiken sind entfallen (siehe auch Geschäftsbericht 2016 ab Seite 87).

Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum zwischen Lufthansa und Fraport

Durch die am 5. Juli 2017 seitens der Deutschen Lufthansa AG und der Fraport AG unterzeichnete Vereinbarung zur Kostenentlastung und für mehr Wachstum am Standort Frankfurt sollen Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung konsequent gemeinschaftlich genutzt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt zu sichern, sah Fraport für das Geschäftsjahr 2018 von einer Erhöhung der Flughafenentgelte ab. Die bestehende Entgeltordnung – und damit auch das Incentive-Programm – hat somit weiterhin Gültigkeit.

Konzessionsverlängerung am Standort Lima

Am 25. Juli 2017 hat die Konzern-Gesellschaft Lima ein neues Addendum zum Konzessionsvertrag mit dem peruanischen Staat unterzeichnet. Mit Unterzeichnung des Addendums wurde der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben. Damit einher geht unter anderem die Verpflichtung, bis Ende 2021 eine neue Start- und Landebahn und bis 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Für die Erweiterung des Flughafens werden voraussichtlich Investitionen von rund 1,5 Mrd US-\$ getätigt. In einer separaten Vereinbarung mit dem peruanischen Staat wurde zudem die Konzession um weitere zehn Jahre, bis 2041 (mit Verlängerungsoption), verlängert.

Fraport reicht Bauantrag für Flugsteig G ein

Fraport hat am 16. August 2017 den Bauantrag für die Errichtung des neuen Flugsteigs G beim zuständigen Bauamt der Stadt Frankfurt am Main eingereicht. Mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G reagiert Fraport auf das Passagierwachstum. Der Flugsteig war ursprünglich als zweiter Bauabschnitt von Terminal 3 geplant, wird aber nun vorgezogen realisiert und in Betrieb genommen. Der neue Flugsteig wird in die Hub-Funktionalität des Frankfurter Flughafens voll eingebunden. Flugsteig G bietet in der ersten Bauphase eine jährliche Kapazität von 4 bis 5 Mio Fluggäste. Für den Bau rechnet die Fraport AG mit Investitionen von bis zu 200 Mio € für die erste Bauphase. Geplanter Baubeginn für den neuen Flugsteig ist im zweiten Halbjahr 2018.

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

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Im Jahr 2017 wurde mit rund 64,5 Mio **Passagieren** ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Das Vorjahresaufkommen wurde um mehr als 3,7 Mio Fluggäste beziehungsweise 6,1 % übertroffen. Dabei kam es im Gegensatz zu den Vorjahren nicht zu nennenswerten streikbedingten Ausfällen. Ohne witterungsbedingte Ausfälle und unter Berücksichtigung des Schalltags im Vorjahr ergäbe sich eine Wachstumsrate von 6,8 %. Von dem Rekordjahr der globalen Luftverkehrsbranche konnte damit auch der Flughafen Frankfurt profitieren. In zehn Monaten des vergangenen Jahres wurden jeweils neue Spitzenwerte beim Passagierverkehr erreicht. Der Monat Juli erzielte mit fast 6,4 Mio Passagieren einen neuen historischen Monatshöchstwert. Dabei trieben vor allem touristisch geprägte Destinationen das Wachstum, das höher ausfiel, als zu Beginn des vergangenen Geschäftsjahres erwartet.

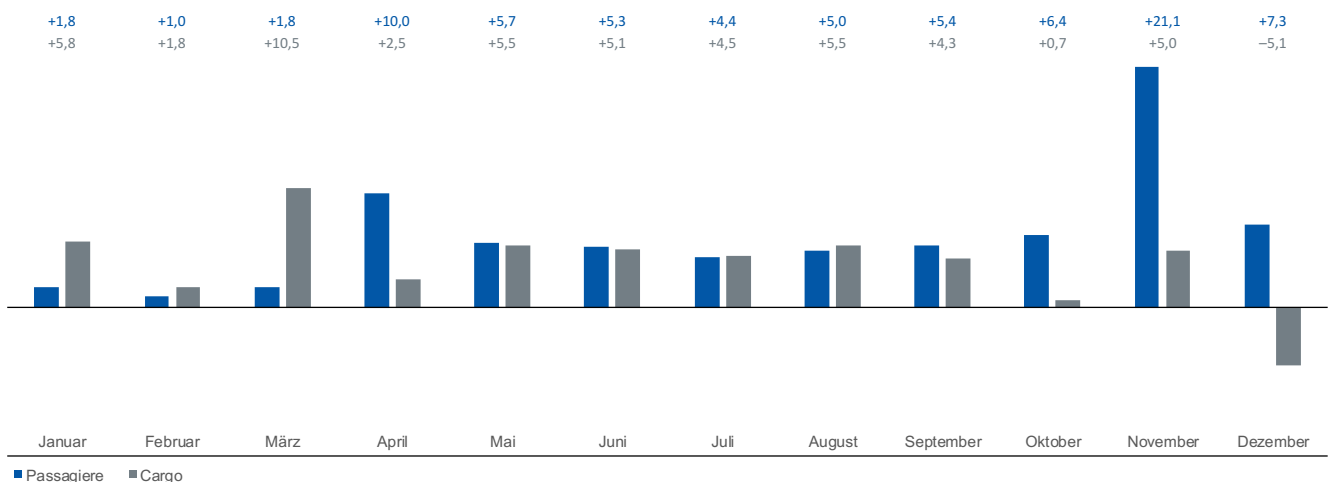
Als Wachstumsträger stand der **Europaverkehr** (+7,4 %) im Vordergrund, gefolgt vom **Interkontinentalverkehr** (+4,9 %) und dem **Inlandsverkehr** (+4,5 %). Die süd- und südosteuropäischen Länder profitierten einerseits von der Schwäche der Türkei und andererseits von deutlichen – und teilweise vorgezogenen – Angebotsaufstockungen insbesondere im Low-Cost-Segment. Im Interkontinentalverkehr erzielten, neben Afrika, die Verkehrsregionen Nah- und Fernost ein signifikantes Wachstum. Anders als im Vorjahr sorgten China, Indien, Japan und Südkorea für eine weitere Passagiersteigerung. Gleichzeitig erholte sich die Nachfrage nach Urlaubsreisen in Richtung Nordafrika mit zweistelligen Zuwachsraten. Im touristischen Marktsegment konnte einzig die Karibik aufgrund begrenzter Bettenkapazitäten nicht zulegen. Im Inland legten die Verkehre mit mittleren und kleineren Flughäfen am stärksten zu. Im vierten Quartal zeigte sich der Verkehr von und nach Berlin aufgrund des Marktaustritts der Air Berlin jedoch rückläufig.

Das **Cargo-Aufkommen** stieg 2017 um 3,8 % auf rund 2,2 Mio Tonnen an. Der wirtschaftliche Aufschwung sorgte für eine hohe Luftfrachtnachfrage. Ähnlich wie die Wirtschaftsprognosen verbesserten sich auch die Cargo-Aussichten im Laufe des Jahres. Insbesondere der Volumenmarkt Nordamerika entwickelte sich positiv: Nach einem Rückgang der Tonnage im Vorjahr konnte 2017 wieder ein dynamisches Wachstum auf Atlantikflügen verzeichnet werden.

Das Jahr 2017 verzeichnete eine Trendwende bei der Entwicklung der **Flugbewegungen** am Flughafen Frankfurt. Mit rund 476 Tsd Starts und Landungen wurde nach Jahren des Rückgangs erstmals wieder ein deutliches Wachstum von 2,7 % erreicht. Für Rückenwind sorgte unter anderem der Wegfall streikbedingter Ausfälle. Insgesamt reagierten die Fluggesellschaften auf die steigende Nachfrage mit einem Angebotsausbau. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den Frankfurter Markt sorgte zusätzlich für Wachstum. Die **Höchststartgewichte** stiegen zwar ebenfalls um 1,3 % auf circa 30,1 Mio Tonnen, konnten mit der Entwicklung der Flugbewegungen jedoch nicht Schritt halten, da die Airlines eher auf leichteres Fluggerät setzten.

Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2017

Prozentuale Veränderung gegenüber 2016 auf Monatsbasis



Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

	Fraport-Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht + Post) (t)		Bewegungen	
		2017	Veränderung in %	2017	Veränderung in %	2017	Veränderung in %
Frankfurt	100	64.500.386	+6,1	2.194.056	+3,8	475.537	+2,7
Ljubljana	100	1.683.045	+19,8	12.324	+18,7	34.467	+5,4
Fraport Greece ²⁾	73,4	27.582.575	+10,3	n.a.	n.a.	227.195	+11,7
Lima	70,01	20.607.443	+9,3	283.702	-1,4	186.826	+5,6
Twin Star	60	4.953.039	+8,4	14.529	+2,5	37.416	+4,8
Burgas	60	2.982.339	+3,6	14.300	+31,5	21.466	+2,8
Varna	60	1.970.700	+16,6	229	-93,0	15.950	+7,6
Antalya	51/50 ³⁾	26.346.068	+38,5	n.a.	n.a.	156.909	+25,6
Hannover	30	5.870.104	+8,5	16.861	-11,0	75.256	-0,6
St. Petersburg	25	16.125.520	+21,6	n.a.	n.a.	152.280	+14,4
Xi'an	24,5	41.856.604	+13,1	259.883	+11,2	318.248	+9,7

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

²⁾ Übernahme des operativen Betriebs ab 11. April 2017.

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

Am Flughafen **Ljubljana** lag die Passagierzahl im Geschäftsjahr 2017 um 19,8 % über dem Vorjahreszeitraum bei rund 1,7 Mio. Das Wachstum wurde einerseits durch den Eintritt neuer Fluggesellschaften, andererseits durch eine deutlich gestiegene Auslastung der Adria Airways begründet. Während mehr Fluggäste auf Verbindungen nach London Gatwick, Amsterdam und Istanbul verzeichnet wurden, verringerte sich das Aufkommen auf Verbindungen von und nach Frankfurt sowie Belgard.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete im Geschäftsjahr 2017 erneut einen starken Passagierzuwachs um 9,3 % auf über 20,6 Mio. Sowohl der inländische (+8,8 %) als auch der internationale Verkehr (+10,0 %) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 284 Tsd Tonnen leicht unter dem Vorjahresniveau (-1,4 %).

Fraport Greece begrüßte im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt circa 27,6 Mio Passagiere (+10,3 %). Das hohe Wachstum resultierte vor allem aus dem starken ausländischen Tourismusverkehr sowie dem Anstieg der Low-Cost- und Pauschalreisenden. Zudem weitete Fraport Greece die Betriebsstunden der Flughäfen deutlich aus, was die Anzahl der verfügbaren Slots erhöhte.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** hatten im Berichtszeitraum rund 5,0 Mio Passagiere und damit 8,4 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Vor allem Reisende aus Großbritannien, Polen und Deutschland, aber auch ein starker Inlandsverkehr, trugen zum Verkehrswachstum bei. Dementgegen zeigte sich das Aufkommen russischer Passagiere, vor allem infolge des wieder zunehmenden Verkehrs zwischen Russland und der Türkei, rückläufig.

Im Geschäftsjahr 2017 bedeuteten am Flughafen **Antalya** rund 26,3 Mio Passagiere eine Steigerung um 38,5 %. Während die Zahl der Passagiere im innertürkischen Verkehr um 5,0 % auf gut 7,3 Mio anstieg, erhöhte sich die Zahl internationaler Fluggäste deutlich um 57,8 % auf rund 19,0 Mio. Ursächlich für das Passagierwachstum waren im Wesentlichen Urlaubsreisende aus Russland, die im Vorjahresberichtszeitraum aufgrund der Sanktionen seitens Russlands ausblieben. Reisende aus Deutschland waren aufgrund der geopolitischen Lage um 11,5 % rückläufig.

Knapp 5,9 Mio Passagiere bedeuteten im Geschäftsjahr 2017 für den Standort **Hannover** eine Erhöhung um 8,5 %. Das Wachstum war vor allem auf die Aufnahme neuer Verbindungen durch Wizz Air und Norwegian sowie auf eine insgesamt höhere Auslastung des Fluggeräts zurückzuführen. Zudem konnte die negative Entwicklung von Air Berlin durch ein Wachstum von Eurowings nahezu kompensiert werden. Auch der Verkehr in die Türkei entwickelte sich deutlich besser als erwartet.

Mit über 16,1 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im Berichtszeitraum eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 21,6 %. Während sich der internationale Verkehr aufgrund der wirtschaftlichen Erholung Russlands sowie der Wiederaufnahme des Charterverkehrs in die Türkei deutlich um 29,0 % erhöhte, stieg der nationale Verkehr ebenfalls deutlich um 17,4 %.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 13,1 % auf etwa 41,9 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandsverkehr stieg um 13,8 % auf circa 39,9 Mio Passagiere, während sich der internationale Verkehr um 2,1 % auf rund 2,0 Mio Passagiere nur leicht erhöhte. Der im Vergleich geringe Anstieg im internationalen Verkehr resultierte aus zwischenzeitlichen Änderungen im politischen Umfeld Chinas, unter anderem mit Südkorea und Japan.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughäfen	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährige Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr in %
Frankfurt	64.500.386	Wachstum zwischen 2 % und 4 % [Wachstum von rund 5 %]	60.786.937	+6,1
Cargo in t	2.194.056	Moderate Steigerung [Steigerung um bis zu 4 %]	2.113.594	+3,8
Ljubljana	1.683.045	Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	1.404.831	+19,8
Fraport Greece	27.582.575	Zunahme von mehr als 5 % [Zunahme von mehr als 10 %]	25.008.965	+10,3
Lima	20.607.443	Deutliches Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich	18.844.534	+9,4
Twin Star	4.953.039	Wachstum im einstelligen Prozentbereich [Wachstum von etwas über 5 %]	4.568.478	+8,4
Antalya	26.346.068	Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich [Deutlich zweistelliges Wachstum]	19.027.504	+38,5
Hannover	5.870.104	Wachstum im niedrigen einstelligen Prozentbereich	5.408.814	+8,5
St. Petersburg	16.125.520	Leichte Erholung [Wachstum im zweistelligen Prozentbereich]	13.265.037	+21,6
Xi'an	41.856.604	Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	36.996.728	+13,1

Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2017 um 13,5 % auf 2.934,8 Mio € (+348,6 Mio €). Positiv wirkten am Standort Frankfurt – neben dem Passagierwachstum – die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2017 um durchschnittlich 1,9 %, höhere Erlöse aus Sicherheitsleistungen sowie gestiegene Erlöse im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen (2017: 22,9 Mio € zu 2016: 14,6 Mio €). Einen umsatz erhöhenden Effekt hatten zudem gestiegene Einnahmen aus Bodenverkehrsdiensten (+8,1 Mio €) und höhere Retail-Umsätze (+5,5 Mio €). Außerhalb von Frankfurt trugen im Wesentlichen Fraport Greece (+234,9 Mio €), die Konzern-Gesellschaften Lima (+19,9 Mio €) und Fraport Slovenija (+5,7 Mio €) zum Umsatzwachstum bei. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Umsatz Erlöse von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €). Bereinigt um die Erlöse aus IFRIC 12 stieg der Konzern-Umsatz um 326,8 Mio € auf 2.893,1 Mio € (+12,7 %).

Die Verringerung der **sonstigen betrieblichen Erträge** resultierte aus der im Vorjahr erhaltenen Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 241,2 Mio € sowie des im Vorjahr erzielten Veräußerungsgewinns aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. von 40,1 Mio €, die die sonstigen betrieblichen Erträge 2016 deutlich erhöhten. Die **Gesamtleistung** erreichte einen Wert von 3.010,4 Mio € (+1,9 %).

In Höhe von 1.092,9 Mio € nahm der **Personalaufwand** im vergangenen Geschäftsjahr um 2,5 % zu (+26,2 Mio €). Der Anstieg war insbesondere auf die operative Übernahme der griechischen Regionalflughäfen (+25,7 Mio €), steigende Tarife bei der Fraport AG (+17,7 Mio €) und der Konzern-Gesellschaft FraSec (+6,5 Mio €) sowie verkehrsmengenbedingt höhere Aufwendungen in der Konzern-Gesellschaft FraGround (+8,8 Mio €) zurückzuführen. Demgegenüber wirkte sich die um 28,3 Mio € geringere Zuführung zur Rückstellung zum Personalstrukturwandel in der Fraport AG im Vergleich zum Vorjahr aufwandsmindernd aus.

Der **Materialaufwand** erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund der operativen Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen (+74,2 Mio €), verkehrsmengenbedingt gestiegener Konzessionsabgaben aus der Konzern-Gesellschaft Lima (+10,4 Mio €), höherer Aufwand im Zusammenhang mit Sicherheitsleistungen der Konzern-Gesellschaft FraSec (+4,0 Mio €) sowie aufgrund höherer Aufwendungen im Zusammenhang mit gestiegenen Erlösen aus Grundstücksverkäufen (+3,5 Mio €) von 621,9 Mio € auf 720,4 Mio € (+15,8 %).

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 8,4 %. Diese waren im Geschäftsjahr 2016 insbesondere durch die entstandene Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang

mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt mit 42,4 Mio € negativ beeinflusst. Gegenläufig wirkten höhere Aufwendungen durch Fraport Greece (+17,0 Mio €).

Der operative Aufwand (Material-, Personal- und sonstiger betrieblicher Aufwand) in Höhe von 2.007,2 Mio € lag somit um 106,9 Mio € über dem Vorjahreswert (+5,6 %). Anlaufkosten im Rahmen der Vorbereitungen der operativen Übernahmen der Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre von 12,3 Mio € hatten zudem einen aufwandserhöhenden Effekt. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Konzern-Aufwand Aufwendungen von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €). Bereinigt um die Aufwendungen aus IFRIC 12 stieg der Konzern-Aufwand um 85,1 Mio € auf 1.965,5 Mio € (+4,5 %).

Das **EBITDA** verringerte sich im Wesentlichen aufgrund der geringeren sonstigen betrieblichen Erträge um 50,9 Mio € auf 1.003,2 Mio € (-4,8 %). Bezogen auf den Konzern-Umsatz bedeutete dieser Wert eine **EBITDA-Marge** von 34,2 % (im Vorjahr: 40,8 %).

Die **Abschreibungen** lagen mit 360,2 Mio € auf Vorjahresniveau (-0,2 Mio €). Höheren Abschreibungen, insbesondere im Zusammenhang mit Fraport Greece (+32,5 Mio €) stand ein geringerer Abschreibungsaufwand aufgrund der im Vorjahr gebuchten außerplanmäßigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Konzern-Gesellschaft FraSec (-22,4 Mio €) entgegen. Korrespondierend erreichte das **Konzern-EBIT** einen Wert von 643,0 Mio € (-7,3 %).

Ursächlich für die Verschlechterung des negativen **Finanzergebnisses** (von -112,3 Mio € auf -136,9 Mio €) waren vor allem das schlechtere Zinsergebnis aufgrund der Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einmalzahlung sowie der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeiten im Rahmen der operativen Übernahme der griechischen Regionalflughäfen (+49,2 Mio €). Positiv wirkte hingegen das verbesserte Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen, das sich im Wesentlichen durch die Konzern-Gesellschaften Antalya (+31,8 Mio €) und Xi'an (+2,2 Mio €) positiv entwickelte. Im sonstigen Finanzergebnis hatte unter anderem die vorzeitige Ablösung der Projektfinanzierung der Konzern-Gesellschaft Lima einen negativen Effekt (-10,2 Mio €).

Das **Konzern-EBT** verringerte sich um 75,3 Mio € auf 506,1 Mio € (-13,0 %). Bei einer Steuerquote von 28,9 % (im Vorjahr: 31,1 %) und einem Ertragsteueraufwand von 146,4 Mio € (im Vorjahr: 181,1 Mio €) erreichte das **Konzern-Ergebnis** einen Wert von 359,7 Mio € (-10,1 %). Folglich ergab sich ein **unverwässertes Ergebnis je Aktie** von 3,57 € (im Vorjahr: 4,07 €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	2.934,8	Bis zu etwa 2,9 Mrd €	2.586,2	+348,6	+13,5
Aufwendungen bereinigt um IFRIC 12	1.965,5	Leicht rückläufig	1.880,4	+85,1	+4,5
EBITDA	1.003,2	Zwischen etwa 980 Mio € bis circa 1.020 Mio € [Anlaufkosten für Fortaleza und Porto Alegre von bis zu 15 Mio €]	1.054,1	-50,9	-4,8
Abschreibungen	360,2	Leicht höher	360,4	-0,2	-0,1
EBIT	643,0	Zwischen circa 610 Mio € bis rund 650 Mio €	693,7	-50,7	-7,3
Finanzergebnis	-136,9	Spürbare Verschlechterung	-112,3	-24,6	-
EBT	506,1	Zwischen etwa 450 Mio € und etwa 490 Mio €	581,4	-75,3	-13,0
Konzern-Ergebnis	359,7	Zwischen rund 310 Mio € und rund 350 Mio €	400,3	-40,6	-10,1
Dividende je Aktie (€)	1,50	Mindestens stabil	1,50	0,0	0,0

Entgegen der Prognose 2016 nahmen die Aufwendungen, bereinigt um IFRIC 12, leicht zu. Dies ist unter anderem auf einen höheren Personalaufwand infolge der erhöhten Rückstellung zum Personalstrukturwandel aufgrund von Verschiebungen einzelner Optionen innerhalb des Maßnahmenpakets sowie die Anlaufkosten im Zusammenhang mit den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen. Aufgrund der später als prognostizierten operativen Übernahme der 14 griechischen Regionalflughäfen zum 11. April 2017 stiegen die Konzern-Abschreibungen nicht wie im prognostizierten Maße sondern waren konstant. Durch die sich deutlich stärker erholte At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaft Antalya lagen das EBT sowie das Konzern-Ergebnis leicht über den prognostizierten Bandbreiten.

Die weiteren Kennzahlen entwickelten sich im Rahmen der Prognosen.

Ertragslage Segmente

Aviation

in Mio €	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	954,1	910,2	+43,9	+4,8
Personalaufwand	329,5	326,6	+2,9	+0,9
Materialaufwand	48,9	40,9	+8,0	+19,6
EBITDA	249,5	217,9	+31,6	+14,5
Abschreibungen	117,8	147,5	-29,7	-20,1
EBIT	131,7	70,4	+61,3	+87,1
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.881	6.048	-167	-2,8

Der Umsatz des Segments Aviation erhöhte sich um 4,8 % auf 954,1 Mio € (+43,9 Mio €). Positiv wirkten am Standort Frankfurt – neben dem Passagierwachstum – die Anhebung der Flughafen-Entgelte zum 1. Januar 2017 um durchschnittlich 1,9 % sowie höhere Erlöse aus Sicherheitsleistungen.

Der Personalaufwand des Segments stieg leicht um 2,9 Mio € auf 329,5 Mio € (+0,9 %). Zusätzliche Personalaufwendungen entstanden insbesondere im Zusammenhang mit steigenden Tarifen in der Fraport AG (+3,7 Mio €) sowie bei der Konzern-Gesellschaft FraSec (+6,5 Mio €). Demgegenüber hatte eine geringere Zuführung zur Rückstellung zum Personalstrukturwandel einen reduzierenden Effekt (-6,4 Mio €). Gestiegene Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen (+2,7 Mio €) sowie höherer Aufwand im Zusammenhang mit Sicherheitsleistungen (+4,0 Mio €) erhöhten den Materialaufwand des Segments auf 48,9 Mio € (+8,0 Mio €). In Summe nahm der Sachaufwand um 7,0 % auf 93,8 Mio € zu.

Das EBITDA lag um 31,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei 249,5 Mio € (+14,5 %). Deutlich gesunkene Abschreibungen – aufgrund der im Vorjahr gebuchten außerplanmäßigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Konzern-Gesellschaft FraSec in Höhe von 22,4 Mio € – führten zu einem Segment-EBIT von 131,7 Mio € (+61,3 Mio €).

Retail & Real Estate

in Mio €	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	521,7	493,9	+27,8	+5,6
Personalaufwand	53,6	53,2	+0,4	+0,8
Materialaufwand	150,7	145,3	+5,4	+3,7
EBITDA	377,5	368,0	+9,5	+2,6
Abschreibungen	83,7	84,4	-0,7	-0,8
EBIT	293,8	283,6	+10,2	+3,6
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	651	645	+6	+0,9

Mit 521,7 Mio € lagen die Umsatzerlöse des Segments Retail & Real Estate um 5,6 % über dem Vorjahreswert (+27,8 Mio €). Die positive Umsatzentwicklung ist unter anderem auf höhere Erlöse aus Grundstücksverkäufen zurückzuführen (2017: 22,9 Mio € zu 2016: 14,6 Mio €). Zusätzlich wirkte sich das Passagierwachstum steigernd auf den Retail-Umsatz (+5,4 Mio €) – hierin enthalten waren höhere Werbeeinnahmen in Höhe von 2,5 Mio € – sowie auf die Parkierungserlöse (+5,3 Mio €) aus. Der Netto-Retail-Erlös je Passagier verringerte sich im Vorjahresvergleich um 3,4 % auf 3,37 € (im Vorjahr: 3,49 €). Ursächlich für den Rückgang waren neben der Abwertung verschiedener Währungen gegenüber dem Euro, die zu Kaufkraftverlusten führte, auch ein veränderter Passagiermix beziehungsweise eine überproportionale Zunahme des Passagieraufkommens auf europäischen Strecken. Die übrigen Erträge verringerten sich um 3,3 Mio €, im Wesentlichen aufgrund von im Vorjahr aufgelösten Wertberichtigungen auf Forderungen.

Der Materialaufwand sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen unter anderem im Zusammenhang mit den gestiegenen Erlösen aus Grundstücksverkäufen (+3,5 Mio €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen (+3,5 Mio €) leicht um 5,4 Mio € auf 150,7 Mio € beziehungsweise um 3,1 Mio € auf 40,0 Mio € zu. Nahezu unveränderte Personalaufwendungen in Höhe von 53,6 Mio € (+0,8 %) führten in Summe zu einem EBITDA von 377,5 Mio € (+2,6 %). Bei konstanten Abschreibungen lag das Segment-EBIT bei 293,8 Mio € (+10,2 Mio €).

Ground Handling

in Mio €	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	641,9	630,4	+11,5	+1,8
Personalaufwand	431,0	435,7	-4,7	-1,1
Materialaufwand	51,6	52,3	-0,7	-1,3
EBITDA	51,4	34,7	+16,7	+48,1
Abschreibungen	39,8	40,2	-0,4	-1,0
EBIT	11,6	-5,5	+17,1	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.600	8.649	-49	-0,6

Im Berichtszeitraum lag der Umsatz des Segments Ground Handling leicht über dem Vorjahreswert bei 641,9 Mio € (+1,8 %). Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Erlöse aus Bodenverkehrsdiensten (+8,1 Mio €) aufgrund des Verkehrswachstums in Frankfurt zurückzuführen.

Während sich der Personalaufwand in der Fraport AG vor allem aufgrund der geringeren Zuführung zur Rückstellung zum Personalstrukturwandel verringerte (-14,4 Mio €), erhöhten sich die Personalaufwendungen insbesondere in der Konzern-Gesellschaft FraGround verkehrsmengenbedingt (+8,8 Mio €). In Summe verringerte sich der Personalaufwand des Segments auf 431,1 Mio € (-1,1 %). Der Material- sowie sonstige betriebliche Aufwand veränderten sich im Vorjahresvergleich nur geringfügig auf 51,6 Mio € (-0,7 Mio €) beziehungsweise 20,1 Mio € (-0,6 Mio €).

Korrespondierend erhöhte sich das EBITDA auf 51,4 Mio € (+16,7 Mio €). Bei nahezu konstanten Abschreibungen (-0,4 Mio €) lag das Segment-EBIT bei 11,6 Mio € (+17,1 Mio €).

International Activities & Services

in Mio €	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	817,1	551,7	+265,4	+48,1
Personalaufwand	278,7	251,2	+27,5	+10,9
Materialaufwand	469,3	383,4	+85,9	+22,4
EBITDA	324,8	433,5	-108,7	-25,1
Abschreibungen	118,9	88,3	+30,6	+34,7
EBIT	205,9	345,2	-139,3	-40,4
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	5.541	4.980	561	+11,3

Der Umsatz im Segment International Activities & Services lag um 265,4 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert bei 817,1 Mio € (+48,1 %). Treiber der Umsatzentwicklung waren vor allem Fraport Greece (+234,9 Mio €), die Konzern-Gesellschaft Lima (+19,9 Mio €) sowie die Konzern-Gesellschaft Fraport Slovenija (+5,7 Mio €). Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Umsatz Erlöse von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €). Die übrigen Erträge des Segments verringerten sich deutlich aufgrund der im Vorjahr erhaltenen Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt (-241,2 Mio €) sowie des Veräußerungsgewinns aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. (-40,1 Mio €).

Die operative Übernahme der griechischen Regionalflughäfen erhöhte den Personalaufwand (+25,7 Mio €), den Materialaufwand (74,2 Mio €) sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (17,0 Mio €). Darüber hinaus kam es zu gestiegenen verkehrsunabhängigen Konzessionszahlungen in der Konzern-Gesellschaft Lima (+10,4 Mio €) und höheren Sachaufwendungen in den Servicebereichen am Standort Frankfurt. Im Zusammenhang mit den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre fielen im vergangenen Geschäftsjahr Anlaufkosten – ohne korrespondierende Umsatzerlöse – in Höhe von 12,3 Mio € an, die den Segment-Aufwand ebenfalls erhöhten. Reduzierend wirkte sich die im Vorjahr entstandene Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung in 2016 aus dem Manila-Projekt aus (-42,4 Mio €). Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Segment-Aufwand Aufwendungen von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €).

Das EBITDA verringerte sich im Wesentlichen aufgrund der geringeren übrigen Erträge um 108,7 Mio € auf 324,8 Mio € (-25,1 %). Höhere Abschreibungen insbesondere im Zusammenhang mit Fraport Greece (+32,5 Mio €) führten zu einem Segment-EBIT von 205,9 Mio € (-139,3 Mio €).

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt (IFRS-Werte vor Konsolidierung)

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %
Fraport USA	100	61,8	62,9	-1,7	13,0	12,0	+8,3	-1,6	-3,4	-	-3,9	-0,6	-
Fraport Slovenija	100	41,7	36,0	+15,8	15,6	14,5	+7,6	5,9	4,4	+34,1	5,3	2,0	> 100
Fraport Greece ²⁾	73,4	234,9	-	-	117,4	-	-	84,9	-	-	13,5	-	-
Lima	70,01	325,6	305,7	+6,5	120,0	110,8	+8,3	103,4	92,8	+11,4	54,4	53,5	+1,7
Twin Star	60	67,5	63,8	+5,8	39,6	40,8	-2,9	28,0	29,2	-4,1	20,8	21,3	-2,3

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio €			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %	2017	2016	Δ %
Antalya ³⁾	51/50	260,2	180,9	+43,8	222,6	141,1	+57,8	114,1	32,5	> 100	31,4	-32,2	-
Hannover	30	156,5	147,6	+6,0	26,3	28,9	-9,0	6,1	8,8	-30,7	2,3	2,8	-17,9
Pulkovo/Thalita	25	258,2	194,0	+33,1	147,4	105,7	+39,5	107,3	71,4	+50,3	-29,9	-0,8	-
Xi'an ⁴⁾	24,5	231,2	213,4	+8,3	90,3	97,1	-7,0	41,6	45,6	-8,8	37,3	30,4	+22,7

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2017: 306,9 Mio € (2016: 285,7 Mio €); Fraport Greece 2017: 211,8 Mio €.

²⁾ Übernahme des operativen Betriebs ab 11. April 2017.

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

⁴⁾ Werte gemäß Einzelabschluss.

Im Geschäftsjahr 2017 erwirtschaftete die Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** Umsatzerlöse in Höhe von 61,8 Mio €, die trotz Verkehrssteigerungen an allen Standorten währungsbedingt um 1,1 Mio € unter dem Vorjahr lagen. Ein EBITDA in Höhe von 13,0 Mio € sowie insgesamt um 0,7 Mio € geringere Abschreibungen führten zu einem EBIT in Höhe von -1,6 Mio €. Negative Steuereffekte führten im Vorjahresvergleich zu einem Ergebnis von -3,6 Mio €.

Bei deutlich gestiegenen Passagierzahlen wies die Konzern-Gesellschaft **Fraport Slovenija** im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 41,7 Mio €, ein EBITDA von 15,6 Mio €, ein EBIT von 5,9 Mio € sowie ein Ergebnis von 5,3 Mio € aus.

Die seit dem 11. April 2017 operativ übernommenen 14 griechischen Regionalflughäfen, zusammengefasst als **Fraport Greece**, steuerten – getrieben durch die starke Passagierentwicklung – einen Umsatz von 234,9 Mio € und ein EBITDA und EBIT von 117,4 Mio € beziehungsweise 84,9 Mio € bei. Trotz der Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einmalzahlung sowie der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeit lag das Ergebnis der Konzern-Gesellschaft im positiven Bereich bei 13,5 Mio €.

Begünstigt durch die starke Verkehrsentwicklung realisierte die Konzern-Gesellschaft **Lima** in 2017 ein deutliches Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum mit Zuwächsen von 19,9 Mio €, 9,2 Mio €, 10,6 Mio € beziehungsweise 0,9 Mio €.

Die Konzern-Gesellschaft **Twin Star** erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr ein Umsatzwachstum von 3,7 Mio € auf 67,5 Mio €. Aufgrund von Einmaleffekten aus dem Vorjahr (Rückstellungsauflösung) sowie höheren Personalaufwendungen verringerten sich das EBITDA und EBIT jeweils um 1,2 Mio € sowie das Ergebnis um 0,5 Mio €.

Bedingt durch die deutlich gestiegene Passagiermenge im internationalen Verkehr kam es in der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft **Antalya** in 2017 zu einem starken Anstieg der Ergebniszahlen. Das Ergebnis der Gesellschaft lag in Höhe von 31,4 Mio € um 63,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres.

Die gute Verkehrsentwicklung der Konzern-Gesellschaft **Hannover** wirkte sich positiv auf den Umsatz aus (+6,0 %). Höhere Sachaufwendungen reduzierten das EBITDA und EBIT. Das Ergebnis der 30%-igen Beteiligung lag bei 2,3 Mio €.

Die Konzern-Gesellschaft **Pulkovo/Thalita** wies im Berichtsjahr aufgrund des Passagierwachstums eine Umsatzsteigerung von 194,0 Mio € auf 258,2 Mio € aus (+33,1 %). Auch die Werte des EBITDA und EBIT lagen mit 39,5 % beziehungsweise 50,3 % deutlich über denen des Vorjahres. Das Ergebnis verschlechterte sich von -0,8 Mio € auf -29,9 Mio € aufgrund von negativen Währungskurseffekten in 2017.

Die positive Verkehrsentwicklung der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** führte in 2017 zu einer Umsatzsteigerung von 8,3 %. Das EBITDA der Gesellschaft verschlechterte sich im Vorjahresvergleich aufgrund eines überproportionalen Anstiegs der Aufwendungen. In Höhe von 37,3 Mio € erreichte das Ergebnis einen Zuwachs von 6,9 Mio € (+22,7 %). Gegenläufig zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in Euro ergebnisbelastend aus.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	954,1	Umsatzwachstum von über 2 %	910,2	+43,9	+4,8
EBITDA	249,5	Spürbar über Vorjahresniveau	217,9	+31,6	+14,5
EBIT	131,7	Deutlich über Vorjahr	70,4	+61,3	+87,1

Retail & Real Estate in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	521,7	Leichter Umsatzanstieg	493,9	+27,8	+5,6
EBITDA	377,5	Leicht über Vorjahr	368,0	+9,5	+2,6
EBIT	293,8	Leicht über Vorjahr	283,6	+10,2	+3,6

Ground Handling in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	641,9	Leichter Umsatzanstieg	630,4	+11,5	+1,8
EBITDA	51,4	Deutlich über Vorjahresniveau	34,7	+16,7	+48,1
EBIT	11,6	Spürbarer Anstieg	-5,5	+17,1	-

International Activities & Services in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	817,1	Von bis zu etwa 800 Mio €	551,7	+265,4	+48,1
EBITDA	324,8	Rückgang auf rund 330 Mio € [Anlaufkosten für Fortaleza und Porto Alegre von bis zu 15 Mio €]	433,5	-108,7	-25,1
EBIT	205,9	Rückgang auf etwa 210 Mio €	345,2	-139,3	-40,4

Die Segment-Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der gegebenen Prognose 2016.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 2016 lag die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2017 deutlich über dem Vorjahresniveau bei 10.832,4 Mio € (+22,1 %).

Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 2.081,6 Mio € auf 9.779,3 Mio € im Wesentlichen aufgrund gestiegener Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Zusammenhang mit der operativen Übernahme der griechischen Regionalflughäfen zu. Hierbei handelte es sich um die geleistete Einmalgebühr, aktivierte Mindestkonzessionszahlungen sowie Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur der Flughäfen. Weiterhin erhöhten die Anschaffungskosten der Konzessionen für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** verringerten sich – trotz stichtagsbedingt gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – im Wesentlichen aufgrund eines gesunkenen Zahlungsmittelbestands im Zuge der Finanzierung von Fraport Greece auf 1.053,1 Mio € (-10,4 %).

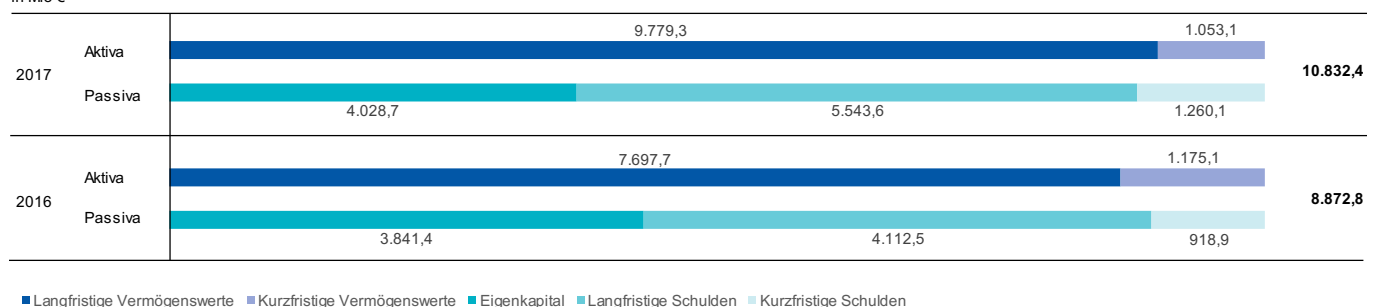
Trotz der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** in 2017 von 3.841,4 Mio € auf 4.028,7 Mio € (+4,9 %). Hintergrund des Anstiegs waren vor allem das positive Konzern-Ergebnis sowie die Eigenkapitaleinzahlung des Minderheitsgesellschafters von Fraport Greece. Verringert um die Posten „Nicht beherrschende Anteile“ in Höhe von 160,6 Mio € sowie den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 138,7 Mio € erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 31. Dezember 2017 einen Wert von 34,4 % und lag damit um 6,2 Prozentpunkte unter dem Wert zum 31. Dezember 2016 von 40,6 %.

Die **langfristigen Schulden** stiegen aufgrund höherer Finanzschulden und sonstiger Verbindlichkeiten signifikant um 1.431,1 Mio € auf 5.543,6 Mio € (+34,8 %). Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich spürbar von 918,9 Mio € auf 1.260,1 Mio € (+37,1 %). Grund hierfür waren ebenfalls vor allem höhere Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten. Die kurz- und langfristigen Schulden stiegen insbesondere im Zuge der Finanzierung und Konzessionsverbindlichkeiten von Fraport Greece und im Zusammenhang mit den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

Die **Konzern-Liquidität** reduzierte sich zum 31. Dezember 2017 im Wesentlichen durch die Mittelabflüsse im Zusammenhang mit den Akquisitionen in Griechenland und Brasilien um 228,9 Mio € auf 1.018,6 Mio € (im Vorjahr: 1.247,5 Mio €). Demgegenüber standen um 927,6 Mio € höhere kurz- und langfristige Finanzschulden in Höhe von insgesamt 4.531,0 Mio € (im Vorjahr: 3.603,4 Mio €), die im Wesentlichen aus der Projektfinanzierung in Griechenland resultierten. Hieraus ergaben sich um 1.156,5 Mio € höhere **Netto-Finanzschulden** von 3.512,4 Mio € (im Vorjahr: 2.355,9 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 94,2 % (im Vorjahr: 65,4 %), die sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Fremdkapitals um 28,8 Prozentpunkte erhöhte.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember

in Mio €



Zugänge zum Anlagevermögen

Im Berichtszeitraum 2017 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 2.591,1 Mio € (im Vorjahr: 376,6 Mio €). Der Haupttreiber für diese Zunahme waren Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ in Höhe von 2.197,9 Mio € (im Vorjahr: 32,2 Mio €). Auf „Sachanlagen“ entfielen im vergangenen Geschäftsjahr 287,1 Mio € (im Vorjahr: 266,9 Mio €), auf „Finanzanlagen“ 96,9 Mio € (im Vorjahr: 70,6 Mio €), 9,0 Mio € betrafen den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ (im Vorjahr: 6,2 Mio €) und 0,2 Mio € die Position „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 0,7 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 20,4 Mio € (im Vorjahr: 18,8 Mio €).

Die Zugänge bei den „Flughafen-Betreiberprojekten“ betrafen in Höhe von 1.763,1 Mio € Fraport Greece sowie in Höhe von 388,6 Mio € die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre. Die Zugänge beinhalteten die jeweiligen aktivierten Flughafenkonzessionen, die aktivierten Mindestkonzessionszahlungen sowie die getätigten Investitionen in die Infrastruktur der Flughäfen.

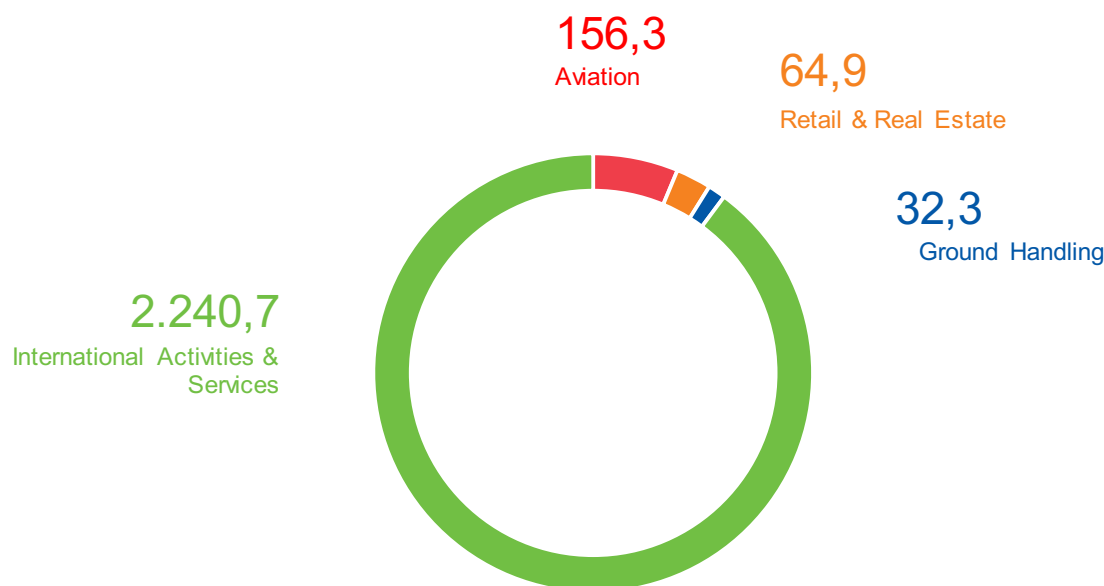
Bei der Fraport AG betragen die Zugänge zum Anlagevermögen 279,0 Mio € (2016: 254,1 Mio €). Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen von 158,8 Mio € und kapazitätsschaffende Investitionen in das Projekt Ausbau Süd in Höhe von rund 103,0 Mio € im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 am Standort Frankfurt sowie kapazitätserweiternde Maßnahmen in Höhe von 17,2 Mio €, wie unter anderem in den Flugsteig C im Terminal 1.

Die Zugänge zum Finanzanlagevermögen in Höhe von 96,9 Mio € resultierten vor allem aus dem positiven Ergebnisbeitrag der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya, aus der erstmaligen Erfassung der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Frankfurt Airport Retail sowie aus Wertpapieren.

Die Zugänge zu Flughafen-Betreiberprojekten, Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien verteilten sich auf die einzelnen Segmente wie folgt:

Zugänge je Segment

in Mio €



Die Investitionen in Höhe von 156,3 Mio € (im Vorjahr: 126,5 Mio €), die im Segment **Aviation** anfielen, betrafen insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd sowie die Sanierung der Rollbahnen am Flughafen Frankfurt.

Im Geschäftsjahr 2017 entfielen die Investitionen in Höhe von 64,9 Mio € des Segments **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 62,4 Mio €) im Wesentlichen ebenfalls auf die kapazitätserweiternden Maßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 32,3 Mio € (im Vorjahr: 36,9 Mio €). Diese betrafen neben den Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd auch Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 2.240,7 Mio € (im Vorjahr: 80,2 Mio €). Die Zugänge resultierten im Wesentlichen aus den oben genannten aktivierten Flughafenkonzessionen, den aktivierten Mindestkonzessionszahlungen sowie den getätigten Investitionen in die Infrastruktur der Flughäfen im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

Im Rahmen der Konzessionen in Griechenland, Brasilien und Lima bestehen Ausbau- und Erweiterungsverpflichtungen in die Flughafen-Infrastrukturen. Nähere Informationen beinhalten die Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 64 sowie die Kapitel „Geschäftsausblick“ und „Mittelfristausblick“ ab Seite 126.

Zeitwerte

Für Vermögenswerte und Schulden, die im Fraport Konzern-Abschluss nicht zu Zeitwerten bewertet sind, können sich Unterschiede zwischen Buchwerten und Zeitwerten ergeben. Zum Überblick über die Bewertungsmethoden für wesentliche Bilanzpositionen wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Die immateriellen Vermögenswerte des Anlagevermögens bestehen zu rund 95 % aus Investments in Flughafen-Betreiberprojekte. Während deren Buchwert sich aus den fortgeführten Anschaffungskosten ergibt und im Wesentlichen abhängig ist von der Höhe der ermittelten Anschaffungskosten und der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsverträge als Grundlage der planmäßigen Abschreibung, wird der Zeitwert der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Wesentlichen getrieben durch die Entwicklung der Verkehrs- und Passagierzahlen an den Konzessionsflughäfen und die sich daraus ergebenden Cash Flows.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns resultiert überwiegend aus Grundstücken/Gebäuden (rund 56 %) und Technischen Anlagen und Maschinen (rund 25 %) der Fraport AG. Während sich Zeitwerte der Grundstücke aus Bodenrichtwerten ableiten lassen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 21), ergeben sich Zeitwerte der Flughafeninfrastruktur (Gebäude, technische Anlagen und Maschinen) aus entsprechenden Wiederbeschaffungskosten.

Die Zeitwerte der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 22) ergeben sich auf Basis von Bodenrichtwerten (Grundstücke) beziehungsweise Ertragswerten (Gebäude). Die Zeitwerte der in den Vorräten ausgewiesenen Grundstücke zum Verkauf (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 28) ergeben sich ebenfalls auf Basis von Bodenrichtwerten.

Zur Angabe der Zeitwerte für derivative und nicht derivative Finanzinstrumente wird auf Tz. 40 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 790,7 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 207,5 Mio € signifikant über dem Vorjahreswert (+ 35,6 %). Gründe für den Anstieg waren im Vergleich zum Vorjahr vor allem die deutliche Verbesserung des betrieblichen Bereichs aufgrund des operativen Beitrags von Fraport Greece sowie die positive operative Entwicklung am Standort Frankfurt.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag in Höhe von 1.869,2 Mio € substantiell um 1.828,1 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2016. Dies ist im Wesentlichen auf die für den Beginn der operativen Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen gezahlte Einmalgebühr in Höhe von rund 1,2 Mrd € sowie die Anschaffungskosten der Konzessionen für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre von rund 181 Mio € zurückzuführen, die die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte erhöhten. Einen gegenläufigen Effekt hatten die im Vorjahreszeitraum ausgeschüttete Dividende der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya sowie die Einmaleffekte im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts und des Anteilsverkaufs an der Thalita Trading Ltd.

Der höhere Operative Cash Flow führte korrespondierend zu einem deutlich gestiegenen **Free Cash Flow** von 393,1 Mio € (im Vorjahr: 301,7 Mio €). Unter Berücksichtigung von Investitionen in und Erlösen aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie der Rückzahlung von Termingeldanlagen lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 1.604,5 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 22,2 Mio €).

Als Resultat neuer Finanzschulden im Zuge der Finanzierungen von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie der mit Fraport Greece in Zusammenhang stehenden getätigten Kapitaleinzahlungen „Nicht beherrschender Anteile“ ergab sich zum 31. Dezember 2017 ein **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** von 879,7 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 347,6 Mio €).

Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies Fraport zum Bilanzstichtag 2017 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 461,0 Mio € aus (im Vorjahr: 448,8 Mio €).

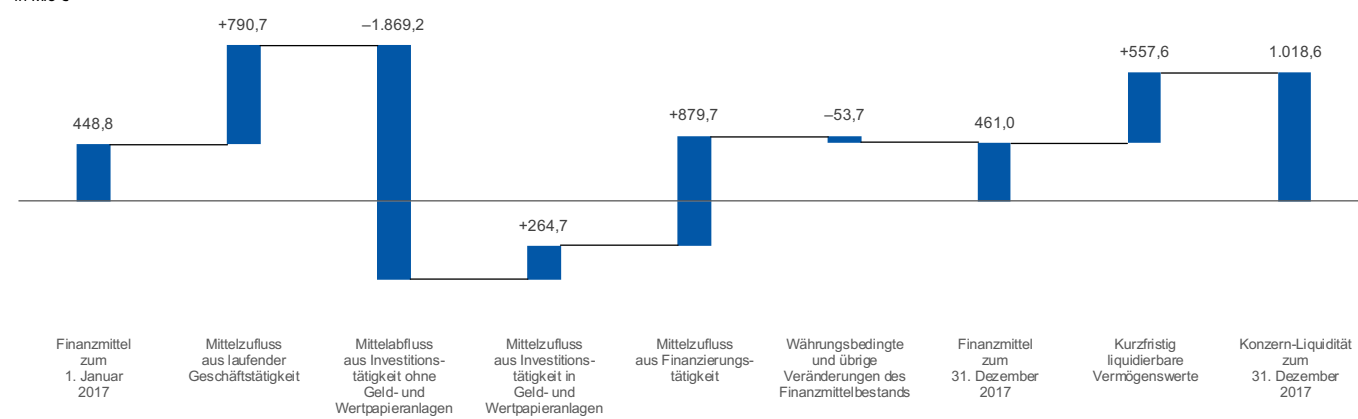
Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Bank- und Kassenbestände	185,4	208,2
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	275,6	240,6
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	461,0	448,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	112,6	263,9
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	55,8	23,3
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	629,4	736,0

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität

in Mio €



Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns in 2017 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den Operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (23,0 %), Anleihen (21,0 %), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (15,2 %), Projektfinanzierungen (18,0 %) sowie Schuldscheindarlehen (22,8 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 550 Mio € und hat sich damit um 205 Mio € verringert (-27 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,4 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 4,0 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 20,5 %, der fixe Anteil bei rund 79,5 % (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 23 %, fixer Anteil: rund 77 %). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug rund 2,8 % (im Vorjahr: 3,1 %).

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von marktüblichen Projektfinanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheinanleihen	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42 %
			2022			2,90 %
			2030			4,00 %
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74 % p. a.
			2022			3,06 % p. a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0 % p. a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.
	2014	50	2021	endfällig	fix	1,436 % p. a.
	2017	135	2025	endfällig	fix	1,395 % p.a.
			2027			1,81 % p.a.
2017	150	2024	endfällig	fix	1,086 % p.a.	
		2027			1,609 % p.a.	
Fördermittel-Darlehen	2009	490	2018 – 2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2016	200	2026	endfällig	fix	1,18 % p. a.
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1993 – 2017	1.038,8	2018 – 2028	überwiegend endfällig	überwiegend fix	0,76 % – 5,08 % p.a.
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017	815,8	2034 – 2041	fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	überwiegend fix	4,5 % – 6,0 % p.a.

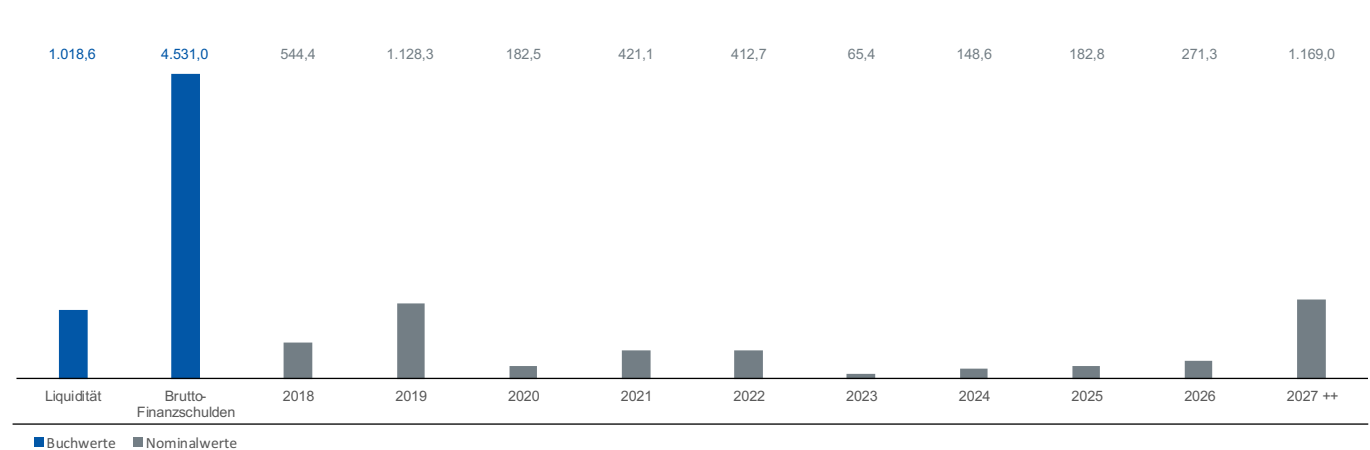
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Fördermittel-Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland, 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 Fälligkeitstellung der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft. Hinsichtlich der finanziellen Kennzahlen waren sämtliche Klauseln zum Bilanzstichtag 2017 eingehalten.

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2017

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 523,8 Mio € (im Vorjahr: 467,1 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2017 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

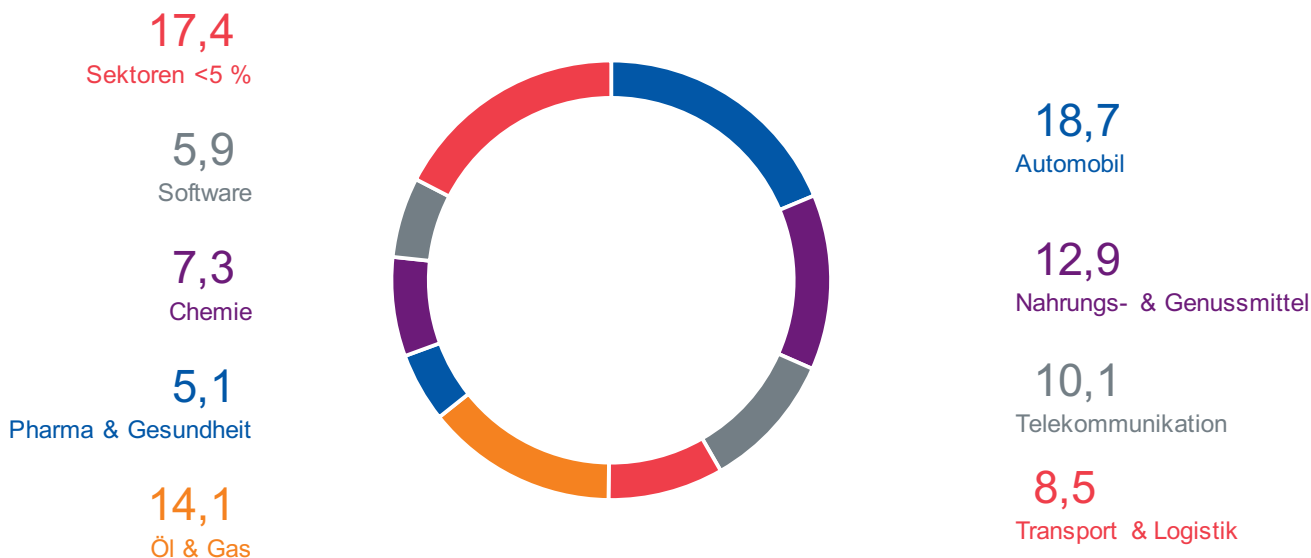
Anlageart	Marktwerte in Mio € ¹⁾	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	25,0	0,7	variabel
	3,5	2,9	fix
Tagesgelder	0,0	0,0	fix
Termingelder	93,3	0,5	fix
	0,0	0,0	variabel
Anleihen	69,3	1,2	variabel
	291,1	2,5	fix
davon Staaten	0,0	0,0	fix
davon Finanztitel	37,2	1,3	variabel
	67,1	1,1	fix
davon Versicherungen	6,5	0,2	fix
davon Industrie	32,2	1,0	variabel
	217,4	2,8	fix
Commercial Paper	0,0	0,0	fix

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

Die Industrie-Schuldscheindarlehen und -Anleihen verteilten sich zum 31. Dezember 2017 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 278,1 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

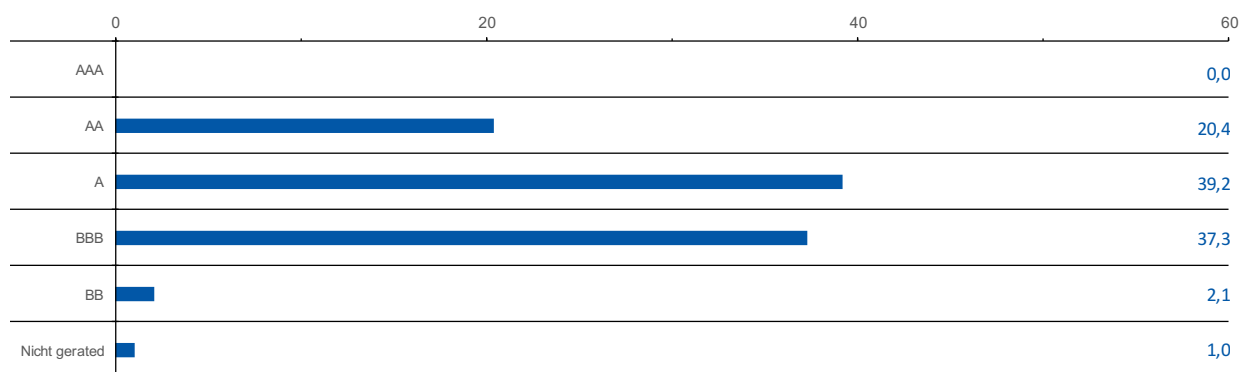
in %



Die Ratings sämtlicher Anlagen im Asset-Management sind der Grafik zu entnehmen.

Ratingstruktur der Anlagen

in %



Zum Bilanzstichtag befanden sich neben gerateten (99,0 %) auch nicht geratete Assets (1,0 %) im Industrie-Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2017 einen Wert von -0,33 % (-1,6 Mio €) aus, das heißt, es wurde im Asset Management ein positiver Beitrag erzielt.

Zum Bilanzstichtag standen dem Fraport-Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 758,0 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 580,4 Mio €), die jedoch in Höhe von 276,4 Mio € zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährig Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Investitionen in Sachanlagen	287,1	In etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber	266,9	+20,2	+7,6
Operativer Cash Flow	790,7	Spürbar über Vorjahr	583,2	+207,5	+35,6
Free Cash Flow	393,1	Auf dem Niveau des Vorjahres beziehungsweise leicht darunter	301,7	+91,4	+30,3
Netto-Finanzverschuldung	3.512,4	Zunahme von etwa 900 Mio € [Zunahme von rund 1,2 Mrd €]	2.355,9	+1.156,5	+49,1
Gearing Ratio (%)	94,2	Deutlicher Anstieg	65,4	+28,8 PP	–
Konzern-Liquidität	1.018,6	Deutlicher Rückgang	1.247,5	–228,9	–18,3
Eigenkapital	4.028,7	Um bis zu etwa 10 % über Vorjahr	3.841,4	+187,3	+4,9
Eigenkapitalquote (%)	34,4	Leicht unter Vorjahresniveau	40,6	–6,2 PP	–

Die gute operative Entwicklung in Frankfurt als auch an den Konzern-Standorten führte zu einem signifikanten Anstieg des Operativen Cash Flows und in der Folge – entgegen der gegebenen Prognose 2016 – zu einer deutlichen Zunahme des Free Cash Flows. Aufgrund des etwas geringeren Anstiegs des Eigenkapitals von 4,9 % verringerte sich die Eigenkapitalquote deutlich um 6,2 Prozentpunkte auf 34,4 %.

Die Entwicklung der weiteren Kennzahlen lag innerhalb der gegebenen Prognose 2016.

Wertorientierte Steuerung

Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Adjustiertes EBIT ¹⁾	696,6	691,0	131,8	70,4	292,8	283,1	16,4	–3,4	255,6	340,9
Fraport-Assets	6.965,8	6.069,2	2.683,8	2.463,9	1.891,1	1.903,1	574,2	604,4	1.816,8	1.097,9
Kapitalkosten vor Steuern	466,7	522,0	179,8	211,9	126,7	163,7	38,5	52,0	121,7	94,4
Wertbeitrag vor Steuern	229,9	169,1	–48,0	–141,5	166,1	119,4	–22,1	–55,4	133,9	246,4
ROFRA in %	10,0	11,4	4,9	2,9	15,5	14,9	2,9	–0,6	14,1	31,0

¹⁾ Adjustiertes EBIT = EBIT zuzüglich der Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften.

Im Geschäftsjahr 2017 stieg der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns deutlich um 60,8 Mio € auf 229,9 Mio € (im Vorjahr: 169,1 Mio €). Dieser Anstieg ist auf gesunkene Kapitalkosten zurückzuführen, die sich aus der Absenkung des WACC von 8,6 % auf 6,7 % ergaben sowie auf die operative Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen und die Erholung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya. Gegenläufig wirkte der Wegfall der Konzern-EBIT hebenden Einmaleffekte im Vorjahr aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt. Der Wertbeitrag des Segments Aviation verbesserte sich deutlich von –141,5 Mio € auf –48,0 Mio €, blieb jedoch weiterhin negativ. Diese Verbesserung resultierte neben dem Effekt aus den Kapitalkosten überwiegend aus der außerplanmäßig vollständigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Konzern-Gesellschaft FraSec im Vorjahr. Auch im Segment Retail & Real Estate wurde der Wertbeitrag maßgeblich durch die veränderten Kapitalkosten beeinflusst. Darüber hinaus führte das verbesserte Segment-EBIT zu einem Anstieg des Wertbeitrags von 119,4 Mio € auf 166,1 Mio €. Der negative Wertbeitrag im Segment Ground Handling erhöhte sich unter anderem aufgrund positiver Verkehrseffekte von –55,4 Mio € auf –22,1 Mio €. Der Wertbeitrag des Segments International Activities & Services reduzierte sich von 246,4 Mio € auf 133,9 Mio €. Verantwortlich hierfür war der Wegfall der oben beschriebenen Einmaleffekte im Vorjahr. Positiv trugen die operative Übernahme der griechischen Regionalflughäfen sowie die deutliche Erholung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya bei.

Der ROFRA des Fraport-Konzerns reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der Einmaleffekte im Vorjahr von 11,4 % auf 10,0 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährige Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Konzern-Wertbeitrag	229,9	In etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber	169,1	+60,8	+36,0
ROFRA (%)	10,0	Leicht unterhalb des Vorjahreswerts	11,4	–1,4 PP	–
Wertbeitrag Aviation	–48,0	Spürbare Verbesserung, weiterhin im negativen Bereich	–141,5	+93,5	–
Wertbeitrag Retail & Real Estate	166,1	Verbesserung in einem mittleren zweistelligen Mio-€-Bereich	119,4	+46,7	+39,1
Wertbeitrag Ground Handling	–22,1	Deutlich über Vorjahreswert, weiterhin im negativen Bereich	–55,4	+33,3	–
Wertbeitrag International Activities & Services	133,9	Signifikanter Rückgang, weiterhin im positiven Bereich	246,4	–112,5	–45,7

Der Konzern-Wertbeitrag entwickelte sich aufgrund der konzernweiten guten operativen Entwicklung spürbar besser als prognostiziert. Der Wertbeitrag des Segments Aviation nahm im Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 zusätzlich aufgrund der guten Passagierentwicklung in Frankfurt deutlich zu.

Die Wertbeiträge der Segmente Retail & Real Estate, Ground Handling sowie International Activities & Services sowie der ROFRA entwickelten sich innerhalb der gegebenen Prognose 2016.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2017 mit 85 % um drei Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 82 %). Dabei wurde in allen vier Quartalen der Wert von 85 % erreicht (im Vorjahr: Q1 81 %, Q2 82 %, Q3 83 % und Q4 82 %). Zahlreiche Service- und Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Serviceprogramms „Great to have you here!“ wirkten sich auch auf einzelne Zufriedenheitskriterien sehr positiv aus. Positiv wurden unter anderem die Möglichkeiten zum Zeitvertreib bis zum Abflug bewertet. Insbesondere die Bewertung der Sauberkeit der Terminals verbesserte sich deutlich.

Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 79,4 % um 5,4 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 74,0 %). Das weiterhin starke Passagierwachstum führte am Flughafen Lima zu einem rückläufigen Wert zufriedener Passagiere von 82,0 % (in der vorherigen Studie: 96,0 %). Die hohe Auslastung der Terminals und Infrastruktur wirkten sich negativ auf die Passagierzufriedenheit aus. An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote – analog dem Vorjahr – bei knapp 97 %. Bei einem deutlichen Passagierwachstum war die Anzahl der Beschwerden in Ljubljana in 2017 leicht rückläufig und lag bei 64 (im Vorjahr: 72 Beschwerden).

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,5 % und lag damit um 0,2 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Insbesondere verspätete Flüge, schlechte Wetterverhältnisse und eine IT-Störung im Dezember 2017 hatten einen negativen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. Im ersten Quartal 2017 (98,8 % gegenüber 99,1 % im ersten Quartal 2016) sank die Konnektivität um 0,3 Prozentpunkte. Im zweiten und dritten Quartal 2017 blieben die Werte nahezu konstant bei 98,6 % beziehungsweise 98,4 % (Q2 2016: 98,7 % und Q3 2016: 98,5 %). Auch im vierten Quartal lag der Wert mit 98,2 % um 0,4 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahresquartals (98,6 %).

Pünktlichkeitsquote

Die Pünktlichkeit der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt lag mit einem Wert von 74,1 % unter dem Vorjahreswert (2016: 79,5 %). Neben vermehrt ungünstigen Witterungseinflüssen über das Jahr verteilt, wurde die Pünktlichkeitsquote unter anderem durch eingeflogene Verspätungen und in der Verantwortung der Fluggesellschaften liegende Gründe negativ beeinflusst, die in der gegebenen Prognose 2016 nicht beinhaltet waren. Das erste Quartal des Jahres wies mit 80,5 % eine relativ hohe Pünktlichkeit aus (Q1 2016: 83,4 %). Im zweiten und dritten Quartal lag die Pünktlichkeit in Summe unter der Vorjahresquote (Q2: 75,3 %, Q3: 68,5 %; im Vorjahr Q2: 77,8 %, Q3: 78,1 %). Auch im letzten Quartal fiel die Pünktlichkeit mit 73,3 % gegenüber dem Vorjahr mit 79,3 % ab.

Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Verfügbarkeitsquote der Terminalanlagen in Frankfurt lag im Gesamtjahr 2017 bei 97,1 % (im Vorjahr: 96,7 %). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 92,6 % wirkten sich 2017 im Wesentlichen Sperrungen durch diverse Bautätigkeiten negativ auf die Verfügbarkeit der Skyline-Bahn aus. Ohne Baustellen hätte die Verfügbarkeit bei 99,8 % gelegen.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,87 und damit leicht über dem Wert des Vorjahres von 2,91. In der Fraport AG sowie der überwiegenden Anzahl der Konzern-Gesellschaften verbesserte sich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Die Rücklaufquote lag mit 52 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 49 %).

Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2017 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 28,0 % (im Vorjahr: 30,5 %). Der Rückgang der Quote ist auf organisatorische Veränderungen sowie zum 31. Dezember 2017 vakante Führungspositionen, die zuvor von Frauen besetzt waren, zurückzuführen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2017 verringerte sich die Krankenquote um 0,4 Prozentpunkte auf 7,5 % (im Vorjahr: 7,9 %). Insbesondere in der Fraport AG und den personalstarken Konzern-Gesellschaften FraSec sowie FraGround verbesserte sich die Krankenquote. In den Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija und FraCareServices verschlechterte sich die Krankenquote hingegen leicht.

1.000-Mann-Quote

Während die Gesamtunfälle deutlich rückläufig waren (–136 Unfälle), ereigneten sich im Berichtsjahr 554 meldepflichtige Arbeitsunfälle, was einer Steigerung um 34 meldepflichtige Arbeitsunfälle entsprach (im Vorjahr: 520). Insbesondere im Segment Ground Handling ereigneten sich zu Beginn des Geschäftsjahres 2017 witterungsbedingt mehr Unfälle. Somit ergab sich, bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten, eine 1.000-Mann-Quote von 25,5 (im Vorjahr: 24,3; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben).

Klimaschutz

CO₂-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO₂-Emission rund 209.668 Tonnen CO₂ und damit 8,2 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 228.389 t CO₂). Die Emissionsminderung ist sowohl auf Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz als auch auf Verbesserungen der ökologischen Qualität der bezogenen Energiearten, der sogenannten Emissionsfaktoren, zurückzuführen.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2017	Gegebene Prognose 2016 [unterjährige Anpassung]	2016	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit (Frankfurt) in %	85	Mindestens 80 %	82	+3 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,5	Besser als 98,5 %	98,7	-0,2 PP
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) in %	74,1	In etwa unverändert hohes Niveau	79,5	-5,4 PP
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) in %	97,1	Deutlich über 90 %	96,7	+0,4 PP
Mitarbeiterzufriedenheit ¹⁾	2,87	Auf dem Niveau von besser als 3,0 stabilisieren	2,91	+0,04
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) in % ²⁾	28,0	–	30,5	-2,5 PP
Krankenquote in % ²⁾	7,5	–	7,9	-0,4 PP
1.000-Mann-Quote ³⁾	25,5	Bestätigung auf niedrigem Niveau von 2016	24,3	+1,2
CO ₂ -Emission in t ^{2), 4)}	209.668	–	228.389	-8,2 %

¹⁾ Beinhaltet die Fraport AG sowie 12 Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt und die Konzern-Gesellschaften Twin Star und Fraport Slovenija.

²⁾ Aufnahme als nichtfinanzieller Leistungsindikator zum Gesamtjahr 2017, erstmalige Prognose für 2018.

³⁾ Werte zum Stichtag 31. Dezember 2017 beziehungsweise 31. Dezember 2016. Aufgrund von Nachmeldungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

⁴⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Die Erläuterungen zu den Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2016 bei der Gepäck-Konnektivität, Pünktlichkeitsquote sowie der 1.000-Mann-Quote sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen. Die weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entwickelten sich innerhalb der Prognosen.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten im Konzern

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.673	20.322	+351	+1,7
davon Fraport AG	10.204	10.487	-283	-2,7
davon Konzern-Gesellschaften	10.470	9.835	+635	+6,5
davon in Deutschland	18.120	18.333	-213	-1,2
davon im Ausland	2.553	1.989	+564	+28,4

Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum erhöhte sich die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2017 auf 20.673 (im Vorjahr: 20.322). In der Fraport AG kam es unter anderem aufgrund einer erhöhten Fluktuation im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2016 initiierten Programm zum Personalstrukturwandel zu einem verringerten Personalstand (-283 Beschäftigte). Das gestiegene Passagieraufkommen in Frankfurt erhöhte den Personalbedarf in den Konzern-Gesellschaften FraGround (+81 Beschäftigte) und FraCareServices (+32 Beschäftigte).

Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand hauptsächlich als Folge der operativen Übernahme der griechischen Regionalflughäfen (+486 Beschäftigte) sowie aufgrund der erstmaligen Erfassung der neuen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+25 beziehungsweise +12 Beschäftigte).

Mit 8,3 % lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr unter dem Wert des Vorjahres von 9,4 %. Diese Reduktion ist durch den geringeren Mitarbeiterabgang im Konzern bei gleichzeitig erhöhter Anzahl an Eintritten, vor allem durch Fraport Greece, bedingt.

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2017	2016	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	5.881	6.048	-167	-2,8
Retail & Real Estate	651	645	+6	+0,9
Ground Handling	8.600	8.649	-49	-0,6
International Activities & Services	5.541	4.980	+561	+11,3

Während das Segment Aviation im vergangenen Geschäftsjahr vorrangig aufgrund einer rückläufigen Beschäftigtenzahl in der Konzern-Gesellschaft FraSec (–79 Beschäftigte) und der Fraport AG (–62 Beschäftigte) eine geringere Mitarbeiterzahl auswies, blieb der Personalstand im Segment Retail & Real Estate nahezu konstant (+6 Beschäftigte). Im Segment Ground Handling verringerte sich die Mitarbeiterzahl insbesondere aufgrund weniger Beschäftigter im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste der Fraport AG (–175 Beschäftigte), auch infolge des Programms zum Personalstrukturwandel. Im Segment International Activities & Services erhöhte sich im Berichtszeitraum die Mitarbeiterzahl insbesondere aufgrund von Fraport Greece (+486 Beschäftigte) und der neuen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+25 beziehungsweise +12 Beschäftigte).

Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	24.598	22.650	+1.948	+8,6
davon Fraport AG	10.747	11.164	–417	–3,7
davon Konzern-Gesellschaften	13.851	11.486	+2.365	+20,6
davon in Deutschland	21.732	20.555	+1.177	+5,7
davon im Ausland	2.866	2.095	+771	+36,8

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag erhöhte sich die Zahl der Gesamtbeschäftigten (Beschäftigte inklusive Gemeinschaftsunternehmen, Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2017 von 22.650 auf 24.598 (+1.948 Beschäftigte). Der Zuwachs ist insbesondere auf die erstmalige Einbeziehung des Gemeinschaftsunternehmens Frankfurt Airport Retail (+789 Beschäftigte) sowie die Konzern-Gesellschaften FraGround (+306 Beschäftigte) und FraSec (+159 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland kam es unter anderem aufgrund von Fraport Greece (+405 Beschäftigte) und den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+159 beziehungsweise +91 Beschäftigte) zu einer Erhöhung des Personalstands.

Entwicklung der Personalstruktur

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

Die Frauenquote erhöhte sich im Geschäftsjahr 2017 leicht auf 25,0 % (im Vorjahr: 24,2 %). Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg leicht von 43,5 Jahren auf 43,6 Jahre. Eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) besaßen 24,6 % der Beschäftigten (im Vorjahr: 20,5 %). Die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 7,9 % (im Vorjahr: 8,3 %).

Forschung und Entwicklung

Bei Fraport ist die Förderung von Innovationen sowohl in den Unternehmenszielen als auch in den Führungsgrundsätzen fest verankert. Ziel ist es, durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen zu entsprechen und dennoch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden. Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Gleichwohl werden jedoch im geringen Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten, wie Software, aktiviert. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4 und Tz. 20).

Zudem hat sich Fraport, um alle Potenziale zu nutzen, zweigleisig aufgestellt: Das Ideenmanagement bündelt die Kreativität der Beschäftigten, während im Innovationsmanagement gezielt Projekte mit externen Partnern entwickelt werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105).

Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Ideenmanagement ausgerichtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 596 Ideen eingereicht und 81 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 689 Ideen, 45 Umsetzungen). Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, einen wirtschaftlichen Nutzen von mindestens 300.000 € pro Jahr zu generieren. Im Geschäftsjahr 2017 lag der wirtschaftliche Nutzen bei 557.133 € (im Vorjahr: 389.242 €).

Im Innovationsmanagement vernetzt sich Fraport gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „Best Practice“-Unternehmen anderer Branchen. Der Mehrwert liegt in der koordinierten Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und regionalen wissenschaftlichen Einrichtungen. Das Ziel ist, zukunftsweisende Logistikprojekte und technische Entwicklungen zu unterstützen und die Attraktivität des Standorts Frankfurt weiter zu steigern. Im Herbst 2017 wurde erstmals eine vierwöchige Testfahrt eines autonom fahrenden Shuttles zur Mitarbeiterbeförderung erfolgreich durchgeführt. Zudem wurden insbesondere im Bereich der Passagierinformation Neuerungen aus der Robotik sowie der künstlichen Intelligenz zur weiteren Verwendung geprüft (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105).

Umwelt

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

Die Maßnahmen, die Fraport dabei anstößt und umsetzt, sind breit gefächert. In diesem Zusammenhang werden wichtige Themen gebündelt und die ergriffenen Maßnahmen durch Zielvorgaben und deren Erreichungsgrade verfolgt. Zu diesen Themen zählen unter anderem der Klima- sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes werden insbesondere durch den CO₂-Ausstoß des Konzerns gemessen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58 sowie Kapitel „Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 95). Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich Fraport unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten.

Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Die Managementaktivitäten der Fraport AG betreffen überwiegend die Emission in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs betreffen am Flughafen Frankfurt hauptsächlich die Verbesserung der Energieeffizienz der Gebäude, Anlagen und Prozesse. Dazu gehört auch die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebe, insbesondere Strom, als Ersatz für Benzin und Diesel.

Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Umweltmanagementsysteme dienen dazu, die Prozesse und Aktivitäten des Konzerns möglichst umweltschonend auszuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 89,3 % der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit einem solchen System ausgestattet.

Gesellschaft

Schallschutz

Am Standort Frankfurt wird zwischen aktivem und passivem Schallschutz unterschieden.

Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start-beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Ein Beispiel dafür ist die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), die mehr Effizienz und weitere lärmindernde Anflugverfahren ermöglichen soll. Ziel ist es, die Nutzungsquote von GBAS weiter zu steigern. Auch die Weiterentwicklung des lärmabhängigen Entgeltsystems dient dem aktiven Schallschutz, indem der Einsatz lärmarmen Fluggeräts durch vergleichsweise günstigere Entgeltsätze honoriert wird. Seit Mai 2016 wird bei Betriebsrichtung West nachts das sogenannte Lärmpausenmodell angewendet. Das bedeutet, dass am frühen Morgen (5 bis 6 Uhr) und am späten Abend (22 bis 23 Uhr) einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt werden. Bei Betriebsrichtung Ost kommt das Verfahren „DROps Early Morning“ (Dedicated Runway Operations) zur Anwendung. Durch die wechselnde Nutzung der Start- beziehungsweise Landebahnen in den vergleichsweise verkehrsschwachen Nachtrandstunden soll die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert werden.

Als weitere, in 2017 neu eingeführte freiwillige Maßnahme, wurde ein Bündnis für eine Lärmobergrenze abgestimmt. Sie soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Wenn die Grenze überschritten wird, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen.

Maßnahmen zum passiven Schallschutz haben das Ziel, durch bauliche Anpassungen den Lärmpegel im Gebäudeinnern zu mindern. Rund um den Flughafen Frankfurt hat die Fraport AG gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in rund 86.000 Haushalten. In der direkten Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt sind in der Vergangenheit wiederholt Schäden an Dächern aufgetreten, bei denen Wirbelschleppen von landenden Flugzeugen als Ursache nicht ausgeschlossen werden konnten. Daraufhin hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen. In den Beschlüssen wurde ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt.

Wertschöpfung

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit fast 81.000 direkt Beschäftigten die größte regionale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport zum Bau und zur Modernisierung der Flughafen-Infrastrukturen beauftragt werden. Mit einem Einzugsgebiet von rund 38 Mio Einwohnern in einem Umkreis von etwa 200 Kilometern und durch seine Funktion als größter Cargo-Flughäfen Europas zählt der Standort Frankfurt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten des Landes.

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Ausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) auf rund 3,1 Mrd €. Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 2,2 Mrd €. Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

Weitere Informationen zum ökologischen und gesellschaftlichen Engagement von Fraport sind dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ ab Seite 25 sowie der Konzern-Homepage unter www.fraport.de zu entnehmen.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2017

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2017 eine deutlich positive Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 12.918 Punkten und damit 12,5 % über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2016. Der MDAX erzielte ebenfalls einen starken Anstieg um 18,1 % auf 26.201 Punkte. Die positive Entwicklung der beiden Indizes startete zu Beginn des Jahres. Bereits im ersten Quartal 2017 gewannen der DAX und MDAX 7,2 % beziehungsweise 7,7 %. Die Rally an der deutschen Börse setzte sich im zweiten Quartal 2017 fort. Vor allem das freundliche konjunkturelle Umfeld in Europa sowie die robuste Entwicklung des deutschen Binnen- und Exportmarkts, führten zu einer weiteren Verbesserung der Grundstimmung. Auch die unverändert niedrigen Leitzinsen im Euroraum sowie die günstigen Finanzierungsmöglichkeiten unterstützten den positiven Trend. Auch im dritten Quartal wiesen die beiden Indizes positive Wachstumsraten aus. Der DAX konnte in diesem Zeitraum um 4,1 % zulegen, der MDAX um 6,3 %. Im vierten Quartal flachte die Entwicklung leicht ab. Der DAX schloss zum Ende des Jahres bei 12.918 Punkten und damit um 12,5 % über dem Vorjahr. Der MDAX gewann 18,1 % und beendete das Jahr bei 26.201 Punkten.

Innerhalb des positiven Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Schlusskurs von 91,86 € (im Vorjahr: 56,17 €) deutlich über dem Niveau der deutschen Leitindizes. Nach einem Kursanstieg von 18,1 % im ersten Quartal des vergangenen Geschäftsjahres stieg der Aktienkurs im zweiten Quartal erneut um 16,5 % auf 77,30 € deutlich und notierte im dritten Quartal bei 80,34 € (+3,9 %). Zum Ende des Jahres 2017 markierte der Aktienkurs mit 91,86 € ein neues Allzeithoch. Kumuliert lag der Anstieg der Aktie im Geschäftsjahr 2017 bei 35,69 € (+63,5 %) beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung in Höhe von 1,50 € je Aktie bei 37,19 € (+66,2 %). Haupttreiber der guten Aktienperformance waren insbesondere die gestiegene Passagierentwicklung und -erwartung am Standort Frankfurt wie auch die konzernweit positive Verkehrsentwicklung. Positiv aufgenommen wurden auch das Wachstum des internationalen Geschäfts mit der gelungenen Übernahme der griechischen Regionalflughäfen, dem Gewinn der Konzessionen für die beiden brasilianischen Flughäfen und die deutlich erholte Entwicklung in Antalya, was letztlich zu angehobenen Analysteneinschätzungen führte.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 8,5 Mrd € (im Vorjahr: 5,2 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 15. Rang der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 23). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 14. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 30). Mit durchschnittlich 173.015 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie in 2017 nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 173.666).

Fraport-Aktie

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Eröffnungskurs in €	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28
Schlusskurs in €	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16
Veränderung absolut in € ¹⁾	+35,70	-2,80	+10,90	-6,40	+10,50	+5,90	-9,16	+10,88
Veränderung in % ²⁾	+63,5	-4,7	+22,7	-11,7	+23,8	+15,6	-19,4	+30,0
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	91,86	58,94	62,30	57,77	57,41	49,37	58,10	48,78
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	55,26	45,25	48,04	47,19	42,33	38,41	37,60	34,40
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	74,12	51,77	56,34	52,13	48,38	44,70	49,14	40,43
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	173.015	173.666	151.188	100.101	118.554	156.604	190.671	160.634
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartalsschlusskurs)	8.494	5.192	5.443	4.436	5.020	4.052	3.494	4.335

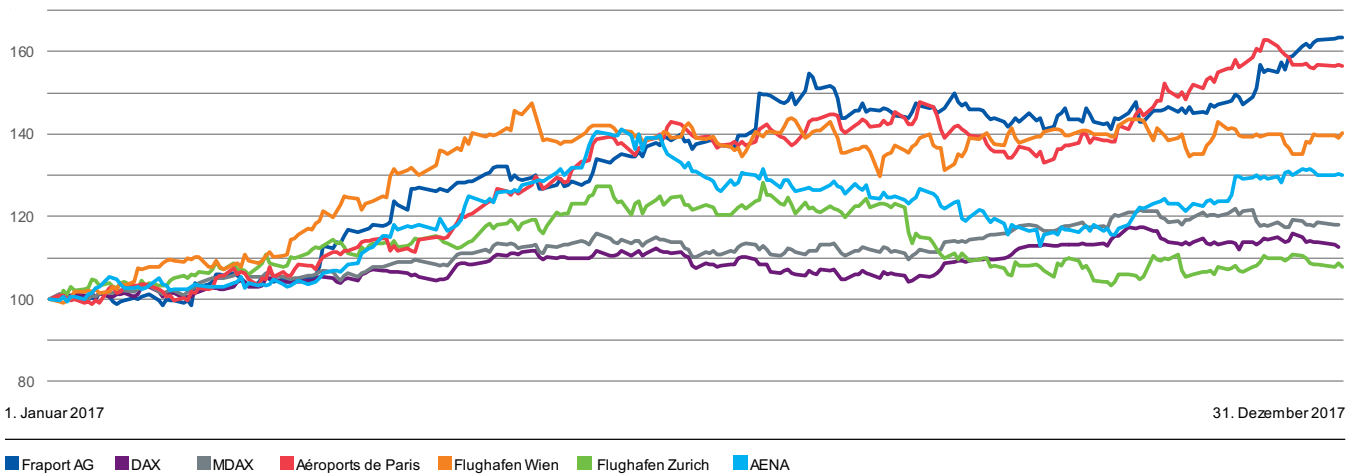
¹⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2017: 37,19 €, 2016: -1,42 €.

²⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2017: 66,2 %, 2016: -4,7 %.

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +56,4 %, Flughafen Wien +40,2 %, AENA +30,0 % und Flughafen Zürich +7,8 %.

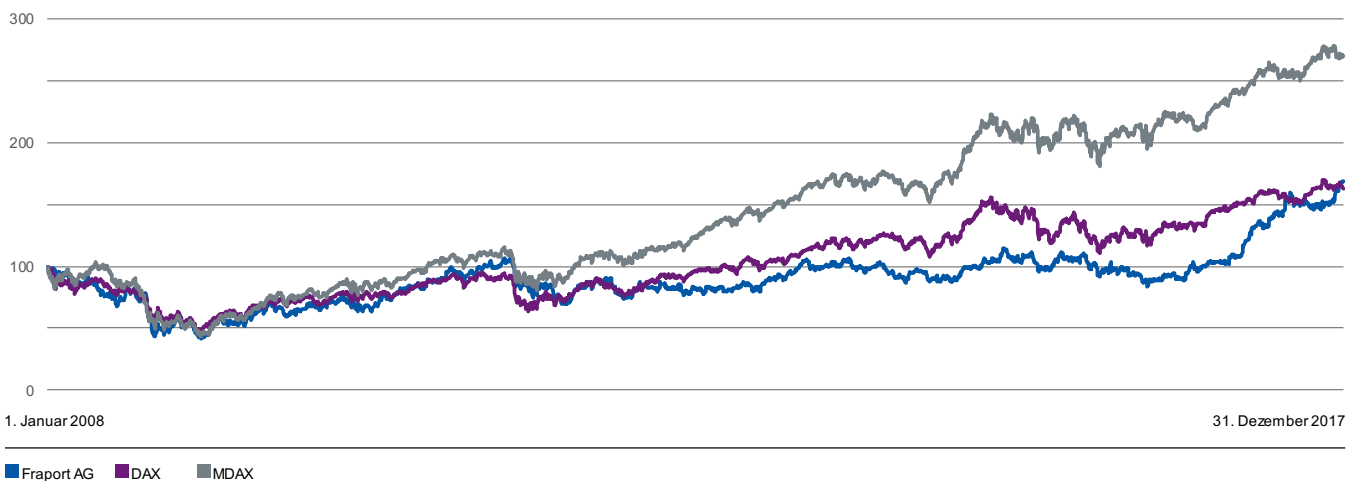
Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2017

in % (auf 100 indiziert)



Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zu DAX und MDAX in den letzten 10 Jahren

in % (auf 100 indiziert)



Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

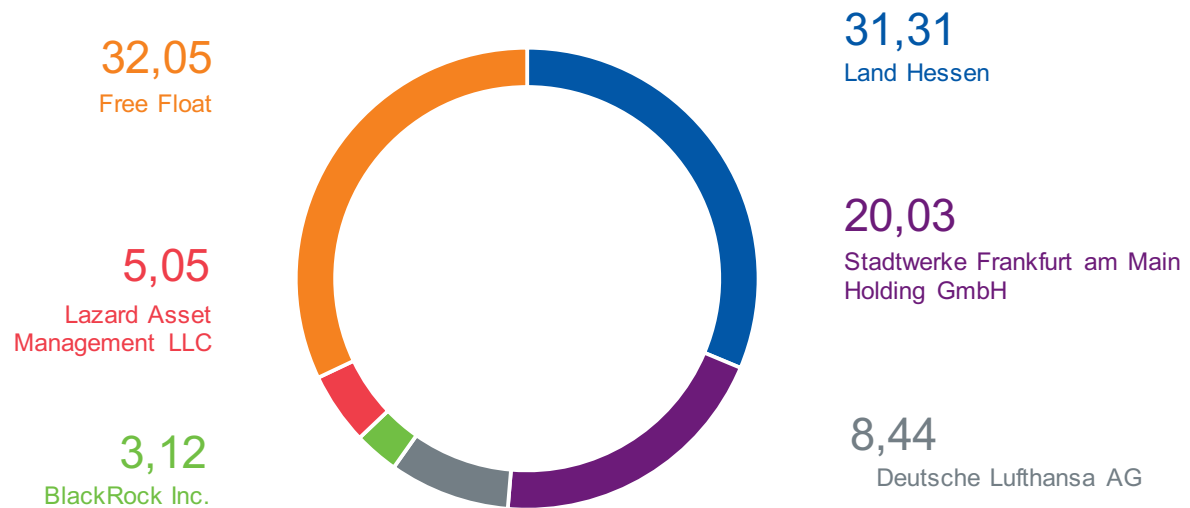
Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. ¹⁾	20. Dezember 2017	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	21. Dezember 2017	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,12 %

¹⁾ Sämtliche Stimmrechte werden nach § 22 WpHG zugerechnet.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2017 ¹⁾

in %



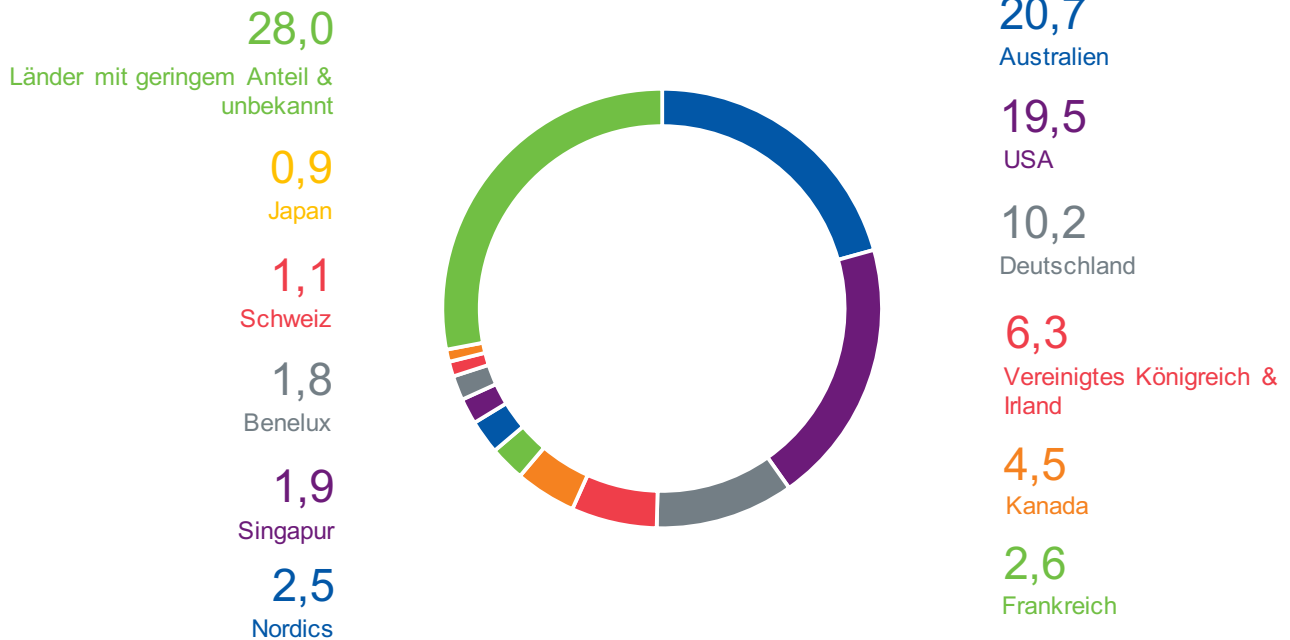
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2017 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfällt mit zusammengerechnet 51,34 % auf deutsche Institutionen. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadt Frankfurt am Main 20,03 %, wobei dieser Stimmrechtsanteil mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten wird. Die Deutsche Lufthansa AG, als Hauptkunde am Flughafen Frankfurt, hält 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und ist damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Der Vermögensverwalter Lazard Asset Management LLC, dessen Aktienanteil aus Australien heraus verwaltet wird, hält seit 15. Dezember 2016 mehr als 5 % der ausgegebenen Aktien (Anteil zum 15. Dezember 2016: 5,05 %). Zuletzt überschritt BlackRock Inc. als weltgrößter institutioneller Investor die 3 %-Meldeschwelle und hält seit 21. Dezember 2017 3,12 % der Fraport-Aktien.

Soweit bekannt, verteilte sich der in Streubesitz befindliche Anteil der Fraport-Aktien (40,22 %) auf folgende Länder:

Streubesitz-Verteilung¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2017 ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, der Deutschen Lufthansa AG und eigene Aktien. Anteile, die über mehrere Tochtergesellschaften gehalten wurden, wurden nicht zusammengefasst.
Quelle: IPREO.

Dividende für das Geschäftsjahr 2017 (Gewinnverwendungsvorschlag)

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

Für das Geschäftsjahr 2017 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,50 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2017 von 91,86 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 1,6 % (im Vorjahr: 2,7 %). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 138,7 Mio € (im Vorjahr: 138,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 330,2 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 42,0 % entsprechen (im Vorjahr: 36,9 %).

Investor Relations (IR)

Eine zeitnahe, konsistente und transparente Kommunikation mit Investoren und Analysten besitzt für die IR-Arbeit der Fraport AG höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- sowie Gruppentermine und Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt. Zentrales Thema der Gespräche war in 2017 die aktuelle sowie zukünftige Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt mit der Entwicklung des Hauptkunden sowie der Low-Cost-Fluggesellschaften. Die Integration der 14 griechischen Regionalflughäfen, die deutliche Verkehrserholung am Flughafen Antalya und der Gewinn der Konzessionen für die beiden Flughäfen in Brasilien, standen ebenfalls im Fokus. Außerdem wurden am Standort Frankfurt insbesondere das Retail-Geschäft, die Entwicklung der Flughafen-Entgelte und der notwendige Kapazitätsausbau durch das Terminal 3 und den dortigen Flugsteig G thematisiert.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 (0)69 690-74842 oder per E-Mail unter investor.relations@fraport.de zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2017 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter www.meet-ir.de rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen Hauptversammlung, am 23. Mai 2017, erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 80.601.425 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (87,20 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de in der Rubrik Investor Relations veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2017 wird am 29. Mai 2018 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

Kapitalmarktrelevante Daten

		2017	2016
Grundkapital Fraport AG ¹⁾	in Mio €	924,7	924,3
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.434.419
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember ²⁾	Stück	92.391.339	92.357.054
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.377.435	92.337.317
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	+66,2	-2,6
Beta relativ zum MDAX		0,55	0,75
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	3,57	4,07
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	3,56	4,06
Kurs-Gewinn-Verhältnis		25,7	13,8
Dividende je Aktie ³⁾	in €	1,50	1,50
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	138,7	138,7
Dividendenrendite zum 31. Dezember ³⁾	in %	1,6	2,7

ISIN	DE 000 577 330 3
Wertpapierkennnummer (WKN)	577 330
Tickerkürzel Reuters	FRAG.DE
Tickerkürzel Bloomberg	FRA GR
Auswahlindizes	MDAX, FTSE4Good Index, Euronext Vigeo (Eurozone 120), Deutschland Ethik 30 Aktienindex, Ethibel Sustainability Index (ESI) Excellence Europe

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien.

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

³⁾ Vorgeschlagene Dividende (2017).

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Risiko- und Chancenbericht

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

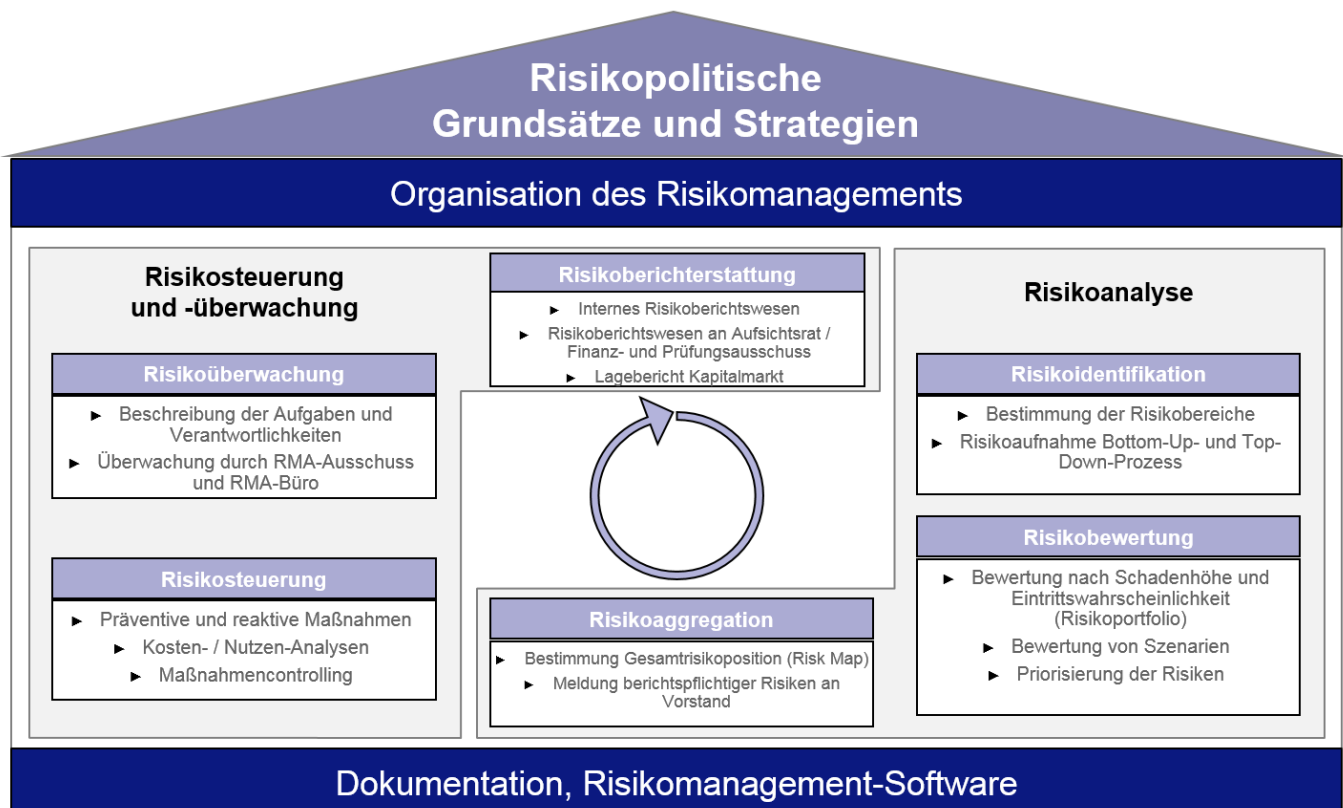
Risikostrategie und -ziele

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

Aus dieser Zielsetzung leiten sich die folgenden Grundsätze ab:

3. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans erfolgt ein Abgleich mit der Chancen- und Risikostrategie, der sich aus der beabsichtigten Geschäftsentwicklung ergibt. Dadurch vermeidet Fraport Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.
4. Das zentrale Risikomanagement verantwortet die Umsetzung und Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems und verknüpft dieses mit dem Chancenmanagement-Prozess.
5. Risiko- und Chancenmanagement sind Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche; dies beinhaltet, dass wesentliche Risiken durch geeignete Maßnahmen gesteuert und auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.
6. 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.
7. Alle Beschäftigten sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System



Der Fraport-Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management sämtlicher wesentlicher Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er mit Aufstellung des Entwicklungsplans (EWP) auch die Risikostrategie und -ziele für den Konzern verabschiedet. Der Vorstand ernennt den Chief Risk Officer und die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA und ist Adressat des für den Konzern relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der ad hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden Mitarbeitern der operativen und unterstützenden Unternehmensbereiche besetzt. Die Geschäftsführung des RMA wird durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System wahrgenommen. 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 Bericht an den Vorstand.

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

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

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

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

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

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

Das Fraport-Risikomanagement-System umfasst lediglich Risiken. Eine Chancenabfrage erfolgt quartalsweise im Rahmen der RMA-Sitzung.

Risikomanagement-Prozess

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

1) Identifikation und Meldung von Risiken

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

2) Bewertung von Risiken

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

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

3) Risikosteuerung

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

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

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

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

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

Berichtsmatrix

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

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

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

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2017

Um die Nutzerfreundlichkeit der Risikomanagement-Software zu erhöhen sowie das Gesamtsystem zu optimieren, wurde ein Workflow-gestütztes System zur Risikoneuanlage und -aktualisierung eingeführt. Ferner wurden die internen Risikoberichte übersichtlicher gestaltet, indem unter anderem ein neues Feld „Trend“ eingeführt wurde, damit auf einen Blick erkennbar ist, wie sich das Risiko gegenüber der letzten Risikoabfrage verändert hat.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 315 Absatz 4 HGB

Fraport versteht das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Konzern-Rechnungslegungsprozess als Prozess, der in das konzernweit geltende Interne Kontroll- und Risikomanagement-System eingebettet ist. Das Konzern-Rechnungslegungssystem von Fraport umfasst die Verarbeitung von Geschäftsvorfällen, Aufzeichnungen zum Nachweis von vorhandenen Vermögenswerten und Schulden sowie Prozesse zur Konsolidierung der Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochtergesellschaften und zur Einbeziehung von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie zur Erfassung von erforderlichen Informationen für die Angaben in Konzern-Anhang und Konzern-Lagebericht. Durch Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit des Konzern-Rechnungslegungssystems, bei deren Ausgestaltung sich Fraport an den sogenannten COSO-Standards orientiert, wird sichergestellt, dass Ansatz, Bewertung und Ausweis von Vermögenswerten und Schulden in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung erfolgen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation von Fraport haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung teilweise stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien (strategische Risiken, operative Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken und Compliance Risiken), 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 International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

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

In der folgenden Übersichtstabelle werden die Veränderungen der Risiken zum Vorjahr kurz dargestellt. Im Anschluss daran findet sich eine ausführliche Beschreibung der Risiken.

Risikoübersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadensstufe		Risikostufe		Seite
Strategische Risiken							
Gesamtwirtschaftliche Risiken	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	113
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	114
Entwässerung des Parallelbahnsystems	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	115
Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau	unwahrscheinlich	➔	sehr hoch	➔	bedeutend	➔	115
Finanzwirtschaftliche Risiken							
Zinsrisiken (kumuliert)	unwahrscheinlich	➔	hoch	➔	moderat	➔	116
Währungskursrisiken	möglich	➔	sehr hoch	↑	wesentlich	↑	116
Kreditrisiken	unwahrscheinlich	➔	klein	➔	gering	➔	117
Sonstige Preisrisiken	unwahrscheinlich	➔	mittel	↑	gering	➔	117
Rechtliche und Compliance-Risiken							
Compliance-Verstöße	unwahrscheinlich	➔	hoch	➔	moderat	➔	117
Operative Risiken							
Risiken aus Investitionsprojekten	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	118
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten							
Ausbau Lima	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	119
Politische Entwicklung Russland	unwahrscheinlich	➔	sehr hoch	➔	bedeutend	➔	119
Personalrisiken							
Zusatzversorgung ZVK	möglich	➔	sehr hoch	➔	wesentlich	➔	120
Erfolgsbeteiligung 2016	¹⁾		sehr hoch	²⁾	wesentlich	²⁾	120
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	unwahrscheinlich	➔	sehr hoch	➔	bedeutend	➔	120
IT-Risiken	unwahrscheinlich	➔	hoch	➔	moderat	➔	121

¹⁾ Es wird auf die Angabe der Eintrittswahrscheinlichkeit verzichtet, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinflussen.

²⁾ Neues Risiko

↑ gegenüber Vorjahr gestiegen ➔ unverändert gegenüber Vorjahr ↓ gegenüber Vorjahr gesunken

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Für das Jahr 2018 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Der zyklische Aufwärtstrend in Europa könnte durch ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, Schwächungen der EU und des Euroraums durch divergierende Interessen der Mitgliedsländer oder auch in Folge neuer Regierungskonstellationen gebremst oder gestoppt werden. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen des beabsichtigten Ausscheidens Großbritanniens (Brexit) bleiben zu beobachten. Die globale Wirtschaftsentwicklung könnte von den vorgenannten Faktoren ebenso negativ betroffen sein, wie protektionistische Tendenzen zwischen großen Wirtschaftsräumen und wirtschaftliche oder geopolitische Krisen negative Konsequenzen auf das Wachstum haben können. Solche Entwicklungen können erhebliche Auswirkungen auf die globale und regionale Luftverkehrsentwicklung haben und sich damit auch ungünstig auf Fraport auswirken.

Die derzeit bestehenden Risiken in China (Strukturwandel), Nahost (geopolitische Spannungen) und Russland (anhaltende Sanktionen) 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. Gleichfalls dämpfend auf die Wirtschaftsentwicklung würden Rohöl-Preisschocks durch eine sich verstärkende instabile geopolitische Lage in Nahost wirken. Kerosinpreissteigerungen in der Folge würden zusätzlich die Nachfrage- und damit letztlich auch die Angebotsentwicklung beeinträchtigen.

Eine weitere Ausweitung der Krisen in Syrien und in der Ukraine könnte den alten Ost-West-Konflikt erneut aufleben lassen. Folgen wären eine globale Verunsicherung sowie spürbare Handelshemmnisse mit wachstumsbremsenden Effekten. Die Zahl der globalen Handelshemmnisse ist seit 2008, trotz gegenteiliger Absichtserklärungen auf G20-Gipfeln, ununterbrochen gewachsen. Wahlergebnisse zeigen, dass die „My nation first“-Politik nicht nur in den USA an Bedeutung gewinnt. Entsprechend könnte eine Trendumkehr hin zu weniger Handelshemmnissen auf sich warten lassen, was wiederum den Welthandel dämpfen könnte.

Wenn es aus den vorgenannten Gründen zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr käme, könnte dies negative Folgen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport haben. Daher beobachtet Fraport die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten. Im Personalbereich verfügt Fraport über Vereinbarungen mit der Arbeitnehmervertretung (wie zum Beispiel Anordnung zum Abbau von Zeitkonten), um in gewissem Umfang bei Verkehrseinbrüchen gegensteuernd eingreifen zu können.

Weiterhin 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 erheblich 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 Immobilienmarkts.

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

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

Gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen bei Fluggesellschaften geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen und die kontinuierliche Expansion des Low-Cost-Verkehrs verändern die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Im Zuge dieser Marktveränderungen kann es auch zu Streiks der betroffenen Arbeitnehmer kommen, die dem Flughafen Frankfurt durch Flugausfälle oder Ausfälle im Zubringerverkehr schaden können. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme, hervorgerufen durch massive Angebotsausweitungen, zum Nachteil für den Standort Frankfurt (und somit für Fraport) führen. Auch innerhalb Europas können durch den Ausbau von Wettbewerbs-Hubs oder durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Airlines Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen. Neue Flugzeugmuster wie die B737 MAX oder A321neo LR, mit Reichweiten um 7.000 km, ermöglichen Direktverkehre von/zu kleineren Flughäfen, auch interkontinental. Diese könnten Umsteigerverkehre über traditionelle Hubs wie Frankfurt verringern.

Weiterhin 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.

Politische und regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, des EU-Emissionshandels, der CO₂-Regulierung, Lärmschutzauflagen und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig bei sich verstärkenden Einschränkungen Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen.

Wie sich in den vergangenen Jahren gezeigt hat, können terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden, wie in der Ukraine, Syrien oder der Türkei auch für die Passagierströme zu betroffenen Zielen enorm schädlich sein. In der Folge kam es in der Vergangenheit zu einer Reisezurückhaltung im Outgoing- aber auch im Incoming-Tourismus in Deutschland, unter der Frankfurt als Hub temporär besonders litt. Dies gilt ebenso für die Regionen, in denen die Fraport-Konzern-Flughäfen liegen beziehungsweise ihre Hauptzielgebiete haben. Weitere Anschläge scheinen möglich und könnten die Reisezurückhaltung erneuern. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet Fraport diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „sehr hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. Für 2018 erwartet der Vorstand ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnensystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € in qualifizierte Entwässerungssysteme für das Parallelbahnensystem erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West wurde am 18. August 2014 eine wasserrechtliche Anordnung erlassen. Für den Teil der Startbahn West südlich des Tunnels ist eine qualifizierte Entwässerung umzusetzen. Für den nördlichen Teil ist es aufgrund von im Winter 2015/2016 gemessenen Enteisungsmitteln, beziehungsweise deren Abbauprodukten und einer vorliegenden Anhörung zu einer wasserrechtlichen Anordnung wahrscheinlich, dass eine qualifizierte Entwässerung erforderlich wird.

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

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

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

Eine weitere Schwächung der Wettbewerbssituation des Frankfurter Flughafens könnte sich ergeben, wenn die in der politischen Diskussion teilweise geforderten zusätzlichen Einschränkungen des Flugbetriebs tatsächlich juristisch verbindlich umgesetzt würden, was – je nach Ausgestaltung – 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. Das Risiko einer von Amts wegen auferlegten, juristisch verbindlichen Lärmobergrenze ist auf absehbare Zeit durch das am 7. November 2017 verkündete freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze deutlich minimiert worden. Der Planfeststellungsbeschluss und die Flughafengenehmigung bleiben von diesem Bündnis unberührt. Beteiligt an dem Bündnis sind das Land Hessen (HMWEVL), Luftverkehrsgesellschaften, die Fluglärnkommision, das Forum Flughafen und Region und Fraport. Erst bei einer – auf absehbare Zeit nicht erwarteten – zweimaligen, signifikanten Überschreitung der Lärmobergrenze in aufeinanderfolgenden Jahren behält sich unter anderem das HMWEVL außerhalb des Bündnisses Maßnahmen, zum Beispiel zur Lärmreduzierung vor. Je nach Ausgestaltung und Umsetzung solcher etwaigen Maßnahmen könnte Fraport hiergegen Rechtsbehelfe einlegen. Rechtlich flankiert wird die etwaige spätere Einführung einer behördlich verfügbaren Lärmobergrenze voraussichtlich durch die geplante Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP). Das HMWEVL hat indes zugesagt, auf den entsprechenden landesplanerischen Grundsatz nur dann zurückzugreifen, wenn die Zielsetzungen des freiwilligen Bündnisses für eine Lärmobergrenze nicht eingehalten werden.

Der Entwurf eines geänderten LEP sieht zudem eine Verschärfung der Anforderungen an die Nachtruhe vor. Hier ist jedoch zunächst abzuwarten, ob die seitens der Luftverkehrswirtschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragene Kritik berücksichtigt wird. Zudem hat das HMWEVL in der Begründung des LEP-Entwurfs ausgeführt, dass die derzeitigen Nachtflugbeschränkungen dem Schutzgedanken der Nachtruhe bereits Rechnung trügen, sodass insoweit weitere Nachtflugbeschränkungen nicht unmittelbar bevorstehen dürften.

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eines etwaigen Gangs zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts 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. Mittlerweile hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof erstinstanzlich auch die letzte, erstinstanzlich noch anhängig gewesene Klage, in den Nichtmusterverfahren abgewiesen. Hierdurch sind die Risiken im Zusammenhang mit dem Ausbau nochmals deutlich reduziert. Zudem engagiert Fraport sich im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung, um das Risiko weiter zu reduzieren.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit zum 31. Dezember 2017 auf circa 2.715 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 „unwahrscheinlich“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“ und mit einem hohen Reputationsschaden für die Fraport AG verbunden, da mit einer umfangreichen nationalen und begrenzten europäischen Medienberichterstattung zu rechnen wäre.

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich (zu weiteren Ausführungen wird auf den Konzern-Anhang Tz. 46 verwiesen). 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. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „möglich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „sehr hoch“ ein.

Kreditrisiken für Fraport ergeben sich zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Zum anderen entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für Fraport vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass der Erwerb von Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB-“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich schlechter als „BBB-“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Finanzanlage oder dem Derivat getroffen.

Ferner sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich. Die Emittenten-beziehungsweise Emissionsratings der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. Fraport stuft unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen die potenziellen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) von Kreditrisiken als „klein“ und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten als „unwahrscheinlich“ ein.

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

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 46 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 die zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt Fraport unverändert eine Strategie der „Vorratsfinanzierung“ und sichert damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen. Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung.

Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken

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

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

Sonstige rechtliche Risiken

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

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

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

Die Fraport AG führt ihre Bauinvestitionen in zwei getrennten Programmen: FRA-Nord für die Projekte im Infrastrukturbestand sowie Ausbau für die kapazitätserweiternden beziehungsweise kapazitätsschaffenden Projekte.

Die Investitionsplanung von Fraport deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Langlaufende Investitionsprojekte, wie zum Beispiel der Ausbau Süd, unterliegen darüber hinaus Risiken in Bezug auf externe Einflüsse aus Öffentlichkeit, Umwelt, Politik, Krisen oder Kunden-/Marktentwicklungen, Technologiewechsel, Regeln der Technik oder sonstige rechtliche Anforderungen.

Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden. Hierzu erfolgen unter anderem eine aktive Marktbearbeitung sowie ein konsequentes Änderungsmanagement, um möglichen Kostensteigerungen zu begegnen.

Die potenzielle Schadenshöhe aus den Investitionsprojekten beträgt netto rund 400 Mio € (Schadensstufe: „sehr hoch“). Unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen wird die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

(Segment International Activities & Services)

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 Brasilien, China, Russland und der Türkei, 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 größerer Investitionen setzt Fraport in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeberin 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 der Fraport AG ausgereichten Gesellschafterdarlehen einem Ausfallrisiko. Die Fraport AG bedient sich zur Minimierung von letztgenannten Ausfallrisiken, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Investitionsschutzversicherungen.

Risiken im Zusammenhang mit den bestehenden Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten vorweisen, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung und des Konsumverhaltens der Passagiere. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr können die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften wesentlich nachteilig beeinflussen, woraus sich folglich „wesentliche“ Risiken für die Projektfinanzierung beziehungsweise das investierte Kapital ergäben. Ebenso können Risiken durch unvorhergesehene behördliche Eingriffe in die Tarif-, Steuer- und Abgabenstruktur der Flughäfen zum Nachteil der Flughafen-Betreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken, wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau und der Weiterentwicklung 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. Aufgrund der Größe und der Komplexität des Projekts kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Abweichungen der geplanten Kosten kommen könnte. Im Oktober 2017 wurde die Ausschreibung zur Beauftragung eines Generalunternehmers (EPC-Vertrag) initiiert, in dem der Vertragspartner einen Großteil der üblichen Baurisiken übernehmen soll. Ein Abschluss des Vertrags ist für die zweite Jahreshälfte 2018 vorgesehen. Neben üblichen Baurisiken können auch weiterhin Risiken aus umweltrechtlichen, sozialen und anderen Rahmenbedingungen nicht ausgeschlossen werden. Im Falle eines Eintritts handelt es sich mutmaßlich um ein wesentliches Risiko.

An dem Konzern-Flughafen in Antalya entwickelten sich die Passagierzahlen in 2017 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv. Dennoch könnte die Situation in der Türkei eine – zum Stichtag gleichwohl unwahrscheinlich erscheinende – Verschlechterung der Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungssituation nach sich ziehen.

Aufgrund des mitunter bestehenden Spannungsverhältnisses zwischen Russland, den USA und Europa, ergeben sich für das Engagement in St. Petersburg weiterhin Unsicherheiten. So hätten direkte Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, für Fraport zumindest kurzfristig eine Schwächung der Beteiligung in St. Petersburg zur Folge. Dieses „unwahrscheinliche“ Risiko hätte für Fraport potenziell eine „sehr hohe“ Schadensstufe zur Folge.

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

Personalrisiken

Fraport möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Konzern-Standorten nutzen. Fraport ist sich dabei bewusst, dass im Zuge des demografischen Wandels, insbesondere am Standort Frankfurt, der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte zunehmen wird. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Mitarbeiter. Um diesem Risiko angemessen begegnen zu können, hat Fraport Maßnahmen in den Feldern „Qualifikation“, „Engagement“ und „Arbeitszufriedenheit“ ergriffen. Im Feld „Qualifikation“ werden flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifikations- und Entwicklungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten angeboten. Im Feld „Engagement“ bietet Fraport attraktive betriebliche Leistungen, die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg sowie konkrete Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Im Feld „Arbeitszufriedenheit“ spielt die Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte zur Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine hervorgehobene Rolle. Zudem wird jährlich eine Mitarbeiterbefragung als Vollerhebung in allen personalstarken Konzern-Gesellschaften durchgeführt. Diese liefert Fraport wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Gleichzeitig richtete sich die Fraport AG mit einem attraktiven, freiwilligen Programm zum Personalstrukturwandel an seine Beschäftigten. Im Fokus standen dabei insbesondere die operativen Bereiche, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Für langjährige Beschäftigte wurden Optionen wie Altersteilzeit, frühzeitiger Renteneintritt, Teilzeitmodelle oder Austritt mit Abfindung angeboten. Das Programm wurde initiiert, um den Personalstrukturwandel zu unterstützen und die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt zu verbessern, insbesondere auch in den personalintensiven Geschäftsfeldern im Konzern. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). Diese ist derzeit – wie die gesetzliche Rentenversicherung – als Solidarmodell ausgestaltet. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung hat die ZVK das Problem, dass die laufenden Umlagen zur Finanzierung der Leistungen auf Dauer nicht ausreichen. Es wird deshalb bereits jetzt zusätzlich zu den Umlagen ein sogenanntes „Sanierungsgeld“ erhoben. Ferner sieht das Solidarmodell der ZVK vor, dass ausscheidendes Personal durch neue Umlagezahler besetzt wird. Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Insofern lässt sich nicht ausschließen, dass die ZVK zum Ausgleich der wachsenden Deckungslücke weitere Ausgleichsbeträge erheben könnte. Die Tarifvertragsparteien haben die Problematik zwischenzeitlich ebenfalls aufgegriffen und im aktuellen Tarifabschluss für die Jahre 2016 und 2017 Gegensteuerungsmaßnahmen vereinbart. So wurden ab Mitte 2016 sowohl die Arbeitgeberumlage als auch die Arbeitnehmer-Eigenbeteiligung in gleicher Höhe um 0,2 steigend auf 0,4 Prozentpunkte angehoben. Ziel ist es, damit dem steigenden Finanzierungsbedarf der betrieblichen Altersversorgung zu begegnen.

Angesichts der hohen Komplexität des Themas und ungeklärter rechtlicher Fragen ist eine präzise Schätzung der potenziellen finanziellen Auswirkung (Schadensstufe) derzeit nicht möglich; die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingeschätzt. Sollte sich das Risiko jedoch realisieren, wäre die Auswirkung „sehr hoch“.

Zwischen dem Betriebsrat der Fraport AG und dem Vorstand des Unternehmens besteht seit April 2017 Dissens bezüglich der Ermittlung der Budgethöhe für die Erfolgsbeteiligung 2016 an die Belegschaft. Hintergrund ist, dass bei der Berechnung für das Jahr 2016 Sondereffekte, die keinen direkten Bezug zum Geschäftsjahr 2016 am Standort Frankfurt hatten, korrigierend berücksichtigt wurden. Explizit auf das Thema „Manila“ bezogen, erfolgte dies auch deshalb, da 2002 auch die außerordentliche Abschreibung des Manila-Engagements keinerlei Nachteile für die Beschäftigten entfaltet hatte.

Der Betriebsrat der Fraport AG hat diesbezüglich ein Beschlussverfahren beim Arbeitsgericht Frankfurt a. M. eingeleitet. Das Arbeitsgericht hat am 8. Februar 2018 die Anträge des Betriebsrats zurückgewiesen. Da der Beschluss noch nicht rechtskräftig ist, besteht die Möglichkeit, dass eine zweite Instanz eine anders lautende Entscheidung trifft, was zu einer Realisierung des Risikos führen würde und eine „wesentliche“ negative Auswirkung zur Folge hätte.

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

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

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

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

Ausländische Konzern-Gesellschaften decken die beschriebenen Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolicen ab.

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

IT-Risiken

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe der Fraport AG werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. 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. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die unternehmenskritischen IT-Systeme 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 weltweit konkret gewachsene und weiter wachsende Gefahr von Cyber-Attacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, das insbesondere die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit in den Fokus stellt, trägt Fraport dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

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

Ebenso wird aufgrund der in der näheren Vergangenheit öffentlich bekannt gewordenen Fälle von Cyberattacken gegen andere große Firmen auch dieses Risiko bewertet. Trotz aller getroffenen Schutzmaßnahmen wird die Wahrscheinlichkeit als „möglich“ eingestuft und der Reputationsschaden als „hoch“ 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 Konzernbereiche ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvingenden mittelfristigen Planungsprozesses. Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im mittelfristigen Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind.

Im Rahmen des Planungsprozesses wertet Fraport Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeld-Szenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet Fraport die erkennbaren Trends bei ihren 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 weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert Fraport in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um diese langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Strategischen Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Konzerns nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Hierzu zählen neben dem klassischen Konzern-Ideenmanagement das Aufsetzen von Smart Data und Innovations-Labs, die Durchführung von Innovationswettbewerben als auch die kontinuierliche Weiterentwicklung verschiedener Plattformen zum Wissensaustausch (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 98).

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 2018 beziehungsweise die mittelfristige Planung 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 Planung führen können.

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

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten vorübergehende Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Es kann durch Turbulenzen auf der einen Seite dazu kommen, dass das Aufkommen erst nach einem längeren Zeitraum als erwartet ein bestimmtes Niveau erreicht. Auf der anderen Seite sind aber auch Nachholeffekte mit beschleunigtem Wachstum nach Krisenzeiten denkbar. Nach wie vor besteht eine enge Korrelation zwischen Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum, sodass Aufschwung- und Erholungsphasen in der Wirtschaft für ein Wachstum des Luftverkehrs sorgen.

2017 wuchs die Weltwirtschaft insgesamt dynamischer als 2016, für 2018 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einer Fortsetzung des Wachstums. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2018 moderat wachsen. Die Maßnahmen der neuen US-Regierung haben stimulierende (Steuersenkungen) wie auch möglicherweise bremsende Effekte (Handelsbeschränkungen, Begrenzung der Immigration). Die Wirtschaft im Euroland nähert sich der Vollauslastung. Europäische Stimmungsindikatoren deuten darauf hin, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung verbreitern könnte: In den vier großen Volkswirtschaften des Eurolands ist die Stimmung bei den Unternehmen und den Haushalten gut. Der Austritt Großbritanniens aus der EU (Brexit) wird zwar das Wirtschaftswachstum in den nächsten Jahren dämpfen, könnte aber durch das abgewertete britische Pfund den England-Tourismus ankurbeln. Auch ist eine Verlagerung von Transferverkehr von Großbritannien nach Frankfurt denkbar, sollten Teile von Großbritanniens Verkehrsrechten wegfallen. Wichtige Vorlaufindikatoren des Welthandels, wie die Einkaufsmanagerindizes, stiegen 2017 auf 6-Jahreshochs. Das könnte Handelswachstum signalisieren, was sich positiv auf die umgeschlagene Cargo-Menge auswirken kann. Durch die hohe regionale Diversifizierung der deutschen Exporte ist die deutsche Wirtschaft darüber hinaus widerstandsfähig gegenüber negativen Entwicklungen auf einzelnen Zielmärkten, was zur Robustheit der hiesigen Luftfracht beiträgt. Hier muss sich Fraport natürlich permanent dem Wettbewerb der Frachtflughäfen in Zentraleuropa stellen.

Die seit Herbst 2014 im langjährigen Vergleich günstigen Rohölpreise entlasten die internationale und nationale Wirtschaft, darunter auch die Luftverkehrsbranche und die Konsumentenhaushalte, und begünstigen das Reiseverhalten. Ein dauerhaft schwacher Euro kann europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitieren könnte. Durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage könnten die etablierten Airlines die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neue Airline-Angebote schaffen und die aktuellen Verkehrsprognosen übertreffen.

Für 2018 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 6,0 % aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 6,0 % an. Diese Wachstumsraten zeugen von einer dynamischen Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft. Im langjährigen Mittel liegt das jährliche Wachstum der weltweit geflogenen Passagierkilometer über dem Wirtschaftswachstum, sodass für 2018 ebenfalls die Chance eines deutlich wachsenden Luftverkehrs gegeben ist. Auch für Frankfurt erwartet der Vorstand für das Jahr 2018 ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio.

Der globale Luftverkehr bietet die zentrale infrastrukturelle Basis für die inzwischen stark internationalisierte Weltwirtschaft. Unterstützt wird dies 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 Finanz- und Wirtschaftskrise weit weniger beeinträchtigt.

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

Unternehmensstrategische Chancen

Politische Rahmenbedingungen

Der Wegfall wettbewerbsverzerrender ordnungspolitischer Maßnahmen, wie zum Beispiel der Luftverkehrsteuer, oder eine Übernahme von Kosten der Passagierkontrollen durch die öffentliche Hand könnten sich verkehrssteigernd auswirken.

Weiterentwickelte Konzern-Strategie

Mit dem Ende 2015 eingeführten Konzern-Leitbild verfolgt Fraport die Weiterentwicklung des Konzerns vom Infrastrukturanbieter zum serviceorientierten Flughafen-Betreiber an der Spitze Europas. Die mit der Umsetzung des Leitbilds verbundenen strategischen Zielsetzungen (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 53) tragen dem Bestreben von Fraport, vorhandene Wachstumspotenziale nachhaltig zu erschließen, umfassend Rechnung. Darüber hinaus soll das Leitbild einen kulturellen Wandel bei den Beschäftigten fördern – hin zu mehr Kundenorientierung, Zusammenarbeit und Kostenbewusstsein. Es eröffnet damit erhebliche Chancen für die erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung des Konzerns in den kommenden Jahren.

Aus der Umsetzung der weiterentwickelten Konzern-Strategie leiten sich folgende wesentlichen Wachstumsmotoren für Fraport ab:

Wachstum des Luftverkehrs am Standort FRA

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest konnte Fraport am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Verkehrsentwicklung schaffen. Auch auf der Landseite will Fraport die Attraktivität des Standorts Frankfurt für Netzwerk-Carrier sichern und weiter erhöhen. Als Grundlage dafür wird die Infrastruktur des Flughafens weiter an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Mit den Bereichen A und B (West) wurde für die Deutsche Lufthansa und ihre Star-Alliance-Partner bereits ein hochwertiges Premiumprodukt geschaffen. Dieses wird Fraport in enger Abstimmung mit den Airlines bedarfsgerecht fortentwickeln, um dem Anspruch als führender Hub-Flughafen in Europa weiterhin gerecht zu werden.

Um auch künftig in Frankfurt für den wachsenden Luftverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu haben, realisiert Fraport das Terminal 3. Mit den Flugsteigen H und J wird eine zusätzliche Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr geschaffen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant. Vorgezogen hierzu soll der Flugsteig G realisiert werden. Mit seinem Bau soll noch im zweiten Halbjahr 2018 begonnen werden.

Wachstum des Retailing- und Multichannel-Geschäfts

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shop-Konzepte auf dafür geeigneten Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert Fraport intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet Fraport generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus frühzeitig Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Dazu zählt auch das Geschäftsfeld Multichannel. Unter Einbindung seiner Partner betreibt Fraport ein zielgruppenspezifisches, individualisiertes Marketing auf allen relevanten Kanälen. Mit der Online-Handelsplattform wurde eine digitale Plattform für das Angebot und den Verkauf von Waren und Dienstleistungen geschaffen, unterstützt durch weitere digitale Instrumente am Flughafen und auf den mobilen Endgeräten der Passagiere. Über das Frankfurt Airport Rewards Programm wird eine persönliche Bindung zum Kunden aufgebaut. Auf Basis der gewonnenen Daten lassen sich maßgeschneiderte Angebote für die Reisenden erstellen.

Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Dazu zählt auch die kontinuierliche Prüfung digitaler Technologien zur Entwicklung neuer Produkte, Services und der Optimierung von Flughafenprozessen.

Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt

Beträchtliches Wachstum realisiert Fraport im internationalen Geschäft durch die Erschließung neuer Absatzmärkte sowohl durch die Weiterentwicklung und den Ausbau bestehender Standorte als auch durch die Akquisition neuer Beteiligungen. Dabei zielt Fraport darauf, seine Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 29 Flughäfen aktiv.

Anfang 2018 übernahmen die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre den operativen Betrieb der beiden Flughäfen. Die Konzessionslaufzeiten für den Betrieb dieser Flughäfen beträgt 30 beziehungsweise 25 Jahre.

Über dieses Portfolio hinaus hält Fraport alle Anteile an der US-amerikanischen Tochtergesellschaft Fraport USA. Die Gesellschaft vermarktet kommerzielle Flächen im Rahmen von Masterkonzessionen an den nordamerikanischen Flughäfen Baltimore, Pittsburgh und Cleveland. Vorbehaltlich einer noch ausstehenden Genehmigung wird Fraport USA im ersten Halbjahr 2018 auch das Retail-Flächenmanagement im Terminal 5 JFK Airport, New York, übernehmen (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 126).

Das internationale Bestandsportfolio von Fraport weist konstante Wachstumsraten oberhalb des weltweiten Luftverkehrswachstums auf. Um von diesem Wachstum dauerhaft zu profitieren, entwickelt Fraport die bestehenden Standorte durch Ausbau- und Qualitätsmaßnahmen kontinuierlich weiter.

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

Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen

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

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

Fraport ist kontinuierlich bestrebt, organisatorische und prozessbezogene Verbesserungen zu realisieren. Daher hat Fraport auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen, so auch im Rahmen eines prozessorientierten Qualitätsmanagements, um unter anderem die Prozessorientierung im Unternehmen weiter zu verankern und zu stärken. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells im Konzern sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung des Konzerns zu berücksichtigen. Auch in der sich rasant entwickelnden Technologie des „Autonomen Fahrens“ sieht Fraport vielfältige Möglichkeiten, Potenziale zu nutzen. In den Bereichen der Personalbeförderung auf dem Betriebsgelände, aber auch bei Containertransporten und im Winterdienst, wurden Projekte mit Industriepartnern konzipiert und Testläufe im Laufe des vergangenen Jahres realisiert. Aufbauend auf den Ergebnissen findet im laufenden Jahr eine Vertiefung und Weiterentwicklung dieser Aktivitäten statt. Das „Autonome Fahren“ kann längerfristig Möglichkeiten schaffen, die Personaldisposition kurzfristiger und effizienter zu gestalten. Aber auch gesellschaftlichen Entwicklungen wie dem zunehmenden Mangel an Busfahrern kann so begegnet werden.

Finanzwirtschaftliche Chancen

Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich positiv auf das Finanzergebnis des Konzerns auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro), die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Fraport konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Gesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Konzerns regelmäßig auf Vorstandsebene und im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert und beurteilt. Sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor überzeugt, 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.

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf den Standort Frankfurt und die Fraport-Konzern-Flughäfen auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Konzerns. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen und terroristischen Anschlägen, die Auswirkungen auf den Luftverkehr an den Fraport-Flughäfen haben können (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105). Am Standort Frankfurt wird das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum das Angebot der Fluggesellschaften und Frequenzverdichtungen fördern. Positive Effekte erwartet der Vorstand zudem aus dem ganzjährigen operativen Betrieb von Fraport Greece sowie die erstmalige operative Berücksichtigung der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre, deren finanzielle Auswirkungen in der nachfolgenden Prognose berücksichtigt sind.

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 am Standort Frankfurt ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio. Die schwer prognostizierbare Entwicklung des Konsolidierungsprozesses unter den Airlines sowie Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger Streiks können zu Abweichungen der Prognose führen. Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit höheren Parkierungs- und Retail-Umsätzen, Bodenverkehrs- und Infrastrukturentgelten sowie Erlösen aus Sicherheitsdienstleistungen. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken.

Außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand für alle Konzern-Flughäfen eine positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2018. Insbesondere umsatz- und ergebnisseitig werden die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Ljubljana zu einem Wachstum beitragen. Die Konzern-Gesellschaft Antalya wird das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen deutlich verbessern. Die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg wird weiterhin zu einem Großteil von der politischen Situation rund um Russland und der Entwicklung in der Türkei bestimmt. Auch mögliche terroristische Anschläge in diesen Regionen können das Reiseverhalten beeinflussen.

In Summe prognostiziert der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 ein Konzern-EBITDA zwischen etwa 1.080 Mio € und circa 1.110 Mio €. Das Konzern-Ergebnis erwartet der Vorstand – bei einem stabilen Finanzergebnis – in einer Bandbreite zwischen rund 400 Mio € und rund 430 Mio €. Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand deutlich höhere Mittelabflüsse für Sachanlagen in Frankfurt und für Flughafen-Betreiberprojekte in Summe von leicht unter 1 Mrd €. Der Free Cash Flow wird aufgrund der höheren Investitionsmaßnahmen spürbar unter dem Niveau des Jahres 2017 liegen und im negativen Bereich erwartet. Aufgrund der Finanzierung der Ausbaumaßnahmen der Standorte Brasilien, Griechenland und Lima wird es zu einem Anstieg der Netto-Finanzschulden auf bis zu 4 Mrd € sowie einer leichten Verschlechterung der Gearing Ratio kommen. Trotz der erwarteten höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns im Prognosezeitraum unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105). Abgesehen von der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zum 2. Januar 2018 sind keine weiteren wesentlichen Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie Anteilserhöhungen und -reduzierungen im Prognosezeitraum enthalten.

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2018 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage resultieren.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind, und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2018

Entwicklung der Struktur

Durch die Betriebsübernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre im Januar 2018 ist ein neuer wesentlicher Konzern-Standort entstanden („Brasilien“). Der Standort wird sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken. Die Auswirkungen sind in diesem Kapitel nachfolgend dargestellt. Darüber hinaus erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2018 keine Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

Zum 1. Januar 2018 wurde der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ der Fraport AG integriert sowie das Segment External Activities & Services in „International Activities & Services“ umbenannt (siehe auch Kapitel „Struktur“ ab Seite 51).

Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ steht die Erschließung zukünftiger Absatzmärkte im Fokus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 53). Dabei zielt Fraport darauf, seine Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen. Durch die Übernahme der 14 griechischen Regionalflughäfen und der Betriebsübernahme der brasilianischen Flughäfen zu Beginn des Geschäftsjahres 2018 hat Fraport sein Portfolio um weitere touristisch und wirtschaftlich attraktive Märkte erweitert. Der Zuschlag der Retail-Flächenkonzession zum Betrieb des Terminal 5 JFK Airport in New York führt darüber hinaus zu einer Ausweitung der Präsenz der Konzern-Gesellschaft Fraport USA und einer weiteren Erschließung des dortigen Absatzmarkts (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 105).

Auch im bestehenden Portfolio strebt Fraport eine Stärkung seiner Wettbewerbsposition und Ausweitung seiner Absatzmärkte in Deutschland an. Als Beispiele hier sind unter anderem neue Verträge im Sicherheitsgeschäft über die Konzern-Gesellschaft FraSec im Segment Aviation, im Segment Ground Handling über die Konzern-Gesellschaft FraGround sowie die Multikanal-Strategie im Bereich Retail anzuführen.

Entwicklung der Strategie

Wie im Kapitel „Strategie“ auf Seite 53 dargestellt, liegt im Geschäftsjahr 2018 der Schwerpunkt auf der weiteren Umsetzung der Konzern-Strategie, die auf Basis des Leitbilds in 2017 weiterentwickelt und in einzelne Programme heruntergebrochen wurde. Der Vorstand erwartet aus der Änderung keine wesentlichen Effekte auf die Struktur des Fraport-Konzerns oder Auswirkungen auf die künftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2017 erwartet der Vorstand in 2018 keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet werden. Wie bereits in die Berichterstattung 2017 aufgenommen, werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Globalzufriedenheit der Passagiere, die Gepäck-Konnektivität, die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen, die Krankenquote sowie die CO₂-Emission als die bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren berichtet.

Für das Geschäftsjahr 2018 wird sich der WACC von 6,7 % auf 6,5 % (vor Steuern) verringern. Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2018 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2018

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Das weltwirtschaftliche Umfeld bleibt mit Risiken behaftet, von denen aber viele im Laufe des Jahres 2017 an Bedeutung verloren haben. Folglich rechnen Finanz- und Wirtschaftsinstitute für das Geschäftsjahr 2018 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,6 % in 2017 wird für Geschäftsjahr 2018 ein Plus von 3,7 % bis 3,8 % erwartet. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen um bis zu 4,2 % ansteigen. Wachstum bei Wirtschaft und Handel sorgt im Allgemeinen für positive Impulse beim Passagier- und Cargoaufkommen. Die expansive Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank kommt langsam zum Ende. Im Euroraum hingegen gibt es wenig Anzeichen, dass die Europäische Zentralbank ihre lockere Geldpolitik beendet und die niedrigen Leitzinsen anhebt. Folglich wird trotz starker Wirtschaftsdaten aus dem Euro-Raum – bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ – ein weiterer leichter Abwertungsstrend angenommen. Der Ölpreis hat das tiefste Tal durchschritten und zeigt Aufwärtstendenzen. Die Einigung zur Fördermengenbegrenzung seitens der OPEC und Russlands stützt den Preis. Allerdings steigt durch die Fracking-Methode die US-Ölförderung, sodass ein möglicher Preisanstieg begrenzt sein dürfte. Insgesamt sorgt der im langjährigen Vergleich immer noch verhältnismäßig niedrige Ölpreis für geringere Treibstoffkosten der Fluggesellschaften, was Ticketpreise günstig hält und so einen positiven Treiber der Passagiernachfrage darstellt.

In 2018 werden sich voraussichtlich die für Frankfurt wichtigen Märkte positiv entwickeln. Die USA sollten ein BIP-Wachstum von etwa 2,7 % aufweisen. Während für Japan eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer, allen voran China, Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Steigerungen der Industrieländer liegen werden. Im Euroraum hat sich der Aufschwung gefestigt. Nach 2,3 % Wachstum in 2017 wird für das Geschäftsjahr 2018 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 2,1 % prognostiziert. Für Deutschland gehen viele Prognosen von einem Wachstum auf dem Niveau des abgelaufenen Jahres aus (2017: +2,2 %). Die Binnennachfrage und die Exporte werden den fortgesetzten Aufschwung fördern. Der private Konsum sollte, getrieben von steigenden Effektivlöhnen, zunehmenden Transfereinkommen und steigender Beschäftigung, kräftiger wachsen als der öffentliche Konsum.

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

Quelle: IWF (Oktober 2017, Januar 2018), Deutsche Bank Research (Dezember 2017), DekaBank (Januar 2018), Statistisches Bundesamt (Januar 2018), ifo Institut (Dezember 2017).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2018 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben werden.

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 2018 von einem weltweiten Passagierwachstum, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK), von 6,0 % aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 6,0 %, Nordamerika: 3,5 %, Asien/Pazifik: 7,0 %, Lateinamerika: 8,0 %, Nahost: 7,0 % und Afrika: 8,0 %. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 4,3 % angenommen. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht ACI für 2018 von einem Wachstum von 5,7 % aus.

Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) – trotz der anhaltenden Konsolidierung der Fluggesellschaften – einen soliden Passagierzuwachs von 4,2 %. Im Cargo-Bereich erwartet die ADV einen Anstieg von 5,1 %.

Die starke ökonomische Entwicklung lässt das Passagieraufkommen stärker als die angebotene Kapazität wachsen. Die Fluggesellschaften, die von der Konsolidierung profitieren, können an Finanzkraft dazugewinnen, wodurch auch die Kapitalgeber Wertzuwachs generieren können. Zwar wird eine leichte Reduzierung des Return On Invested Capital (ROIC) der Airline-Industrie prognostiziert, er wird aber über den Kapitalkosten bleiben.

Die positiven Aussichten lassen die Fluggesellschaften in größerem Maße Fluggerät bestellen. Neue Flugzeuge sind effizienter und verbrauchen weniger Kerosin pro Flug, wodurch Flugpreise weiter sinken können. Das kurbelt das Passagierwachstum an, wovon auch der Flughafen Frankfurt profitiert.

Der Eintritt neuer Wettbewerber in das Hub-Geschäft kann in Zukunft dafür sorgen, dass es auf bestimmten Strecken einen verstärkten Konkurrenzkampf um Umsteige-Passagiere gibt. Insbesondere der neue Flughafen in Istanbul kann durch günstige Verkehrsrechte für türkische Fluggesellschaften in Deutschland Umsteiger aus Europa – so auch Frankfurt – nach Südostasien abziehen. Der Flughafen dürfte Ende 2018 oder 2019 eröffnet werden. Aufgrund des allgemeinen Passagierwachstums, das für die nächsten Jahre prognostiziert ist, werden solche Abzugseffekte jedoch wahrscheinlich überkompensiert werden. In den Prognosen zum Verkehrswachstum in Frankfurt sind diese Effekte berücksichtigt.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Dezember 2017), ADV-Prognose (Dezember 2017).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2018

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen, der aktuell schwer prognostizierbaren Entwicklung des Konsolidierungsprozesses unter den Airlines und weiterhin der Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger Streiks, erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 am Standort **Frankfurt** ein Passagieraufkommen in einer Bandbreite von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio. Die gute wirtschaftliche Lage und die Konsumfreude der Kunden sorgen für eine anhaltend hohe Nachfrage, was sich bei den für die Unternehmensprognose genutzten Buchungsindikatoren bereits zeigt. Das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum in Frankfurt fördert das Angebot der Fluggesellschaften, und es kommt – wie schon in veröffentlichten Flugplänen und den Reservierungssystemen zu erkennen – zu Angebotsaufstockungen und Frequenzverdichtungen. Allerdings resultieren unverändert Unsicherheiten aus politischen Krisen sowie dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Bezogen auf die umgeschlagene **Cargo-Tonnage** rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2018 mit einer leichten Steigerung von rund 1 % gegenüber 2017. Ursächlich hierfür ist das Wachstum sowohl der Weltwirtschaft als auch des Welthandels.

Für die beiden brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** rechnet der Vorstand für 2018 jeweils mit einem Wachstum der Passagiermenge im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich. Für die Standorte **Ljubljana** und **Hannover** prognostiziert der Vorstand einen leichten Verkehrsanstieg im einstelligen Prozentbereich. Basierend auf den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen wird für das Geschäftsjahr 2018 am Flughafen **Lima** von einem deutlichen Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Für die **14 griechischen Regionalflughäfen** erwartet der Vorstand in 2018 eine Zunahme des Passagieraufkommens von etwa 5 %. Die Flughäfen in **Varna** und **Burgas** werden sich ebenfalls positiv entwickeln, wenn auch mit einer im Vorjahresvergleich leicht geringeren Wachstumsrate. Der Vorstand rechnet für die beiden bulgarischen Flughäfen in 2018 mit einem Wachstum im einstelligen Prozentbereich. Dieses ist primär getrieben durch einen stärkeren Low-Cost-Verkehr. Auch für den Flughafen **Antalya** wird im Vergleich zu 2017 mit einem Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich gerechnet. Für 2018 wird erwartet, dass dabei die touristische Nachfrage sowohl aus Russland als auch aus Westeuropa im Vergleich zum Vorjahr ansteigt, sofern es zu keinen neuen negativen politischen oder terroristischen Entwicklungen in der Türkei kommt. Aufgrund der positiven Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Lage Russlands geht der Vorstand davon aus, dass sich der positive Trend des letzten Jahres fortsetzt und der Passagierverkehr am Flughafen **St. Petersburg** im Jahr 2018 im niedrigen zweistelligen Bereich wachsen wird. Der positive Trend der vergangenen Jahre wird sich auch am Standort **Xi'an** fortsetzen. Hier rechnet der Vorstand mit einem Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich für 2018.

Prognostizierte Ertragslage 2018

Das erwartete konzernweite Passagierwachstum wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Fraport-Konzerns in 2018 auswirken. In Frankfurt wird sich dies insbesondere in höheren Flughafenentgelten, Parkierungs- und Retail-Umsätzen sowie Bodenverkehrs- und Infrastrukturentgelten zeigen. Zudem erwartet der Vorstand steigende Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen der Konzern-Gesellschaft FraSec aus den Geschäften an den Flughäfen in Berlin und Köln/Bonn. Zusätzlich werden sich die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Ljubljana positiv entwickeln. Über die operative Entwicklung hinaus werden der ganzjährige operative Betrieb von Fraport Greece sowie die erstmalige operative Berücksichtigung der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zu einem spürbaren Umsatzwachstum führen. Dabei erwartet der Vorstand für die brasilianischen Konzern-Gesellschaften einen Umsatzbeitrag von mehr als 100 Mio €. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza, Porto Alegre sowie Fraport USA in die funktionale Währung des Konzerns, den Euro, können sich positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken. Der Vorstand erwartet daher einen **Konzern-Umsatz** von bis zu etwa 3,1 Mrd €. Der Vorstand erwartet zusätzlich höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima in Summe eines dreistelligen Mio-€-Betrags.

Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen rechnet der Vorstand in 2018 mit einem Anstieg der Sach- und Personalaufwendungen von rund 5 %. Gründe für die Zunahme werden insbesondere Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und FraSec sein. In Summe prognostiziert der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 ein **Konzern-EBITDA** zwischen etwa 1.080 Mio € und circa 1.110 Mio €. Dabei berücksichtigt der Vorstand einen EBITDA-Beitrag aus Brasilien in Höhe von rund 45 Mio €. Im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre werden die **Abschreibungen** im Geschäftsjahr 2018 um bis zu 30 Mio € ansteigen. Daraus wird ein **Konzern-EBIT** zwischen circa 690 Mio € und rund 720 Mio € erwartet.

Bei einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit erwartet der Vorstand ein nahezu konstantes **Finanzergebnis**. Die für den Standort Antalya weiterhin positiv erwartete Verkehrsentwicklung wird zu einem deutlichen Anstieg des Ergebnisses aus At-Equity bewerteten Unternehmen führen. Zudem wird der Wegfall der vorzeitigen Ablösung der Projektfinanzierung der Konzern-Gesellschaft Lima einen positiven Effekt auf das sonstige Finanzergebnis haben. Negativ hingegen werden sich höhere Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre auswirken.

In Summe rechnet der Vorstand mit einem **Konzern-EBT** zwischen etwa 560 Mio € und etwa 590 Mio €. Das **Konzern-Ergebnis** wird daher in einer Bandbreite zwischen rund 400 Mio € und rund 430 Mio € erwartet. Aus Brasilien wird dabei kein signifikanter Ergebnisbeitrag erwartet.

Das EBIT-Wachstum sowie ein im Vorjahresvergleich geringerer WACC vor Steuern von nunmehr 6,5 % (im Vorjahr: 6,7 %) werden zu einem Anstieg des **Konzern-Wertbeitrags** von rund 10 % in 2018 führen. Der **ROFRA** wird in etwa auf dem Vorjahresniveau prognostiziert.

Die **Dividende** je Aktie beabsichtigt der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 zu erhöhen.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2018

Das angenommene Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Segments **Aviation** in 2018 auswirken. Über die Passagierentwicklung hinaus werden insbesondere steigende Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen der Konzern-Gesellschaft FraSec aus den Geschäften an den Flughäfen in Berlin und Köln/Bonn zum Umsatzanstieg beitragen. Daher erwartet der Vorstand ein Umsatzwachstum im Segment Aviation von rund 5 %.

Trotz steigender Aufwendungen im Zusammenhang mit Tarifeffekten sowie aus der Konzern-Gesellschaft FraSec wird sich das Segment-EBITDA spürbar verbessern. Bei nahezu konstanten bis leicht zunehmenden Abschreibungen wird das Segment-EBIT deutlich über dem Vorjahr liegen. Der Wertbeitrag des Segments wird ebenfalls von der spürbaren Verbesserung des Segment-EBIT profitieren, aber weiterhin im negativen Bereich liegen.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2018 von dem positiven Passagierausblick am Standort Frankfurt profitieren, der sich vor allem auf die Bereiche Parkierung und Retail auswirken wird. Im Bereich Real Estate werden Erlöse aus Grundstücksverkäufen erwartet, die jedoch nicht dem hohen Niveau des Geschäftsjahres 2017 entsprechen werden. In Abhängigkeit der Höhe der Grundstücksverkäufe in 2018 rechnet der Vorstand mit einem annähernd stabilen Umsatz. Dabei können sich Währungskurs-effekte positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere und damit auf die Retail-Erlöse des Geschäftsjahres auswirken.

Aufgrund rückläufiger übriger Erträge wird das Segment-EBITDA und -EBIT in etwa auf dem Niveau von 2017 prognostiziert. Dies wird sowohl von der Höhe potenzieller Grundstücksverkäufe als auch von der Entwicklung der Retail-Erlöse je Passagier abhängig sein. Der Wertbeitrag des Segments wird in etwa auf dem Vorjahresniveau erwartet.

Das angenommene Passagierwachstum wird zu einem spürbaren Umsatzanstieg im Segment **Ground Handling** in 2018 führen. Trotz höherer Aufwendungen insbesondere aufgrund von Tarifeffekten sowie einem verkehrsmengenbedingt höheren Personalaufwand rechnet der Vorstand mit einem Segment-EBITDA, das leicht über dem Vorjahreswert liegen wird. Bei konstanten bis leicht höheren Abschreibungen erwartet der Vorstand ein Segment-EBIT, das entsprechend leicht ansteigen wird. Korrespondierend wird der Segment-Wertbeitrag leicht verbessert erwartet, aber weiterhin im negativen Bereich liegen.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Ljubljana rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2018 mit einem spürbaren Umsatzwachstum im Segment **International Activities & Services**. Die Übernahme des operativen Betriebs der brasilianischen Flughäfen wird sich mit einem Umsatzbeitrag von mehr als 100 Mio € positiv auswirken. Der Vorstand erwartet zudem höhere kapazitative Investitionen in einem dreistelligen Mio-€-Bereich im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza, Porto Alegre sowie Fraport USA in die funktionale Währung des Konzerns, den Euro, können sich positiv wie negativ auf die Ergebnisbeiträge der Konzern-Gesellschaften auswirken. Die operativen Aufwendungen werden insbesondere aufgrund des ganzjährigen operativen Betriebs von Fraport Greece sowie durch die erstmalige operative Berücksichtigung der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zunehmen.

Insgesamt erwartet der Vorstand eine wesentliche Zunahme des Segment-EBITDA und des Segment-EBIT. Dabei berücksichtigt der Vorstand einen EBITDA-Beitrag aus Brasilien in Höhe von rund 45 Mio € und einen EBIT-Beitrag von rund 30 Mio €. Der Segment-Wertbeitrag wird in etwa auf dem Vorjahresniveau bis leicht darüber prognostiziert.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2018

Vorbehaltlich von Änderungen des Working Capitals erwartet der Vorstand einen **Operativen Cash Flow**, der spürbar über dem Wert des Geschäftsjahres 2017 liegen wird. Der Vorstand erwartet insbesondere zusätzliche Mittelzuflüsse aus Brasilien, Frankfurt und Griechenland.

Im Bereich der **Investitionen** geht der Vorstand von deutlich höheren Mittelabflüssen für Sachanlagen in Frankfurt und für Flughafen-Betreiberprojekte aus (ohne Zahlungen zum Erwerb neuer Konzern-Gesellschaften oder Konzessionen). In Summe rechnet der Vorstand – in Abhängigkeit des Baufortschritts – mit einem Betrag leicht unter 1 Mrd €. Der Anstieg wird dabei insbesondere aus der voranschreitenden Bautätigkeit von Terminal 3 in Frankfurt und aus den höheren beziehungsweise erstmaligen Investitionen in die Standorte Griechenland, Lima und Brasilien resultieren. Vor allem am Standort Lima können mögliche Abschlagszahlungen, in Verbindung mit dem zu vergebenden Bauauftrag, zu Mittelabflüssen führen, die über dem effektiven Baufortschritt liegen werden. Dabei erwartet der Vorstand, dass der Operative Cash Flow die geplanten Investitionen zu etwa 80 % decken wird. Der **Free Cash Flow** vor der geplanten Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2017 wird aufgrund der höheren Investitionsmaßnahmen spürbar unter dem Niveau des Jahres 2017 liegen und im negativen Bereich erwartet. Zusätzlich zu möglichen Working Capital-Änderungen kann die Entwicklung des Free Cash Flows auch von Währungskurseffekten in den Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza und Porto Alegre beeinträchtigt werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Dividendenausschüttung rechnet der Vorstand mit einem Anstieg der **Netto-Finanzschulden** im Geschäftsjahr 2018 auf bis zu 4 Mrd €. Die **Gearing Ratio** wird in Abhängigkeit von der effektiven Zunahme der Verschuldung leicht ansteigend erwartet. Dabei wird das **Konzern-Eigenkapital** – vorbehaltlich von Währungskurseffekten – spürbar über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2017 erwartet. Die **Konzern-Eigenkapitalquote** wird – in Abhängigkeit möglicher Refinanzierungsmaßnahmen und der Höhe der getätigten Investitionen – in etwa auf dem Niveau des Bilanzstichtags 2017 prognostiziert.

Die planmäßige Tilgung von Krediten und die Zahlung der Dividende werden zu einem deutlichen Rückgang der **Konzern-Liquidität** im Geschäftsjahr 2018 führen (ohne Berücksichtigung möglicher Refinanzierungsmaßnahmen). In 2018 stehen in diesem Kontext planmäßige Tilgungen in Höhe von rund 550 Mio € an, die im Wesentlichen auf die Fraport AG entfallen. Die planmäßigen Tilgungen können entweder aus den bestehenden Mitteln der Konzern-Liquidität, über Prolongationen bestehender Finanzierungen oder über Refinanzierungsmaßnahmen bedient werden. Die Erweiterungsinvestitionen am Standort Frankfurt finanziert die Fraport AG aus einer Kombination von Operativen Cash Flow und über Fremdkapital. Größere Investitionen im Ausland, die noch zu finanzieren sind, betreffen insbesondere Lima und Brasilien. In beiden Projekten werden bereits Finanzierungsgespräche geführt, die voraussichtlich im Verlauf der Geschäftsjahre 2018/2019 abgeschlossen werden (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 64).

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2018

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine **Global-zufriedenheit** der Passagiere von mindestens 80 % sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den vollkonsolidierten Konzern-Standorten. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert besser als 98,5 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ strebt der Vorstand in 2018 konzernweit an, die **Mitarbeiter-zufriedenheit** auf dem Niveau von besser als 3,0 zu halten. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine leichte Erhöhung der Quote der **Frauen in Führungspositionen** in Deutschland

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand eine Stabilisierung der **Krankenquote** an.

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand mit einer leichten Erhöhung der **CO₂-Emission** aufgrund der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen sowie der erstmaligen Einbeziehung der 14 griechischen Regional-Flughäfen.

Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine anhaltende Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf die Konzern-Flughäfen auswirken wird. Ein allgemein kräftiges Konsumwachstum geht mit einem breit gestreuten Investitionswachstum einher. Die Wachstumsraten der Volkswirtschaften in den Schwellenländern werden weiterhin deutlich über denen der fortgeschrittenen Volkswirtschaften erwartet. Für Europa und Deutschland zeichnet sich mittelfristig ein stabiles Wachstum ab. Eine allmähliche Normalisierung der Inflation wird aufgrund der hohen Auslastung der Industrieanlagen und in der Folge steigender Löhne wahrscheinlich. Dabei dürften die Zinsen durch die Geldpolitik der Notenbanken nur leicht steigen, sodass Sparen weiterhin unattraktiv bleibt. Entsprechend wird eine durch konsumfreudige Verbraucherstimmung und gute Unternehmenslagen insgesamt positive operative Entwicklung des Konzerns erwartet. Unsicherheiten resultieren aus protektionistischen politischen Tendenzen, die zu Handelsbeschränkungen führen könnten. Auch ein ungeordneter EU-Austritt Großbritanniens könnte Marktverwerfungen sowohl in Großbritannien als auch in der EU zur Folge haben, die sich negativ auf die europäischen Volkswirtschaften und auch auf den Fraport-Konzern auswirken können.

Mittel- bis langfristig geht der Vorstand von einem stabilen Wachstum des Passagierverkehrs an den Konzern-Flughäfen aus. Nach spürbaren Wachstumsraten in den Geschäftsjahren 2017 sowie prognostiziert für 2018 erwartet der Vorstand am Flughafen Frankfurt eine Normalisierung der Passagierentwicklung auf das Niveau der vergangenen Geschäftsjahre (Wachstumsraten im Durchschnitt zwischen 2 % und 3 %). Auch konzernweit werden die Fraport-Flughäfen vom mittel- bis langfristig prognostizierten Marktwachstum profitieren (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 53).

Das erwartete Passagierwachstum wird sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Der Vorstand rechnet daher bis zur Inbetriebnahme von Terminal 3 mit einer deutlich positiven Entwicklung des Konzern-Umsatzes, -EBITDA, -EBIT sowie -Ergebnisses. Mittelfristig erwartet der Vorstand einen Beitrag des internationalen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis, der sich rund 50 % annähert.

Der Operative Cash Flow wird sowohl aufgrund des operativen Geschäfts in Frankfurt als auch an den internationalen Konzern-Flughäfen steigend erwartet. Mit der wachsenden Passagierzahl werden sowohl Investitionen in die Infrastrukturen am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Standorten außerhalb Deutschlands notwendig. In Frankfurt wird dies im Wesentlichen das Terminal 3 im Süden des Flughafens inklusive des Flugsteigs G betreffen. Außerhalb von Frankfurt sind insbesondere Investitionen in Fraport Greece und in die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie Lima zu tätigen (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 46). Der Free Cash Flow wird daher temporär deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2017 ausfallen und zeitweise im negativen Bereich liegen. Aufgrund dieser Entwicklung werden sich auch die Netto-Finanzschulden des Konzerns erhöhen. Dabei erwartet der Vorstand nicht, dass die Netto-Finanzschulden das Verhältnis zum Konzern-EBITDA in einer Bandbreite des Vier- bis Sechsfachen überschreiten.

Die Vermögens- und Finanzlage betreffend wird bei der Fraport AG in 2019 insbesondere die Rückzahlung der in 2009 über 800 Mio € emittierten Anleihe erfolgen. Mögliche Akquisitionen sowie zukünftige Investitionsverpflichtungen können über die bereits beschriebenen Fremdkapitalprodukte finanziert werden. Eine Mittelbeschaffung auf Ebene der Fraport AG über eine Kapitalerhöhung ist nicht vorgesehen (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 64 sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 86).

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand unverändert eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an, wobei die Dividende je Aktie mindestens das Vorjahresniveau halten wird.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen, der Krankenquote sowie der CO₂-Emission hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesteckt, die er konsequent verfolgt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 58).

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Zieschang

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

Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2017

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	(5)	2.934,8	2.586,2
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,4	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	36,3	34,9
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	38,9	332,9
Gesamtleistung		3.010,4	2.954,4
Materialaufwand	(9)	-720,4	-621,9
Personalaufwand	(10)	-1.092,9	-1.066,7
Abschreibungen	(11)	-360,2	-360,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-193,9	-211,7
Betriebliches Ergebnis		643,0	693,7
Zinserträge	(13)	29,0	32,0
Zinsaufwendungen	(13)	-186,5	-138,9
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	30,9	-4,6
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	-10,3	-0,8
Finanzergebnis		-136,9	-112,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		506,1	581,4
Ertragsteuern	(16)	-146,4	-181,1
Konzern-Ergebnis		359,7	400,3
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		29,5	24,9
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		330,2	375,4
Ergebnis je 10€-Aktie in €	(17)		
unverwässert		3,57	4,07
verwässert		3,56	4,06
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		643,0	693,7
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		1.003,2	1.054,1

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2017	2016
Konzern-Ergebnis	359,7	400,3
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-0,5	-1,9
(darauf entfallene latente Steuern	0,2	0,6)
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,3	0,4
(darauf entfallene latente Steuern	-0,1	-0,1)
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-0,1	-1,0
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-1,6	-4,3
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-26,1	-31,4
	24,5	27,1
(darauf entfallene latente Steuern	-7,2	-8,4)
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-3,0	13,4
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,4
	-3,0	13,0
(darauf entfallene latente Steuern	1,1	0,1)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	-47,2	7,0
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	-47,2	7,0
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	-7,3	1,9
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-8,1	-12,9
	0,8	14,8
(darauf entfallene latente Steuern	-0,1	-1,0)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-31,1	52,6
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	-31,2	51,6
Gesamtergebnis	328,5	451,9
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	22,5	26,8
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	306,0	425,1

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2017

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	2.621,1	516,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	132,4	146,7
Sachanlagen	(21)	5.921,5	5.954,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	96,4	79,6
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	268,1	209,7
Andere Finanzanlagen	(24)	488,6	561,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	190,9	173,3
Ertragsteuerforderungen	(26)	0,0	0,2
Latente Steueransprüche	(27)	41,0	36,9
		9.779,3	7.697,7
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	29,3	37,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	143,5	129,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	245,5	259,7
Ertragsteuerforderungen	(26)	5,4	11,9
Zahlungsmittel	(30)	629,4	736,0
		1.053,1	1.175,1
Gesamt		10.832,4	8.872,8

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,6
Kapitalrücklage	(31)	598,5	596,3
Gewinnrücklagen	(31)	2.345,7	2.220,4
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.868,1	3.740,3
Nicht beherrschende Anteile	(32)	160,6	101,1
		4.028,7	3.841,4
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	3.955,6	3.236,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	42,4	41,8
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	1.090,1	408,0
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	203,8	173,6
Pensionsverpflichtungen	(37)	34,2	33,2
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	70,3	71,8
Sonstige Rückstellungen	(39)	147,2	147,2
		5.543,6	4.112,5
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	575,4	366,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	185,9	146,7
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	249,7	145,7
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	33,1	42,9
Sonstige Rückstellungen	(39)	216,0	217,1
		1.260,1	918,9
Gesamt		10.832,4	8.872,8

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2017	2016
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		330,2	375,4
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		29,5	24,9
Berichtigungen für			
Ertragsteuern (im Vorjahr ohne Manila)	(16)	146,4	112,9
Abschreibungen	(11)	360,2	360,4
Zinsergebnis	(13)	157,5	106,9
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		6,9	-31,4
Sonstiges		-23,2	-8,9
Ergebniseffekt Manila-Projekt (einschließlich Ertragsteuern)	(1)	0,0	-121,4
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	-30,9	4,6
Veränderungen der Vorräte	(28)	8,6	4,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25), (29)	-4,1	12,6
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 35)	66,0	-10,0
Veränderungen der Rückstellungen	(36 – 39)	8,9	-21,0
Betrieblicher Bereich		1.056,0	809,9
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-137,3	-113,8
Erhaltene Zinsen		12,5	10,9
Gezahlte Ertragsteuern (im Vorjahr ohne Manila)		-140,5	-123,8
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	790,7	583,2
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-1.579,0	-32,2
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-9,0	-6,2
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-287,1	-266,9
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-0,2	-0,7
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		-3,0	0,0
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(2)	0,0	40,1
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	3,4	24,5
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		2,2	0,0
Erlöse aus Abgängen und Tilgungen von Darlehensforderungen an Beteiligungen		0,0	57,1
Erlöse aus Anlagenabgängen		3,5	4,3
Zahlungen Manila-Projekt (einschließlich Ertragsteuern)	(1)	0,0	138,9
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-1.869,2	-41,1
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-68,8	-129,8
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		182,2	260,6
Reduzierung/Erhöhung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	151,3	-111,9
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-1.604,5	-22,2
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	-138,5	-124,6
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-9,1	-5,7
Kapitalerhöhung	(31)	2,5	2,5
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		47,1	5,6
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	1.304,9	295,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-356,3	-513,7
Sonstige Finanzierungstätigkeit		48,4	0,0
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-19,3	-6,7
Mittelzu-/abfluss aus Finanzierungstätigkeit	(42)	879,7	-347,6
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		-32,5	0,0
Veränderung des Finanzmittelbestands		33,4	213,4
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		448,8	230,7
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		-21,2	4,7
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(30), (42)	461,0	448,8

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2017		923,6	596,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,3	2,2
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteile		–	–
Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Airports of Greece		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2017	(31),(32)	923,9	598,5
Stand 1.1.2016		923,1	594,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,5	2,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Airports of Greece		–	–
Stand 31.12.2016	(31),(32)	923,6	596,3

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
2.136,2	58,9	25,3	2.220,4	3.740,3	101,1	3.841,4
-	-39,9	-	-39,9	-39,9	-7,3	-47,2
0,2	-7,6	8,3	0,9	0,9	-	0,9
-0,3	-	-	-0,3	-0,3	-	-0,3
-	-	-1,9	-1,9	-1,9	-	-1,9
-	-	17,0	17,0	17,0	0,3	17,3
-0,1	-47,5	23,4	-24,2	-24,2	-7,0	-31,2
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-138,5	-	-	-138,5	-138,5	-9,1	-147,6
330,2	-	-	330,2	330,2	29,5	359,7
-40,9	-	-	-40,9	-40,9	-	-40,9
-	-	-	-	-	47,1	47,1
-1,3	-	-	-1,3	-1,3	-1,0	-2,3
2.285,6	11,4	48,7	2.345,7	3.868,1	160,6	4.028,7
1.886,4	47,7	-14,2	1.919,9	3.437,3	74,4	3.511,7
-	5,1	-	5,1	5,1	1,9	7,0
0,3	6,1	7,7	14,1	14,1	-	14,1
-1,3	-	-	-1,3	-1,3	-	-1,3
-	-	13,1	13,1	13,1	-	13,1
-	-	18,7	18,7	18,7	-	18,7
-1,0	11,2	39,5	49,7	49,7	1,9	51,6
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-124,6	-	-	-124,6	-124,6	-5,7	-130,3
375,4	-	-	375,4	375,4	24,9	400,3
-	-	-	-	-	5,6	5,6
2.136,2	58,9	25,3	2.220,4	3.740,3	101,1	3.841,4

Konzern-Anlagespiegel (Anhang Tz. 18 bis 22)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2017	132,3	762,6	268,7
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-61,1	-5,6
Zugänge	0,0	2.197,9	9,0
Abgänge	0,0	0,0	-5,1
Umbuchungen	0,0	0,0	5,3
Stand 31.12.2017	132,3	2.899,4	272,3
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2017	113,0	246,5	122,0
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-24,4	-2,9
Zugänge	0,0	56,2	17,0
Wertminderungen	0,0	0,0	8,6
Abgänge	0,0	0,0	-4,8
Stand 31.12.2017	113,0	278,3	139,9
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2017	19,3	2.621,1	132,4
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2016	132,3	715,4	261,4
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	15,0	1,3
Zugänge	0,0	32,2	6,2
Abgänge	0,0	0,0	-3,8
Umbuchungen	0,0	0,0	3,6
Stand 31.12.2016	132,3	762,6	268,7
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2016	90,6	214,5	100,2
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	6,1	0,7
Zugänge	0,0	25,9	17,5
Wertminderungen	22,4	0,0	7,4
Abgänge	0,0	0,0	-3,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2016	113,0	246,5	122,0
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2016	19,3	516,1	146,7

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Sachanlagen Summe	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.129,3	3.115,5	453,3	700,1	10.398,2	88,6
0,0	0,0	-5,5	0,0	-5,5	0,0
32,3	50,1	27,8	176,9	287,1	0,2
-9,8	-72,8	-20,5	-6,4	-109,5	-1,8
-0,1	31,8	4,4	-61,5	-25,4	19,6
6.151,7	3.124,6	459,5	809,1	10.544,9	106,6
2.613,5	1.547,5	281,9	1,1	4.444,0	9,0
0,0	0,0	-2,7	0,0	-2,7	0,0
145,7	94,8	36,7	0,0	277,2	1,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-8,3	-67,8	-19,0	0,0	-95,1	0,0
2.750,9	1.574,5	296,9	1,1	4.623,4	10,2
3.400,8	1.550,1	162,6	808,0	5.921,5	96,4
6.039,0	3.175,9	425,6	638,5	10.279,0	82,3
0,0	0,0	1,1	0,0	1,1	0,0
52,0	32,7	39,9	142,3	266,9	0,7
-7,0	-52,2	-19,0	-7,9	-86,1	-0,1
45,3	-40,9	5,7	-72,8	-62,7	5,7
6.129,3	3.115,5	453,3	700,1	10.398,2	88,6
2.469,9	1.499,0	263,6	1,1	4.233,6	7,8
0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0
151,6	98,0	36,4	0,0	286,0	1,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-5,6	-49,7	-18,3	0,0	-73,6	0,0
-2,4	0,2	0,0	0,0	-2,2	0,0
2.613,5	1.547,5	281,9	1,1	4.444,0	9,0
3.515,8	1.568,0	171,4	699,0	5.954,2	79,6

Segment-Berichterstattung (Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2017	954,1	521,7	641,9	817,1	–	2.934,8
	2016	910,2	493,9	630,4	551,7	–	2.586,2
Sonstige Erträge	2017	25,8	21,6	9,6	18,6	–	75,6
	2016	28,7	24,9	12,5	302,1	–	368,2
Erträge mit Dritten	2017	979,9	543,3	651,5	835,7	–	3.010,4
	2016	938,9	518,8	642,9	853,8	–	2.954,4
Intersegmentäre Erträge	2017	78,3	207,8	44,9	389,2	–720,2	–
	2016	85,6	218,5	46,8	381,0	–731,9	–
Erträge gesamt	2017	1.058,2	751,1	696,4	1.224,9	–720,2	3.010,4
	2016	1.024,5	737,3	689,7	1.234,8	–731,9	2.954,4
Segment-Ergebnis EBIT	2017	131,7	293,8	11,6	205,9	–	643,0
	2016	70,4	283,6	–5,5	345,2	–	693,7
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2017	117,8	83,7	39,8	118,9	–	360,2
	2016	147,5	84,4	40,2	88,3	–	360,4
EBITDA	2017	249,5	377,5	51,4	324,8	–	1.003,2
	2016	217,9	368,0	34,7	433,5	–	1.054,1
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity-bewerteten Unternehmen	2017	0,0	–9,7	3,1	37,5	–	30,9
	2016	0,0	–0,4	1,1	–5,3	–	–4,6
Erträge aus Beteiligungen	2017	0,0	0,0	0,1	2,1	–	2,2
	2016	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2017	3.669,0	2.319,6	586,9	4.210,5	46,4	10.832,4
	31.12.2016	3.807,5	2.412,8	618,7	1.984,8	49,0	8.872,8
Segment-Schulden	31.12.2017	2.498,2	1.480,6	385,4	2.132,3	307,2	6.803,7
	31.12.2016	2.405,9	1.378,0	354,8	604,4	288,3	5.031,4
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2017	156,3	64,9	32,3	2.240,7	–	2.494,2
	2016	126,5	62,4	36,9	80,2	–	306,0
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2017	66,8	44,7	12,4	21,1	–	145,0
	2016	93,4	53,2	15,3	8,9	–	170,8
Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen	31.12.2017	0,0	23,6	19,3	225,2	–	268,1
	31.12.2016	0,0	3,4	17,7	188,6	–	209,7

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2017	2.162,2	356,6	24,9	391,1	0,0	2.934,8
	2016	2.084,0	108,7	21,9	371,6	0,0	2.586,2
Sonstige Erträge	2017	69,9	4,2	0,2	1,3	0,0	75,6
	2016	111,2	8,8	247,4	0,8	0,0	368,2
Erträge mit Dritten	2017	2.232,1	360,8	25,1	392,4	–	3.010,4
	2016	2.195,2	117,5	269,3	372,4	–	2.954,4
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2017	6.793,9	2.759,9	334,6	897,6	46,4	10.832,4
	31.12.2016	7.065,8	879,6	309,8	568,6	49,0	8.872,8
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2017	282,6	1.780,5	0,0	431,1	–	2.494,2
	2016	259,1	25,2	0,0	21,7	–	306,0

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2017

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main (nachfolgend: Fraport AG), ist ein weltweit tätiger Betreiber von Flughäfen. Der Schwerpunkt des Geschäfts besteht im Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, einer der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt Main Flughafen. Die Fraport AG ist im Amtsgericht Frankfurt am Main in Abteilung B unter der Nr. 7042 eingetragen.

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2017 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2017 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Die Notwendigkeit zur Anpassung von Vorjahreszahlen ergibt sich nicht.

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2017 wurde am 28. Februar 2018 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgt in seiner Sitzung am 15. März 2018.

Ergebnis 2017 im Vergleich mit dem um die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt bereinigten Ergebnis 2016:

Die Ergebniskennzahlen des Vorjahres sind aufgrund der Einmaleffekte aus dem Manila-Projekt nicht mit den Ergebniskennzahlen des Geschäftsjahres 2017 vergleichbar. In der nachfolgenden Tabelle werden die bereinigten Ergebnisse gegenübergestellt:

Ergebnis 2017 im Vergleich mit dem um die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt bereinigten Ergebnis 2016

in Mio €	Konzern-Abschluss 2017	Konzern-Abschluss 2016	Konzern-Abschluss 2016 ohne Manila- Effekt
Sonstige betriebliche Erträge	38,9	332,9	91,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-193,9	-211,7	-169,3
EBITDA	1.003,2	1.054,1	855,3
EBIT/Betriebliches Ergebnis	643,0	693,7	494,9
Sonstiges Finanzergebnis	-10,3	-0,8	8,4
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	506,1	581,4	391,8
Ertragsteuern	-146,4	-181,1	-112,9
Konzern-Ergebnis	359,7	400,3	278,9

2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Fraport-Konzern auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung mit Dritten über die geführten Aktivitäten gemeinsam bestimmt. Gemeinschaftliche Führung wird dann ausgeübt, wenn Entscheidungen über maßgebliche Tätigkeiten die Einstimmigkeit aller Parteien erfordern. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung ist entweder eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen.

Bei allen gemeinschaftlichen Vereinbarungen im Fraport-Konzern sind die Partner am Reinvermögen eines gemeinschaftlich geführten, rechtlich selbstständigen Unternehmens beteiligt, sodass es sich um Gemeinschaftsunternehmen handelt.

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2017 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2016	26	24	50
Zugänge	0	3	3
Abgänge	0	0	0
31.12.2017	26	27	53
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2016	8	4	12
Zugänge	2	0	2
Abgänge	0	0	0
31.12.2017	10	4	14
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2016	4	3	7
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2017	4	2	6
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2016	39	31	70
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2017	41	33	74

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien, Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien und Fraport New York Inc., New York/USA sowie bei den Gemeinschaftsunternehmen die Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main und die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg. Der Abgang bei assoziierten Unternehmen betrifft die Veräußerung der Aerodrom Portoroz d.o.o. Secovlje/Slovenien. Die Auswirkungen der Entkonsolidierung der Aerodrom Portoroz für den Fraport-Konzern waren unwesentlich.

Ende Mai 2017 hat die Fraport AG im Zusammenhang mit dem Erwerb der Konzessionen zum Management und Betrieb der Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre in Brasilien sämtliche Anteile an zwei dafür gegründeten Gesellschaften, der Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre und der Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza übernommen. Die operative Übernahme des Betriebs der Flughäfen ist am 2. Januar 2018 erfolgt. Weiterführende Informationen zu den Konzessionsvereinbarungen sind in Tz. 48 zu finden. Die neu gegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr 2017 operativ noch nicht tätig und hatten somit keinen wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage des Konzerns. Die Auswirkungen der Erstkonsolidierungen auf die Vermögenslage sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza
	31.12.2017	31.12.2017
Langfristige Vermögenswerte	88,4	251,4
Kurzfristige Vermögenswerte	15,7	12,1
Langfristige Schulden	10,0	142,4
Kurzfristige Schulden	3,2	2,9
Eigenkapital/Nettovermögen	90,9	118,2

Am 27. Januar 2017 hat die Konzern-Gesellschaft Fraport USA die Tochtergesellschaft Fraport New York, Inc. gegründet. Die Gesellschaft wird Food & Beverage- sowie Retail-Flächen im Terminal 5 des John F. Kennedy International Airport in New York betreiben.

Zwecks der Weiterentwicklung des Duty-free-Geschäfts am Standort Frankfurt hat sich Fraport im Januar 2017 mit jeweils 50 % Kapitalanteilen an zwei Joint Ventures, der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg (nachfolgend FAR) und der Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main, beteiligt. Die Gesellschaften werden seit dem 1. Januar 2017 als Gemeinschaftsunternehmen „at Equity“ in den Konzern-Abschluss einbezogen. Der beizulegende Zeitwert des Nettovermögens zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung betrug 14,0 Mio €.

An der Gesellschaft N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main, hält die Fraport AG 52 % der Kapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss als Gemeinschaftsunternehmen nach der At-Equity-Methode einbezogen.

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

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 56 des Konzern-Anhangs abgebildet.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Finanzinformationen für die Gesellschaften Lima Airport Partners S.R.L, Fraport Twin Star Airport Management AD sowie die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A. (nachfolgend Fraport Greece A) und Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend Fraport Greece B). An diesen Gesellschaften bestehen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima, betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, und Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, betreiben jeweils sieben Flughäfen in Griechenland. Weitere Informationen zu den Gesellschaften sind in Tz. 48 enthalten.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Beteiligungsquote								
Nicht beherrschende Anteile in %	26,60	28,00	26,60	28,00	29,99	29,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	882,7	5,6	902,9	5,6	354,1	372,7	190,2	192,5
Kurzfristige Vermögenswerte	100,8	5,4	88,4	5,4	111,5	172,0	22,4	28,2
Langfristige Schulden	857,6	0,0	832,9	0,0	186,7	268,2	79,3	85,8
Kurzfristige Schulden	40,3	3,1	38,7	3,1	69,8	89,3	28,8	37,3
Eigenkapital/Nettovermögen	85,6	7,9	119,7	7,9	209,1	187,2	104,5	97,6
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	22,8	2,2	31,8	2,2	62,7	56,1	41,8	39,1

	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	129,7	0,0	105,2	0,0	325,6	305,7	67,5	63,8
EBITDA	67,2	-2,8	50,2	-2,8	120,0	110,8	39,6	40,8
Ergebnis nach Steuern	13,3	-2,0	1,1	-2,0	54,4	53,5	20,8	21,3
Sonstiges Ergebnis	0,8	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	-24,5	6,3	0,0	0,0
Gesamtergebnis	14,1	-2,0	1,6	-2,0	29,9	59,8	20,8	21,3
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	3,8	-0,6	0,4	-0,6	9,0	17,9	8,3	8,5
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	62,7	-1,7	54,4	-1,8	76,2	71,8	31,1	31,0
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-651,7	-6,1	-663,8	-5,9	-19,3	-19,7	-9,2	-6,1
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-609,0	0,0	-625,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon in Infrastruktur	-42,7	-6,1	-38,8	-5,9	-19,3	-19,7	-9,2	-6,1
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	662,9	9,9	676,7	9,9	-98,5	-11,8	-26,2	-23,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes	73,9	2,1	67,3	2,2	-41,6	40,3	-4,3	1,6
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	2,1	0,0	2,2	0,0	155,6	111,8	22,1	20,5
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-29,7	0,0	-26,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	-18,5	3,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	46,3	2,1	43,4	2,2	95,5	155,6	17,8	22,1
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	5,6	4,4

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

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

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 Durchschnittskursen 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 31.12.2017	Durchschnittskurs 2017	Stichtagskurs 31.12.2016	Durchschnittskurs 2016
1 US-Dollar (US-\$)	0,8342	0,8852	0,9470	0,9034
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,2205	0,2427	0,2683	0,2991
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1280	0,1311	0,1359	0,1360
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1067	0,1136	0,1221	0,1164
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2576	0,2715	0,2820	0,2677
100 Russische Rubel (RUB)	1,4423	1,5166	1,5463	1,3487
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,2518	0,2774	-	-

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

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.

Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

Bilanzposten	Bewertungsmethode
Aktiva	
Geschäfts- oder Firmenwert	Kumulierte Wertminderungen (IAS 36)
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sachanlagen	Fortgeführte Anschaffungskosten
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Fortgeführte Anschaffungskosten
Andere Finanzanlagen	Kategorien IAS 39 (Tz. 40)
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	
Kurzfristige Wertpapiere	Fair Value
Übrige	Fortgeführte Anschaffungskosten
Vorräte	Niedrigerer aus AHK und Nettoveräußerungserlös
Zahlungsmittel	Nominalbetrag
Derivate Finanzinstrumente	Fair Value
Passiva	
Finanzschulden	Fortgeführte Anschaffungskosten
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige Verbindlichkeiten	Fortgeführte Anschaffungskosten
Pensionsverpflichtungen	Projected Unit Credit Method
Sonstige Rückstellungen	Zeitwert oder Erfüllungsbetrag
Derivate Finanzinstrumente	Fair Value

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

Im Fraport-Konzern werden darüber hinaus insbesondere Umsätze aus Umsatzabgaben, Vermietung, Parkierung, Grundstücksverkäufen und Sicherheitsleistungen erzielt. Umsatzerlöse aus Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst. Umsatzerlöse aus Grundstücksverkäufen werden nach Übergang der Chancen und Risiken realisiert.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 48) 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. Auftragserlöse werden in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringbar sind.

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

Nach dem erstmaligen Ansatz eines im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen.

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

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Griechenland, Varna und Burgas (Bulgarien), in Lima (Peru) sowie Fortaleza und Porto Alegre (Brasilien) (siehe auch Tz. 48). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „intangible asset model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Bau- und 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-Betreiberprojekten ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode 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.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	8 – 39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	7 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	12 – 38
Platzanlagen	5 – 99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 99
Vorfelder	20 – 99
Rollbrücken	80
Rollwege	20 – 99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	3 – 25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 25

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

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Für bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte wird jährlich ein Werthaltigkeitstest vorgenommen. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (fair value less costs of disposal) und Nutzungswert (value in use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating units), denen die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

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

Als erzielbarer Betrag wird in der Regel der Nutzungswert ermittelt. Der Nutzungswert ergibt sich auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht.

Der Bestimmung der zukünftigen Cash-Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2018 bis 2022 und der aktuellen Langfristplanung bis 2025 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 1,0 % und 2,0 % (Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,1 % bis 11,93 % (im Vorjahr: 5,1 % bis 9,9 %) verwendet.

Leasing

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

Finance Lease

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

Operate Lease

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

Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

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

Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

Sonstige Beteiligungen werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Sie werden zu Marktwerten angesetzt, soweit diese verlässlich ermittelt werden können, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

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

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

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

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

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

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt. Die Wertminderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam in Form von Einzelwertberichtigungen auf einem Wertberichtigungskonto erfasst.

Ergibt sich in den Folgeperioden, dass die Gründe für die Wertminderung nicht mehr vorliegen, wird eine erfolgswirksame Wertaufholung vorgenommen. Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

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

Vorräte

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

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

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

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

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

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

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

Zahlungsmittel

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

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 1,60 % (im Vorjahr: 1,70 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

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

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

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 37 verwiesen.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

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

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

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend der erwarteten Mittelabflusszeitpunkte mit fristenkongruenten Zinssätzen bis maximal 0,19 % (im Vorjahr: 0,10 %) abgezinst werden.

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

Eventualverbindlichkeiten

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

Verbindlichkeiten

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert.

Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert abzüglich Transaktionskosten eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren Wert aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands ausgewiesen.

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

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

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

Aktienoptionen

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

Virtuelle Aktienoptionen

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

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

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

Sachanlagevermögen

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

Andere Finanzanlagen

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

Forderungen

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

Ertragsteuern

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

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

Pensionsverpflichtungen

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 37).

Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2017 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (54,6 Mio €; im Vorjahr: 75,5 Mio €) und Wirbelschleppen (8,8 Mio €; im Vorjahr: 17,9 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2017 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (25,9 Mio €; im Vorjahr: 29,2 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

Eventualverbindlichkeiten

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

Unternehmenserwerbe

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

Wertminderungen

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

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

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2017 beginnen.

Im Rahmen der Angabeninitiative hat das IASB am 29. Januar 2016 Änderungen an IAS 7 „Kapitalflussrechnung“ veröffentlicht. Zielsetzung ist die Informationsverbesserung über die Verschuldung des Unternehmens. Anzugeben sind unter anderem zahlungswirksame Veränderungen des Cash Flows aus Finanzierungstätigkeit, währungskursbedingte Änderungen, Änderungen aus Erwerb und Veräußerung von Unternehmen, Änderungen der beizulegenden Zeitwerte sowie sonstige Änderungen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen, anzuwenden. Im Jahr der Erstanwendung müssen keine Vergleichsangaben für das Vorjahr erfolgen.

Am 19. Januar 2016 hat das IASB Änderungen an IAS 12 „Ertragsteuern – Ansatz von aktivierten latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten“ veröffentlicht. Abwertungen auf einen niedrigeren Marktwert von Schuldinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, welche aus einer Veränderung des Marktzinsniveaus resultieren, führen zu abzugsfähigen temporären Differenzen. Die Änderungen sind retrospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach 1. Januar 2017 beginnen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

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

Am 28. Mai 2014 hat das IASB den neuen Standard IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ veröffentlicht. Zielsetzung des neuen Standards zur Umsatzrealisierung ist die Zusammenführung bisheriger Regelungen sowie die Festlegung einheitlicher Grundprinzipien, die für alle Branchen und Kategorien von Umsätzen anwendbar sind. Nach IFRS 15 sind Umsatzerlöse dann zu realisieren, wenn das Unternehmen seine Leistungsverpflichtung erfüllt und der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt hat und Nutzen aus diesen ziehen kann. Für die Bestimmung von Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung sieht IFRS 15 die Anwendung eines fünfstufigen Schemas, unter Berücksichtigung detaillierter Regelungen zu den einzelnen Stufen, vor.

Auf Basis der bisher im Hinblick auf IFRS 15 durchgeführten Analysen der im Fraport-Konzern vorliegenden Geschäftsmodelle und typischerweise bestehenden Kundenverträge werden infolge der Anwendung des im IFRS 15 vorgesehenen fünfstufigen Ansatzes keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe der Umsatzerlöse im Konzern-Abschluss erwartet.

IFRS 15 ersetzt künftig IAS 11 „Fertigungsaufträge“ und IAS 18 „Umsatzerlöse“ sowie die dazugehörigen Interpretationen. IFRS 15 wurde am 22. September 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Der Anwendungszeitpunkt des IFRS 15 in der EU entspricht damit dem vom IASB beschlossenen Erstanwendungszeitpunkt.

Am 24. Juli 2014 hat das IASB die vierte und finale Version des neuen IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ ablösen. IFRS 9 führt einen einheitlichen Ansatz zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten auf der Grundlage ihrer Zahlungsstromeigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden, ein. IFRS 9 sieht grundsätzlich für Fremdkapitalinstrumente die Modelle: „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“, „Halten und Verkaufen“ sowie „Handelsabsicht“ vor.

Die bisher in die Kategorie „Loans and Receivables“ eingeordneten Fremdkapitalinstrumente werden zukünftig in dem Modell „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“ ausgewiesen. Die bislang der „Available for Sale“-Kategorie zugeordneten Fremdkapitalinstrumente werden zukünftig dem Modell „Halten und Verkaufen“ zugeordnet. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen. Dem Modell „Handelsabsicht“ werden bei Fraport künftig keine Fremdkapitalinstrumente zugeordnet. Insoweit werden sich keine Auswirkungen auf die Bilanzierung von Fremdkapitalinstrumenten bei Fraport ergeben. Für die bislang der Kategorie „Available for Sale“ zugeordneten sonstigen Beteiligungen ergeben sich wesentliche Änderungen bei zukünftigen Transaktionen. Diese dürfen künftig bei Veräußerung von Anteilen nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung recycelt werden. Für finanzielle Vermögenswerte sind zukünftig Wertminderungen nicht erst bei eingetretenen Verlusten, sondern bereits aufgrund von erwarteten Verlusten zu erfassen. Hieraus sind keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss erkennbar. Die Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich wie bisher, hieraus ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Für die zum beizulegenden Zeitwert designierten Verbindlichkeiten sind Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, sofern sie auf Änderungen des eigenen Kreditrisikos zurückzuführen sind, nicht mehr im Gewinn und Verlust, sondern im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Im Fraport-Konzern werden im Moment keine Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert designiert, somit ergibt sich daraus keine Änderung. Für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) enthält IFRS 9 neue Regelungen, die sich an den Risikomanagementaktivitäten eines Unternehmens insbesondere in Bezug auf die Steuerung von nicht finanziellen Risiken orientieren. Im Hedge Accounting ergeben sich aus der Anwendung von IFRS 9 für den Fraport-Konzern keine wesentlichen Auswirkungen. IFRS 9 wurde am 22. November 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden.

Am 13. Januar 2016 hat das IASB den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ veröffentlicht. IFRS 16 enthält die Neuregelungen zur Leasing-Bilanzierung und ersetzt den aktuellen IAS 17 mit den zugehörigen Interpretationen. Der neue Standard hat insbesondere Einfluss auf die Bilanzierung des Leasingnehmers. So sind zukünftig die aus bisherigen „operate lease“-Verhältnissen resultierenden Rechte und Verpflichtungen als Nutzungsrechte und Leasing-Verbindlichkeiten zu bilanzieren. Nach IAS 17 erfolgt lediglich eine Angabe der Zahlungsverpflichtungen aus „operate lease“-Verhältnissen im Anhang. Aufgrund der Änderungen bei der „Leasingnehmer-Bilanzierung“ erwarten wir derzeit eine unwesentliche Erhöhung der Bilanzsumme infolge der zum Barwert aktivierten und passivierten Mindestleasingzahlungen auf Basis der in Tz. 44 angegebenen zukünftigen Mindestleasingzahlungen. Weiterhin wird eine unwesentliche Verbesserung des Konzern-EBITDA maximal in der Größenordnung der derzeit im Anhang angegebenen Mindestleasingzahlungen aus Operating Leasing-Verhältnissen (siehe auch Tz. 44) erwartet. Die EBITDA-Verbesserung ist zurückzuführen auf die künftige Erfassung von Abschreibungen des Nutzungsrechts und Zinsaufwands aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit anstelle des bisherigen Leasingaufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Effekte aus Aufzinsung und Abschreibung sind bislang nicht quantifiziert. Bei der „Leasinggeber-Bilanzierung“ entsprechen die neuen Regelungen nach IFRS 16 weitgehend dem bisherigen IAS 17. Auf Basis bislang durchgeführter Untersuchungen ergeben sich aus der Anwendung von IFRS 16 keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach 1. Januar 2019 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig, sofern IFRS 15 ebenfalls angewendet wird. Durch die Übernahme von IFRS 16 am 31. Oktober 2017 in europäisches Recht entspricht damit der Erstanwendungszeitpunkt dem vom IASB beschlossenen Anwendungszeitpunkt.

Am 12. April 2016 veröffentlichte das IASB Klarstellungen zu IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“, die folgende Themen betreffen: Identifizierung von Leistungsverpflichtungen aus einem Vertrag, Klassifizierung als Prinzipal beziehungsweise Agent und Umsatzerlöse aus Lizenzen. Die Änderungen gelten analog IFRS 15 ab dem 1. Januar 2018, das EU Endorsement erfolgte am 31. Oktober 2017.

Das IASB hat am 8. Dezember 2015 die „Verbesserungen an den IFRS 2014 – 2016“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IAS 28, IFRS 12 und IFRS 1. Die für den Fraport-Konzern relevante Änderung an IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ stellt klar, dass die Angabepflichten, mit Ausnahme von IFRS 12.B10 – B16, auch Anteile an Unternehmen betreffen, die in den Anwendungsbereich des IFRS 5 fallen. Die Änderungen an IFRS 12 sind ab dem 1. Januar 2017 und die Änderungen an IAS 28 und IFRS 1 ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Die Änderungen wurden am 7. Februar 2018 in das EU-Recht übernommen.

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

Am 11. September 2014 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Veräußerung beziehungsweise Einlage von Vermögenswerten an beziehungsweise in ein assoziiertes Unternehmen oder ein Gemeinschaftsunternehmen. Künftig soll der Gewinn oder Verlust aus solchen Transaktionen nur dann erfasst werden, wenn die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellen. Handelt es sich bei den Vermögenswerten um keinen Geschäftsbetrieb, ist lediglich eine anteilige Erfolgserfassung zulässig. Der ursprünglich vorgesehene Erstanwendungszeitpunkt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, wurde vom IASB auf unbestimmte Zeit verschoben.

Das IASB hat am 20. Juni 2016 den finalen Änderungsstandard zu IFRS 2 „Anteilsbasierende Vergütungen“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen insbesondere folgende Fragestellungen: Bewertung anteilsbasierender Vergütungs-transaktionen mit Barausgleich, Klassifizierung anteilsbasierender Vergütungen unter Steuereinbehalt und Bilanzierung bei Änderung der anteilsbasierenden Vergütung von „mit Barausgleich“ in „mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente“. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden, eine vorzeitige freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen der Änderungen werden derzeit noch analysiert.

Am 8. Dezember 2016 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“. Die Änderung dient der Klarstellung, ab wann Übertragungen in den oder aus dem Bestand als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erfolgen dürfen. Die Änderung an IAS 40 ist ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 8. Dezember 2016 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 21 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ eine neue Interpretation IFRIC 22 „Fremdwährungstransaktionen und Vorauszahlungen“ veröffentlicht. Die Erfassung einer Fremdwährungstransaktion in der funktionalen Währung erfolgt mit dem am jeweiligen Tag des Geschäftsvorfalles gültigen Kassakurs. Leistet oder erhält ein Unternehmen im Rahmen einer Transaktion mehrere Vorauszahlungen, ist der Transaktionszeitpunkt und damit der Wechselkurs für jede Vorauszahlung separat zu bestimmen. IFRIC 22 ist ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 7. Juni 2017 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 12 „Ertragsteuern“ eine neue Interpretation IFRIC 23 „Steuerisikopositionen aus Ertragsteuern“ veröffentlicht. IFRIC 23 ergänzt die Regelungen in IAS 12 hinsichtlich der Berücksichtigung von Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung von Sachverhalten und Transaktionen. IFRIC 23 ist erstmals für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Die Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bewertung bei vorzeitigen Rückzahlungsoptionen mit negativer Vorfälligkeitsentschädigung. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen langfristige Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach einen Teil der Nettoinvestition in ein nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen darstellen. Demnach erfolgt die Bilanzierung und Bewertung derartiger Anteile gemäß IFRS 9. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Das IASB hat am 12. Dezember 2017 die „Verbesserungen an den IFRS 2015 – 2017“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IFRS 3 / IFRS 11, IAS 12 und IAS 23. Die Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ bestimmen, dass bei Erlangung von Beherrschung über einen bisher als „joint operation“ geführten Geschäftsbetrieb die Grundsätze für sukzessive Unternehmenszusammenschlüsse (IFRS 3.42A) anzuwenden sind. Bei Erlangung gemeinschaftlicher Beherrschung (joint control) über einen Geschäftsbetrieb, der bisher im Rahmen einer gemeinschaftlichen Tätigkeit (joint operation) geführt war, hat hingegen keine Neubewertung zu erfolgen.

Die Änderung an IAS 12 „Ertragsteuern“ regelt, dass die ertragsteuerlichen Auswirkungen der Vereinnahmung von Dividenden im Betriebsergebnis auszuweisen sind. Das gilt unabhängig davon, wie die Steuerlast entstanden ist.

Die Änderungen an IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ enthalten Klarstellungen bei der Bestimmung des Finanzierungskostensatzes im Zusammenhang mit der Beschaffung von qualifizierten Vermögenswerten.

Der Erstanwendungszeitpunkt der Änderungen ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2017	2016
Aviation		
Flughafen-Entgelte	780,3	755,8
Sicherheitsdienstleistungen	127,3	112,5
Übrige Umsatzerlöse	46,5	41,9
	954,1	910,2
Retail & Real Estate		
Real Estate	194,2	191,9
Retail	206,0	200,6
Parkierung	86,6	81,3
Übrige Umsatzerlöse	34,9	20,1
	521,7	493,9
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	323,8	315,7
Infrastruktur-Entgelte	304,7	299,0
Übrige Umsatzerlöse	13,4	15,7
	641,9	630,4
International Activities & Services	817,1	551,7
Gesamt	2.934,8	2.586,2

Zur Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht, Kapitel „Ertragslage Konzern“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 41).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend umsatzabhängige Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 167,8 Mio € (im Vorjahr: 165,6 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retail-Bereiches enthalten für das Geschäftsjahr 2017 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 44,3 Mio € (im Vorjahr: 43,6 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 44 Jahre (im Vorjahr: 46 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 477,2 Mio € (im Vorjahr: 425,9 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 355,6 Mio € (im Vorjahr: 304,9 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services (Umbenennung zum 1. Januar 2018, ehemals External Activities & Services) enthalten Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €).

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen (ohne Untermietverhältnisse) beträgt:

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2017
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	142,6	315,2	741,2	1.199,0

in Mio. €	Restlaufzeit			Gesamt 2016
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	137,0	300,2	807,7	1.244,9

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen beträgt zum Stichtag 62,9 Mio € (im Vorjahr: 101,3 Mio €) und entfällt überwiegend auf die Fraport USA Inc. (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. Im Geschäftsjahr wurden Zahlungen aus Untermietverhältnissen in Höhe von 50,5 Mio € (im Vorjahr: 51,7 Mio €) vereinnahmt, die auch umsatzabhängige Mieten enthalten und ebenfalls überwiegend auf die Fraport USA Inc. entfallen.

6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

Bestandsveränderung

in Mio €	2017	2016
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,4

Die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen betrifft im Wesentlichen Grundstücke und Gebäude zum Verkauf.

7 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2017	2016
Andere aktivierte Eigenleistungen	36,3	34,9

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werkleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der bestehenden Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

8 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2017	2016
Auflösungen von Rückstellungen	10,4	21,7
Erträge aus Schadensersatzleistungen	5,3	1,8
Kompensationszahlung Fraport Greece	3,0	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,2
Gewinne aus Anlagenabgängen	0,8	0,6
Entschädigungszahlung Manila-Projekt	0,0	241,2
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an assoziierten Unternehmen	0,0	40,1
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,0	7,2
Tilgung von wertberichtigten Gesellschafterdarlehen	0,0	6,0
Sonstige	18,2	13,1
Gesamt	38,9	332,9

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie personalbezogene Rückstellungen.

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2017	2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-132,3	-96,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-588,1	-525,7
Gesamt	-720,4	-621,9

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien sind unter anderem die Buchwerte der im Geschäftsjahr verkauften Vorratsimmobilien erfasst. Die in diesem Zusammenhang bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen im Segment Retail & Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 48) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 169,3 Mio € (im Vorjahr: 144,6 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 41,7 Mio € (im Vorjahr: 19,9 Mio €).

Im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen der Fraport USA Inc. zur Vermarktung von Retail-Flächen enthalten die bezogenen Leistungen Mindestleasingzahlungen in Höhe von 19,2 Mio € (im Vorjahr: 22,6 Mio €) sowie bedingte Leasingzahlungen in Höhe von 14,6 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €).

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2017	2016
Entgelte für Personal	-888,6	-872,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-159,3	-150,2
Aufwendungen für Altersversorgung	-45,0	-44,3
Gesamt	-1.092,9	-1.066,7

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2017	2016
Stammbeschäftigte	19.775	19.372
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	898	950
Gesamt	20.673	20.322

In den Personalaufwendungen sind Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sowie Zuführungen zu Verpflichtungen aus Zeitkon-
tenmodellen enthalten.

11 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2017	2016
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
außerplanmäßig	0,0	-22,4
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
planmäßig	-56,2	-25,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
planmäßig	-17,0	-17,5
außerplanmäßig	-8,6	-7,4
Sachanlagen		
planmäßig	-277,2	-286,0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-1,2	-1,2
Gesamt	-360,2	-360,4

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die im Vergleich zum Vorjahr zu Mehrabschreibungen in Höhe von 3,8 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 14,6 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Die im Berichtsjahr erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen von 8,6 Mio € auf sonstige immaterielle Vermögenswerte be-
treffen die Konzessionsrechte der Fraport USA Inc. (im Vorjahr: 7,4 Mio €), (siehe auch Tz. 4 und Tz. 20).

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2017	2016
Versicherungen	-28,4	-26,1
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-22,2	-21,1
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-24,1	-18,0
Mieten und Leasingaufwendungen	-12,4	-12,4
Verluste aus Anlagenabgängen	-7,7	-5,6
Sonstige Steuern	-9,8	-6,7
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-2,7	-6,6
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-0,8	-0,9
Rückerstattung von erhaltenen Zahlungen aus einer Bundesgarantie für Kapitaleinlagen (Manila-Projekt)	0,0	-42,4
Übrige	-85,8	-71,9
Gesamt	-193,9	-211,7

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 9,8 Mio € (im Vorjahr: 9,1 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €) enthalten. Die Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen betragen 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

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

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts und die Durchführung eines Private-Investor-Tests. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2017		2016	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,2	0,2	1,3	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,0	0,3	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,3	0,0	0,0	0,0
Gesamt	1,7	0,2	1,6	0,2

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2017	2016
Zinserträge	29,0	32,0
Zinsaufwendungen	-186,5	-138,9

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

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

in Mio €	2017	2016
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	26,0	26,7
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-180,8	-130,6

14 Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen**Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2017	2016
Gemeinschaftsunternehmen	12,0	-13,9
Assoziierte Unternehmen	18,9	9,3
Gesamt	30,9	-4,6

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von Antalya in Höhe von 15,6 Mio € (Vorjahr: -16,1 Mio €) und erstmals das Ergebnis nach Steuern der FAR in Höhe von 6,3 Mio € sowie den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von 14,2 Mio €.

Das At-Equity-Ergebnis aus assoziierten Unternehmen enthält in Höhe von 8,0 Mio € die Wertaufholung auf den At-Equity-Buchwert der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH.

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2017	2016
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	4,1	3,7
Fremdwährungskursgewinne realisiert	1,9	8,5
Bewertung von Derivaten	6,4	2,7
Sonstiges	2,7	2,8
Gesamt	15,1	17,7
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-2,1	-0,8
Fremdwährungskursverluste realisiert	-1,7	-14,3
Bewertung von Derivaten	-0,7	-3,4
Sonstiges	-20,9	0,0
Gesamt	-25,4	-18,5
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-10,3	-0,8

In den sonstigen Aufwendungen im Finanzergebnis sind im Wesentlichen die Vorfälligkeitsentschädigung für die Ablösung der Finanzierung bei LAP von 10,1 Mio € sowie die Fair Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 9,3 Mio € enthalten.

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2017	2016
Laufende Ertragsteuern	-131,6	-190,3
Latente Ertragsteuern	-14,8	9,2
Gesamt	-146,4	-181,1

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (142,6 Mio €, im Vorjahr: 192,7 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (-11,0 Mio €, im Vorjahr: -2,4 Mio €).

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

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

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

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge sowie der Zinsvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge/Zinsvorträge geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2017 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 16,0 Mio € (davon 10,8 Mio € gewerbesteuerlich und 5,2 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 10,0 Mio €, davon 7,9 Mio € gewerbesteuerlich und 2,1 Mio € körperschaftsteuerlich) sowie über nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 10,9 Mio € (im Vorjahr: 5,9 Mio €). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultieren aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Die voraussichtlich nutzbaren Verlustvorträge resultieren größtenteils aus der Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre und Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza (im Vorjahr Fraport Greece A und Fraport Greece B).

Zum 31. Dezember 2017 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über steuerlich nutzbare Zinsvorträge in Höhe von 14,8 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €), die ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B resultieren.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 189,9 Mio € (im Vorjahr: 250,5 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 potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

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

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

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

Zuordnung der latenten Steuern

in Mio €	2017		2016	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	-20,3	0,0	-10,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-158,0	0,0	-25,8
Sachanlagen	0,9	-229,3	3,0	-217,5
Finanzanlagen	0,1	0,0	0,3	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2,3	-0,8	4,1	-1,3
Pensionsrückstellungen	6,9	0,0	6,9	0,0
Sonstige Rückstellungen	26,8	-0,7	36,6	-0,8
Verbindlichkeiten	198,5	0,0	57,1	0,0
Finanzderivate	6,3	-0,4	12,4	0,0
Verlust- und Zinsvorräte	8,0	0,0	1,7	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	249,8	-409,5	122,1	-255,9
Saldierung	-208,8	208,8	-85,2	85,2
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-3,1	0,0	-2,9
Konzern-Bilanz	41,0	-203,8	36,9	-173,6

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen) und langfristigen Schulden (im Wesentlichen Konzessionsverbindlichkeiten).

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 6,1 Mio € (im Vorjahr: 8,4 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen in Höhe von 0,5 Mio €).

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2017	2016
Ergebnis vor Ertragsteuern	506,1	581,4
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-156,9	-180,2
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	11,9	15,2
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	10,2	9,3
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-5,6	-15,7
Nichtanrechenbare nicht-deutsche Quellensteuer	-0,2	-0,8
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-10,9	-5,6
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	12,1	-1,4
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorräte	-0,9	-0,8
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,7	-3,7
Periodenfremde Steuern	-0,9	2,4
Sonstiges	-1,5	0,2
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-146,4	-181,1

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

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2017 28,9 % (im Vorjahr: 31,2 %).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2017		2016	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	330,2	330,2	375,4	375,4
Gewichtete Aktienanzahl	92.377.435	92.667.323	92.337.317	92.546.302
Ergebnis je 10 €-Aktie in €	3,57	3,56	4,07	4,06

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2017 ermittelte sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung (siehe Tz. 31) ist die Anzahl der Aktien im Umlauf von 92.357.054 auf 92.391.339 zum 31. Dezember 2017 angestiegen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.377.435 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 3,57 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.667.323 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10 €-Aktie von 3,56 €.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2017	Buchwert 31.12.2016
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	19,3	19,3

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2017 eingeflossenen Annahmen:

Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Buchwert Goodwill	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	–	8,2 %	–	5,2 %	–	2017 bis 2053

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

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

Bei einer Variation alternativ des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte oder der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

Der dem Impairmenttest von Fraport Slovenija zugrunde liegende Planungszeitraum entspricht der Laufzeit des aus einem langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleiteten Rechts zum Betreiben des Flughafens in Ljubljana.

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2.621,1	516,1

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 48) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 2.379,3 Mio € (im Vorjahr: 288,5 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 241,8 Mio € (im Vorjahr: 227,6 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.741,9 Mio € (im Vorjahr: 10,3 Mio €), Lima mit 311,5 Mio € (im Vorjahr: 324,6 Mio €), Varna und Burgas mit 179,1 Mio € (im Vorjahr: 181,2 Mio €) sowie Fortaleza und Porto Alegre mit 388,6 Mio €. Die Anschaffungskosten der Konzession in Lima erhöhten sich im Berichtsjahr aufgrund der Verlängerung des Konzessionsvertrages um 21,2 Mio €.

Aus der konkreten Projektfinanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Griechenland wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 4,3 Mio € aktiviert (im Vorjahr: 0,0 Mio €). Die Fremdkapitalkosten enthalten 0,1 Mio € gezahlte Zinsen sowie 4,2 Mio € Fremdkapitalnebenkosten, wie zum Beispiel Bereitstellungsinsen (3,7 Mio €). Der fixe Zinssatz für die Fremdkapitalaufnahmen liegt bei rund 4,7 %. Vereinbarte variabel zu verzinsende Auszahlungen wurden bisher noch nicht gezogen.

Die Zugänge des Geschäftsjahres in Höhe von 2.197,9 Mio € führten in der Kapitalflussrechnung zu Mittelabflüssen von 1.579,0 Mio €, die sich in vollem Umfang im Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit widerspiegeln. Hiervon entfallen rund 1.234 Mio € auf die initiale Konzessionszahlung für die griechischen Regionalflughäfen sowie 181,0 Mio € auf die anfängliche Konzessionszahlung für die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Der nicht zahlungswirksame Teil führt korrespondierend zu einer Erhöhung der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen beziehungsweise der sonstigen übrigen Verbindlichkeiten (siehe Tz. 35).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	72,5	89,0
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	59,9	57,7
Gesamt	132,4	146,7

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (58,9 Mio €, im Vorjahr: 60,6 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 36 Jahren (im Vorjahr: 37 Jahre) sowie die bei der Fraport USA Inc. (13,6 Mio €, im Vorjahr: 28,4 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retail-Bereich mit Restlaufzeiten bis zu zwölf Jahren (im Vorjahr: 13 Jahre). Im Berichtsjahr ergab sich bei einem, dem Konzern-Segment „International Activities & Services“ zugeordneten Konzessionsrecht der Fraport USA Inc. eine Wertminderung aufgrund einer verlorenen Ausschreibung zur Verlängerung der Konzession in Boston, die zur Erfassung einer Wertberichtigung in Höhe von 8,6 Mio € führte. Der Buchwert des Konzessionsrechts ist zum Stichtag vollständig abgeschrieben, da die Konzession zum 31. Oktober 2017 ausgelaufen ist.

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 16,7 Mio € (im Vorjahr: 16,4 Mio €). Die aktivierten Herstellungskosten entfallen jeweils in voller Höhe auf die Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €).

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.400,8	3.515,8
Technische Anlagen und Maschinen	1.550,1	1.568,0
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	162,6	171,4
Anlagen im Bau	808,0	699,0
Gesamt	5.921,5	5.954,2

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2017 belaufen sich auf 287,1 Mio €. Davon entfallen 103,0 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 16,0 Mio € (im Vorjahr: 18,7 Mio €) aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 3,5 % (im Vorjahr: rund 4,7 %). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Flughafens stehen.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 5,7 Mio € (im Vorjahr: 12,4 Mio €) belastet.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.295,3 Mio €. Zum Bilanzstichtag 2017 befinden sich Grundstücke mit einer Fläche von 25,2 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 600 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 18,5 Mio €) bilanziert:

Finanzierungsleasingverträge (2017)

in Mio €	Buchwert 1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2017
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8,3	0,0	0,0	2,1	6,2
Technische Anlagen und Maschinen	9,4	0,0	3,0	6,0	0,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,8	0,0	0,0	0,3	0,5
Gesamt	18,5	0,0	3,0	8,4	7,1

Finanzierungsleasingverträge (2016)

in Mio €	Buchwert 1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2016
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10,4	0,0	0,0	2,1	8,3
Technische Anlagen und Maschinen	13,3	1,5	0,0	5,4	9,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,9	0,0	0,2	0,8
Gesamt	23,8	2,4	0,0	7,7	18,5

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

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich die IT-Struktur auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, ist der Fraport AG das wirtschaftliche Eigentum zuzurechnen. Des Weiteren enthalten die technischen Anlagen und Maschinen einen weiteren IT-Servicevertrag über die Bereitstellung von Server- und Datenspeicherkapazitäten. Das hierzu benötigte Rechenzentrum befindet sich auf dem Gelände der Fraport AG. Die Fraport AG ist alleiniger Leistungsempfänger der Server- und Datenspeicherleistungen. Beide Verträge hatten eine Laufzeit bis 2018. Zum 31. Dezember 2017 hat die Fraport AG die den Verträgen zugrunde liegenden Vermögenswerte erworben und im Sachanlagevermögen aktiviert. Das Leasing wurde demnach vorzeitig beendet und die Leasingverbindlichkeit sowie die geleasteten Vermögenswerte ausgebucht. In diesem Zusammenhang ergaben sich Abgänge in Höhe von 2,9 Mio €.

22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt am Main gelegene Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2017	Buchwert 31.12.2016	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2016
Unbebaute Grundstücke – Level 2	27,5	8,8	70,5	64,8
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,5	8,8	8,8	10,1
Bebaute Grundstücke – Level 3	60,4	62,0	96,6	96,5
Summe	96,4	79,6	175,9	171,4

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen, noch zu erschließende Flächen der Gemarkung Kelsterbach sowie um unbebaute Grundstücke im Süden des Flughafengeländes. Der beizulegende Wert der Grundstücke wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 19. Mai 2010 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt.

Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene, gewerblich genutzte Grundstücke.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted Cash Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted Cash Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter hierbei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Die Umgliederungen des Berichtsjahres in Höhe von 19,6 Mio € entfallen in Höhe von 18,6 Mio € auf Umgliederungen aus dem Sachanlagevermögen von Grundstücken der Gemarkung Kelsterbach, in unmittelbarer Nähe zum Flughafengelände liegend. Für diese Grundstücke ist im Geschäftsjahr 2017 das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen worden, welches auf eine gewerbliche Nutzung und die Erzielung von Mieteinnahmen abstellt.

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €).

Für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2017 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,8 Mio € (im Vorjahr: 4,6 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,1 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden, davon entfielen im Vorjahr 0,1 Mio € für Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €) sowie Grundstücke mit Buchwerten in Höhe von 8,0 Mio €, die im Geschäftsjahr 2017 veräußert worden sind, deren Besitzübergang jedoch erst in 2018 stattfindet.

23 Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo, Hannover und Xi'an.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei (Konzessionsnehmer) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der IC Yatirim Holding A.S, das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafen-Behörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagier-Entgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagier-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, demnach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50 % berücksichtigt. Die Ausschüttung der Dividenden erfolgt größtenteils über das nicht operative Gemeinschaftsunternehmen Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei. Da die Gesellschaften nicht börsennotiert sind, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

Nachfolgende Übersichten enthalten zusammengefasste IFRS Bilanz- und Ergebnisdaten der At-Equity bewerteten Antalya Gesellschaften (Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/ Türkei und Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei).

Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	747,5	863,5
Langfristige Schulden	621,5	606,4
davon finanzielle Verbindlichkeiten	104,1	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	517,4	606,4
Kurzfristige Vermögenswerte	185,0	168,2
davon Zahlungsmittel	160,2	145,6
davon sonstige Vermögenswerte	24,8	22,6
Kurzfristige Schulden	221,0	382,7
davon finanzielle Verbindlichkeiten	13,0	272,0
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	208,0	110,7
Nettovermögen	90,0	42,6
Anteiliges Nettovermögen	45,0	21,3
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	61,9	38,2

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2017	2016
Umsatzerlöse	260,2	180,9
EBITDA	222,6	141,1
Planmäßige Abschreibungen	-108,5	-108,6
Zinserträge	2,2	1,9
Zinsaufwendungen	-67,1	-68,3
Ertragsteuern	-14,4	4,5
Ergebnis nach Steuern	31,4	-32,2
Sonstiges Ergebnis	16,1	9,8
Gesamtergebnis	47,5	-22,4

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen

in Mio €	Antalya		übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	38,2	68,1	26,8	26,4	65,0	94,5
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	15,6	-16,1	10,6	1,1	26,2	-15,0
Anteilige sonstige Ergebnisse	8,1	4,9	0,0	0,0	8,1	4,9
Gesamtergebnis	23,7	-11,2	10,6	1,1	34,3	-10,1
Dividenden	0,0	-18,7	-1,2	-0,7	-1,2	-19,4
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	-0,8	0,0	-0,8	0,0
Zugänge	0,0	0,0	15,7	0,0	15,7	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	61,9	38,2	51,1	26,8	113,0	65,0
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
In der Berichtsperiode			0,0	0,4		
Kumuliert			0,0	0,0		

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 100,5 Mio € (im Vorjahr: 145,2 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrags mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafen-Infrastruktur zuständig. Die Fraport AG hält 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd. Im Zusammenhang mit einer im Dezember 2016 vorgenommenen Refinanzierung der NCG wurde die ursprüngliche Frist zur abschließenden Übertragung der vollständigen Sicherheiten auf den neuen Fremdkapitalgeber bis zum 31. März 2018 verlängert, wodurch die Nichteinhaltung von Kreditklauseln vermieden wurde.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5 % der Anteile an der Xi'an.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betreibt den Flughafen der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Die Fraport AG hält 30 % der Anteile, die Stadt Hannover sowie das Land Niedersachsen sind jeweils zu 35 % an der Gesellschaft beteiligt.

Die Gesellschaften NCG, Xi'an und Hannover sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Anteil am Eigenkapital in %	25,00	25,00	24,50	24,50	30,00	30,00
Langfristige Vermögenswerte	694,5	792,5	732,0	688,9	331,7	336,1
Langfristige Schulden	1.114,4	1.200,6	184,6	231,7	150,2	155,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	1.058,9	1.131,7	151,6	196,8	118,9	124,1
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	55,5	68,9	33,0	34,9	31,3	30,9
Kurzfristige Vermögenswerte	196,0	194,3	97,9	210,3	19,1	10,6
davon Zahlungsmittel	170,0	137,2	33,0	168,2	6,0	1,1
davon sonstige Vermögenswerte	26,0	57,1	64,9	42,1	13,1	9,5
Kurzfristige Schulden	118,9	94,3	119,5	150,9	61,8	54,5
davon finanzielle Verbindlichkeiten	62,7	41,3	0,0	0,0	21,0	20,4
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	56,2	53,0	119,5	150,9	40,8	34,1
Nettovermögen	-342,8	-308,1	525,8	516,6	138,8	137,2
Anteiliges Nettovermögen	-85,7	-77,0	128,8	126,6	41,6	41,2
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-17,6	-25,7
Beteiligungsbuchwert	0,0	0,0	128,8	126,6	24,0	15,5

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	258,2	194,0	235,3	213,4	156,5	147,6
EBITDA	147,4	105,7	90,3	97,1	26,3	28,9
Planmäßige Abschreibungen	-37,3	-34,3	-49,3	-50,8	-20,2	-20,1
Zinserträge	0,0	0,0	3,0	4,1	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	-87,3	-112,2	-7,6	-11,3	-5,3	-5,8
Währungsumrechnungsdifferenzen	-26,7	63,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Ertragsteuern	-11,1	-11,1	-7,3	-5,9	0,2	-1,9
Ergebnis nach Steuern	-29,9	-0,8	40,0	30,4	2,3	2,8
Sonstiges Ergebnis	-6,9	-3,4	0,0	0,0	1,4	-1,0
Gesamtergebnis	-36,8	-4,2	40,0	30,4	3,7	1,8

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	126,6	125,7	15,5	15,0	2,5	2,4
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	9,8	7,5	0,7	0,8	0,4	0,9
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	-0,3	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	-7,6	-3,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	2,2	4,1	1,2	0,5	0,4	0,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	-3,2	-0,7	0,0	-0,7	-0,8
Wertaufholung	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	128,8	126,6	24,0	15,5	2,2	2,5
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste								
In der Berichtsperiode	-7,5	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumuliert	-83,2	-75,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Available for Sale-Finanzierung		
Wertpapiere	271,7	335,3
Sonstige Beteiligungen	105,3	104,7
Ausleihungen		
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,8	4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8	88,2
Sonstige Ausleihungen	14,0	29,2
Gesamt	488,6	561,7

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 40,1 Mio € (im Vorjahr: 49,8 Mio €) getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2018 fälligen Wertpapieren in Höhe von 97,3 Mio € (im Vorjahr: 120,3 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von -2,4 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €).

Die Wertpapiere beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2017 erfolgte eine Erhöhung der Fondsanteile von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 8,5 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 57,8 Mio € (im Vorjahr: 55,9 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 50,4 Mio € (im Vorjahr: 46,2 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 9,3 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen der Kategorie „Available for Sale“ betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien, für die sich im Berichtsjahr ein neuer abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe Tz. 25).

25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2017	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	10,6	6,7	17,3	5,4	5,7	11,1
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	13,0	37,8	50,8	0,4	54,6	55,0
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	98,2	0,0	98,2	152,7	0,0	152,7
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	11,2	79,6	90,8	11,8	91,7	103,5
Schuldscheindarlehen	15,0	0,0	15,0	28,5	0,0	28,5
Rechnungsabgrenzungen	9,5	26,5	36,0	8,1	16,6	24,7
Geleistete Anzahlungen	22,5	29,3	51,8	0,0	0,0	0,0
Sonstige Vermögenswerte	65,0	11,0	76,0	52,8	4,7	57,5
Gesamt	245,5	190,9	436,4	259,7	173,3	433,0
davon finanzielle Vermögenswerte	136,5	71,9	208,4	174,9	70,4	245,3

In den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Available for Sale“ sind Wertpapiere mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr enthalten. Die Veränderung des Gesamtbetrags per 31. Dezember 2017 zum Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“ in Höhe von 97,3 Mio (im Vorjahr: 120,3 Mio €), Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 20,0 Mio € (im Vorjahr: 70,0 Mio €) sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 170,6 Mio € (im Vorjahr: 246,4 Mio €).

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Lärmschutz-Entgelten der Luftverkehrsgesellschaften für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen, 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, Außenwohnbereichsentschädigungen und Dachsicherungsmaßnahmen (Wirbelschleppen) als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt zum Barwert der geschätzten Aufwendungen für die Kosten-erstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Die Entwicklung des Postens im Berichtsjahr stellt sich wie folgt dar:

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2017	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2017
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	103,5	12,3	0,0	0,0	-0,4	90,8

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 39 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 24).

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen. Wesentliche überfällige, nicht wertgeminderte Posten sind nicht vorhanden.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2017	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016
Ertragsteuerforderungen	5,4	0,0	5,4	11,9	0,2	12,1

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2017 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr/Vorjahren.

Zum 31. Dezember 2016 beinhalteten die Ertragsteuerforderungen noch das Körperschaftsteuerguthaben.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften (SEStEG)“ trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Absatz 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Die Fraport AG hat nach § 37 Absatz 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgt jeweils am 30. September eines jeden Jahres, erstmalig im Jahr 2008. Die letzte Auszahlung erfolgte in 2017. Somit beläuft sich das Körperschaftsteuerguthaben zum 31. Dezember 2017 auf 0,0 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €).

Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs betrug zum Bilanzstichtag 2016 insgesamt 5,3 Mio €. Bei dem Erstattungsanspruch handelte es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Latente Steueransprüche	41,0	36,9

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	10,6	20,0
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,6	17,2
Unfertige Leistungen/Sonstige	1,1	0,7
Gesamt	29,3	37,9

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände. Der aktuelle Bodenrichtwert beträgt 220 € pro qm.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €) aktiviert. Darüber hinaus erfolgte aufgrund einer Konkretisierung der Nutzungsabsicht einer Grundstücksteilfläche eine Umbuchung in Höhe von 0,9 Mio € aus den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (im Vorjahr: 0,0 Mio €). Buchwertabgänge in Höhe von 10,8 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden wie im Vorjahr in Höhe von 0,1 Mio € aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag bei rund 0,9 % (im Vorjahr: rund 0,5 %).

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted Cash Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 3,0 % nach Steuern (im Vorjahr: 3,5 %) 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 auf dem Mönchhof-Gelände.

Für 2018 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 5,2 Mio € (im Vorjahr: rund 4,6 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (5,4 Mio €) soll in 2019 und 2020 realisiert werden.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Gegen fremde Unternehmen	143,5	129,6

Zum Abschlussstichtag 2017 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 143,5 Mio € (im Vorjahr: 129,6 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der nicht wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Davon weder überfällig noch wertgemindert	Davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2017	143,5	106,1	26,3	7,2	3,9
31.12.2016	129,6	102,2	13,6	6,4	7,4

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag 2017 keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Darin enthalten sind strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Diese werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht. 25 % (im Vorjahr: 26 %) der offenen Forderungen bestehen mit zwei Kunden.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,5 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 31,1 Mio € (im Vorjahr: 30,8 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

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

Wertberichtigungskonto

in Mio €	2017	2016
Stand 1.1.	43,7	57,2
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	0,8	0,9
Umsatzmindernde Wertberichtigungen	2,4	2,8
Auflösung	-1,1	-7,2
Inanspruchnahmen	-0,8	-10,1
Währungskursänderungen	0,6	0,1
Stand 31.12.	45,6	43,7

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	629,4	736,0

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 112,6 Mio € (im Vorjahr: 263,9 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 Konzessionen in Griechenland unterliegen Bankguthaben in Höhe von 55,8 Mio € einer Verfügungsbeschränkung. Im Vorjahr unterlagen Bankguthaben von 23,3 Mio € im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzessionen in Antalya einer Verfügungsbeschränkung.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,6
Kapitalrücklage	598,5	596,3
Gewinnrücklage	2.345,7	2.220,4
Gesamt	3.868,1	3.740,3

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr 2017 um 0,3 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

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

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.391.339 (im Vorjahr: 92.357.054) 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

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2017	92.434.419	92.357.054	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	34.285	34.285			
Stand 31.12.2017	92.468.704	92.391.339	77.365	773.650	0,0837

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2016	92.385.076	92.307.711	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	49.343	49.343			
Stand 31.12.2016	92.434.419	92.357.054	77.365	773.650	0,0837

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden im Juni 2017 zu einem Preis von 71,27 € an die Mitarbeiter ausgegeben.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand war nach §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um insgesamt bis zu 3,5 Mio € zu erhöhen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden konnte. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2017 wurden aus dem genehmigten Kapital 342.850 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

Auf der Hauptversammlung vom 23. Mai 2017 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen.

Zum 31. Dezember 2017 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.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG. Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,2 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (61,27 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 34.285 Aktien).

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Rücklage für die Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –1,0 Mio € (im Vorjahr: –26,3 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 49,7 Mio € (im Vorjahr: 51,6 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 53,8 Mio € (im Vorjahr: 62,5 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,50 € je Aktie (im Vorjahr: 1,50 € je Aktie).

Im Geschäftsjahr 2017 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 23. Mai 2017 eine Dividende in Höhe von 1,50 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 138,5 Mio € (Vorjahr: 124,6 Mio €).

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	131,1	76,2
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	29,5	24,9
Gesamt	160,6	101,1

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. sowie der Gesellschaften Fraport Greece A und Fraport Greece B.

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2017	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2016
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	575,4	3.955,6	4.531,0	366,5	3.236,9	3.603,4

Bezüglich weiterer Erläuterungen zu den 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		Gesamt 31.12.2017	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2016
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	185,9	42,4	228,3	146,7	41,8	188,5

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 24,1 Mio € (im Vorjahr: 26,4 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 31.12.2017	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2016
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3,9	–	3,9	1,8	–	1,8
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	11,2	–	11,2	5,1	–	5,1
Gegenüber assoziierten Unternehmen	11,8	–	11,8	4,4	–	4,4
Gegenüber Beteiligungen	–	–	–	–	–	–
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,3	8,2	9,5	1,2	9,6	10,8
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	12,4	89,7	102,1	6,1	33,9	40,0
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	43,8	910,6	954,4	28,5	256,1	284,6
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	54,0	44,4	98,4	4,6	73,1	77,7
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	111,3	37,2	148,5	94,0	35,3	129,3
Gesamt	249,7	1.090,1	1.339,8	145,7	408,0	553,7
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	74,0	13,8	87,8	68,4	265,7	334,1

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 Griechenland, Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Varna und Burgas.

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

Fälligkeit der Leasingzahlungen

	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2017
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	3,3	6,0	0,0	9,3
Abzinsungsbeträge	0,4	0,3	0,0	0,7
Barwerte	2,9	5,7	0,0	8,6

	Restlaufzeit			Gesamt 31.12.2016
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingzahlungen	10,5	13,0	0,0	23,5
Abzinsungsbeträge	0,9	0,8	0,0	1,7
Barwerte	9,6	12,2	0,0	21,8

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 1,0 % und 5,5 % (im Vorjahr: 1,0 % und 6,0 %). Die beizulegenden Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betragen zum 31.12.2017 insgesamt 9,2 Mio € (im Vorjahr: 23,2 Mio €). Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 21 verwiesen.

36 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Latente Steuerverpflichtungen	203,8	173,6

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

37 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 (im Vorjahr: 17) 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 Insolvenzsicherung 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 23,2 Mio € (im Vorjahr: 22,3 Mio €) angesetzt, davon entfallen 1,1 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Für 2017 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 1,0 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 15,7 Jahre (im Vorjahr: 16,1 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,5 Jahre (im Vorjahr: 8,8 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2017 einen prozentualen Anspruch von 66,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2017 einen prozentualen Anspruch von 50,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt werden. 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 selbstständiger oder selbstständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhalten die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

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

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche Zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Hiernach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 454 Anwartschaften (davon 417 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €), für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2017 ein Barwert von 10,0 Mio € (im Vorjahr: 9,7 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 6,9 Mio € gegenüber aktiven und 3,4 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 8,5 Jahren (im Vorjahr: 9,4 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die leitenden Angestellten ab 1996 die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 15 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 5,1 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 4,5 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 0,9 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 5,6 Jahre (im Vorjahr: 6,3 Jahre).

Die Richtlinien Nr. 2 und 3 sowie die Betriebsvereinbarung BV 47 wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2017 geschlossen und durch eine neugefasste Betriebsvereinbarung BV 47 und eine zusammengefasste Richtlinie 2 und 3 ersetzt. Die Neufassung unterscheidet sich von der bis dahin gültigen dadurch, dass die Beitrags-Verzinsung ab dem 1. Januar 2017 nicht mehr mit einem festen Zins in Höhe von 6 % und nicht mehr durch direkte Zinszurechnung über Altersfaktoren erfolgt, sondern jährlich in Höhe eines marktorientierten Zinssatzes, jedoch mindestens in Höhe von 2 % p. a. und höchstens in Höhe von 6 % p. a. Beiträge, die bis zum 31. Dezember 2016 eingezahlt wurden, entwickeln sich weiterhin nach der bis dahin gültigen Fassung. Für Entgeltumwandlungen (Aufbaukonto) gilt im Kalenderjahr 2017 eine Sonderregelung, die die Beitragsentwicklung analog der bis zum 31. Dezember 2016 gültigen Fassungen (unveränderte Altersfaktoren) mit Ausnahme der Verzinsung ab Alter 61 ermöglicht. Die Verzinsung ab Alter 61 beträgt für Umwandlungsbeträge des Kalenderjahres 2017 nicht mehr 6 %, sondern 2 % p. a. Für Entgeltumwandlungen ab dem 1. Januar 2018 erfolgt analog der Betriebsvereinbarung BV 47 keine direkte Zinszurechnung über Altersfaktoren, sondern eine jährliche Verzinsung mit einem marktorientierten Zinssatz. Für Mitarbeiter, die bis zur Unterzeichnung der neugefassten Betriebsvereinbarung das Unternehmen verlassen haben, bleibt die vorherige Fassung der Betriebsvereinbarung auch im Kalenderjahr 2017 maßgeblich.

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2017 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2017)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2017	55,5	-22,3	33,2
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	0,9	-0,4	0,5
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	0,7	0,0	0,7
Summe Remeasurements	0,8	-0,2	0,6
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,2	0,0	0,2
Zahlungen aus dem Plan	-1,9	0,7	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2017	57,4	-23,2	34,2

Pensionsverpflichtungen (2016)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2016	52,0	-21,3	30,7
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	1,1	-0,5	0,6
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	2,0	0,0	2,0
Summe Remeasurements	2,1	-0,2	1,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-1,9	0,7	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2016	55,5	-22,3	33,2

Saldierung

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

Saldierung

in Mio €	2017	2016
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	27,1	25,7
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-23,2	-22,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	3,9	3,4
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,3	29,8
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	34,2	33,2

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2017	2016
Gehaltstrend	0,00 %	0,00 %
Rechnungszinssatz	1,60 %	1,70 %
Rentendynamik	1,75 %/2,25 %	1,75 %/2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2005 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2005 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport-Konzerns. Alle Pensionsverpflichtungen haben im Wesentlichen die gleichen Annahmen, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2017)

in Mio €	2017	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,3	-3,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,2	1,2
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	1,4	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,0	

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

Sensitivitätsanalyse (31.12.2016)

in Mio €	2016	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,3	-3,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,1	1,1
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	1,4	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,4	

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

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

Pläne mehrerer Arbeitgeber

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,6 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,9 %, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,7 %. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung), ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung im Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 30,5 Mio € (im Vorjahr: 29,8 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 32,1 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 70,2 Mio € (im Vorjahr: 69,1 Mio €) abgeführt.

38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2017	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016
Ertragsteuerrückstellungen	33,1	70,3	103,4	42,9	71,8	114,7

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 103,4 Mio € (im Vorjahr: 114,7 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

39 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2017	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2017
Personal	117,3	-81,4	-2,1	87,8	121,6
davon langfristig	23,7				47,1
davon kurzfristig	93,6				74,5

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit sowie für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

Die Rückstellung für das im Geschäftsjahr 2016 aufgelegte unternehmensweite Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beträgt zum Stichtag 27,3 Mio € (im Vorjahr: 37,7 Mio €).

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2017	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2017
Umweltschutz	39,3	-2,6	0,0	4,2	-0,7	40,2
Passiver Schallschutz	75,5	-20,6	0,0	0,0	-0,3	54,6
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	29,2	-0,6	-3,0	0,0	0,3	25,9
Wirbelschleppen	17,9	-8,9	0,0	0,0	-0,2	8,8
Übrige	85,1	-20,7	-5,3	53,0	0,0	112,1
Gesamt	247,0	-53,4	-8,3	57,2	-0,9	241,6
davon langfristig	123,5					100,1
davon kurzfristig	123,5					141,5

Die Auflösungen enthalten in Höhe von 3,0 Mio € erfolgsneutrale Auflösungen, die gegen den korrespondierenden Aktivposten vorgenommen wurden.

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2017 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 5,4 Mio € (im Vorjahr: 5,9 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 14,4 Mio € (im Vorjahr: 18,0 Mio €) und nach fünf Jahren 20,4 Mio € (im Vorjahr: 15,4 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVL vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Zum 31. Dezember 2017 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 26,4 Mio € (im Vorjahr: 28,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 27,4 Mio € (im Vorjahr: 41,1 Mio €) und nach fünf Jahren 0,8 Mio € (im Vorjahr: 6,0 Mio €). Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutz-Entgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2017 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 14,0 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €) und nach fünf Jahren 11,8 Mio € (im Vorjahr: 20,4 Mio €).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2017 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 4,2 Mio € (im Vorjahr: 10,2 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 4,2 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) und nach fünf Jahren 0,4 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €). Für die ausgewiesenen Verpflichtungen besteht ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 49,8 Mio € (im Vorjahr: 29,4 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 14,9 Mio € (im Vorjahr: 17,3 Mio €), Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 4,3 Mio €) sowie Rückstellungen für Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden. Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

40 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2017 beziehungsweise 2016 dar:

Finanzinstrumente zum 31.12.2017

in Mio € Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		31.12.2017 Summe Fair Value
	Loans and Receivables		Available for Sale		
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾		
Finanzielle Vermögenswerte					
Zahlungsmittel	629,4	629,4			629,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143,5	143,5			143,5
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	110,2	134,5		98,2	232,7
Andere Finanzanlagen					
Wertpapiere				271,7	271,7
Sonstige Beteiligungen				105,3	105,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,8	12,8			12,8
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8	109,0			109,0
Sonstige Ausleihungen	14,0	14,0			14,0
Gesamt	994,7	1.043,2		475,2	1.518,4

Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		Summe Fair Value
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	Hedging Derivat	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,3	233,0			233,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.042,2	1.295,1			1.295,1
Finanzschulden	4.531,0	4.702,2			4.702,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Hedging Derivat				27,6	27,6
Übrige Derivate			19,1		19,1
Eigenkapital Option			50,2		50,2
Gesamt	5.801,5	6.230,3	69,3	27,6	6.327,2

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente zum 31.12.2016

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		31.12.2016
	Loans and Receivables		Available for Sale		
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾		
Bewertungskategorie nach IAS 39					
Finanzielle Vermögenswerte					
Zahlungsmittel	736,0	736,0			736,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129,6	129,6			129,6
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	92,6	92,6		152,7	245,3
Andere Finanzanlagen					
Wertpapiere				335,3	335,3
Sonstige Beteiligungen				104,7	104,7
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3			4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	88,2	88,2			88,2
Sonstige Ausleihungen	29,2	29,2			29,2
Gesamt	1.079,9	1.079,9		592,7	1.672,6

Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		Summe Fair Value
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	Hedging Derivat	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	188,5	193,4			193,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	334,1	479,6			479,6
Finanzschulden	3.603,4	3.755,9			3.755,9
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				0,0	0,0
Hedging Derivat			0,0	52,4	52,4
Übrige Derivate			25,4	0,0	25,4
Gesamt	4.126,0	4.428,9	25,4	52,4	4.506,7

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

Bezüglich der beizulegenden Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wird auf Tz. 35 verwiesen.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere erfolgte zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem marktgängigen Optionspreismodell.

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 von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Bei den übrigen sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Leasingverbindlichkeiten werden durch Diskontierung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme mit aktuellen Zinssätzen für ähnliche Finanzschulden und vergleichbarer Restlaufzeit berechnet.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Bis zum 31. Dezember 2016 wurde der Fair Value für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd auf Basis eines aktuellen Kaufangebots unter Berücksichtigung des aktuellen Fremdwährungskurses ermittelt und der Stufe 2 zugeordnet. Seit dem 30. Juni 2017 wird der beizulegende Zeitwert auf Basis einer Discounted Cash Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten sechs Jahren auszuüben.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren, sowohl für die Eigenkapital Option als auch für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd, handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

Herleitung Fair Value Stufe 3 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2017	Zugänge	Gewinne/Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/Verluste im OCI	31. Dezember 2017
Eigenkapital Option	0,0	-40,9	-9,3	0,0	0,0	-50,2
Sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	104,5	0,5	105,0

Sensitivitäten

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%			+0,5%
Eigenkapital Option	6,8 %	34,7	67,6	73,2	27,1	N/A	N/A	
Sonstige Beteiligungen	11,9 %	98,5	122,6	152,7	62,0	-5,0	5,5	

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden zum 31. Dezember 2017 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2017)

in Mio €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	98,2	98,2		
Loans and Receivables	134,5		85,8	48,7
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	271,7	271,7		
Sonstige Beteiligungen	105,3			105,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,8		12,8	
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	109,0			109,0
Sonstige Ausleihungen	14,0		14,0	
Gesamt	745,5	369,9	112,6	263,0
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	233,0		233,0	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzschulden	4.702,2	948,0	3.754,2	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	9,2		9,2	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	19,1		19,1	
Derivate mit Hedge-Beziehung	27,6		27,6	
Eigenkapital Option	50,2			50,2
Gesamt	6.336,4	948,0	5.338,2	50,2

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden zum 31. Dezember 2016 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2016)

in Mio €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	152,7	152,7		
Loans and Receivables	92,6		38,0	54,6
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	335,3	300,3	35,0	
Sonstige Beteiligungen	104,7		104,7	
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3		4,3	
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	88,2			88,2
Sonstige Ausleihungen	29,2		29,2	
Gesamt	807,0	453,0	211,2	142,8
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	193,4		193,4	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzschulden	3.755,9	903,2	2.852,7	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	23,2		23,2	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	25,4		25,4	
Derivate mit Hedge-Beziehung	52,4		52,4	
Gesamt	4.529,9	903,2	3.626,7	0,0

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2017	2016
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	1,6	-0,8
Available for Sale	-1,7	14,3
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost	-11,8	0,9
Held for Trading	-3,6	11,8

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

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

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für die im Laufe des Geschäftsjahres 2017 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital Option in dieser Position berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden, variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsswaps sowie Zinsswaps mit eingebetteten Floors abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Im Rahmen der Zugangsbewertung der Derivate im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland im April 2017 wurde ein Aufwand von 7,2 Mio € abgegrenzt. Im Berichtsjahr verringerte sich die Abgrenzung um 0,4 Mio € auf 6,8 Mio €, die aufgrund der ratierlichen Auflösung über die Laufzeit erfolgswirksam wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 19 Zinsswaps (im Vorjahr: 26). Im Zusammenhang mit einem Zinsswap (im Vorjahr: zwei) hat eine Bank das einseitige Recht auf Kündigung des Zinsswaps. Der Wert dieses Rechts wurde im Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Zinsswaps	691,2	755,0	-46,7	-77,8	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	561,2	605,0	-27,6	-52,4	0,0	0,0
davon Trading	130,0	150,0	-19,1	-25,4	0,0	0,0
Eigenkapital Option	0,0	0,0	-50,2	0,0	0,0	0,0

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	27,6	52,4
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	19,1	25,4
Eigenkapital Option	0,0	0,0	50,2	0,0

16 Zinsswaps (im Vorjahr: 22) sind bestehenden, variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet.

Insgesamt werden 16 Zinsswaps (im Vorjahr: 22) nach den Regeln des IAS 39 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Die Effektivität dieser Cash Flow Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Es werden drei Zinsswaps (im Vorjahr: vier) 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 2017)

in Mio € Laufzeitbeginn			31.12.2017
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2008	2018	115,0	-3,8
2009	2019	220,0	-14,9
2010	2020	85,0	-10,3
2017	2034	141,2	1,4
Gesamt		561,2	-27,6

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2016:

Zinsswaps (Hedge Accounting 2016)

in Mio € Laufzeitbeginn			31.12.2016
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2007	2017	60,0	-1,6
2008	2018	115,0	-8,8
2009	2017	25,0	-0,5
2009	2019	220,0	-24,9
2010	2017	100,0	-2,2
2010	2020	85,0	-14,4
Gesamt		605,0	-52,4

Während des Geschäftsjahres 2017 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 1,6 Mio € (im Vorjahr: 4,3 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 26,1 Mio € Verluste (im Vorjahr: 31,4 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr 0,2 Mio €) ertragswirksam erfasst.

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 als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigefügt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG am Standort Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling und International Activities & Services 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, das Airport Security Management sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet. Zum 1. Januar 2018 wurde das Airport Security Management vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit der Fraport AG integriert.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, welche in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

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

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und die Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafennahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafen-Infrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen länderspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafen-Infrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen. Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 85,7 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 23,1 Mio und ein EBIT von –11,4 Mio €.

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 International 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, Peru und Brasilien. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen in 2017 325,6 Mio € (im Vorjahr 305,7 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 299,1 (im Vorjahr 312 Mio €). In der Region „übriges Europa“ tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 234,9 Mio € zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2017 1.741,8 Mio €.

Die Zugänge der vollkonsolidierten Unternehmen im Geschäftsjahr betreffen die Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien, die Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien sowie die Fraport New York Inc., New York/USA. Alle drei Gesellschaften wurden dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Die neugegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr operativ noch nicht tätig und hatten somit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertragslage. Der Einfluss auf die Vermögenslage ist in Tz. 2 dargestellt. Darüber hinaus sind dem Segment Retail & Real Estate die Gemeinschaftsunternehmen Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main und die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg zugegangen. Die beiden Zugänge wirkten sich nicht wesentlich auf die Segmentberichterstattung aus.

Der Abgang des assoziierten Unternehmens Aerodrom Portoroz d.o.o. Secovlje/Slovenien (Segment International Activities & Services) hatte keinen wesentlichen Einfluss auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen International Activities & Services wurden im Berichtsjahr Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 8,6 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €) vorgenommen (siehe auch Tz. 4 und Tz. 20).

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 10,6 Mio € (im Vorjahr: 20,0 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 969,5 Mio € (im Vorjahr: 931,6 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 790,7 Mio € (im Vorjahr: 583,2 Mio €) resultierte mit 1.056,0 Mio € (im Vorjahr: 809,9 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 124,8 Mio € (im Vorjahr: 102,9 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 140,5 Mio € (im Vorjahr: 123,8 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern. Der starke Anstieg des betrieblichen Bereichs liegt wesentlich an der Aufnahme des operativen Betriebs von Fraport Regional Airports of Greece und deren Beitrag zum Konzern-Ergebnis.

Für Zwecke der Ermittlung des operativen Cash Flows werden die Veränderungen der Verbindlichkeiten zum Vorjahr laut Bilanz (825,9 Mio €) bereinigt um Vorgänge, die keinen direkten Einfluss auf laufende Cash Flows der Periode hatten bzw. dem Cash Flow aus Investitionen oder Finanzierung zuzuordnen sind (759,9 Mio €).

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

Sonstige Angaben

43 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Bürgschaften	1,2	1,2
Garantien	342,7	196,8
davon Vertragserfüllungsgarantien	294,2	140,2
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	22,8	39,8
Gesamt	366,7	237,8

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

Die Garantien enthalten mit 294,2 Mio € im Wesentlichen Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden in 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regional-Flughäfen (51,4 Mio €), der damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (51,4 Mio €) und der Finanzierung (7,3 Mio €). Die Übernahme der Flughäfen fand im Geschäftsjahr 2017 statt (siehe Tz. 48).

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (siehe Tz. 48). Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 97,5 Mio €.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 39,2 Mio € (im Vorjahr: 41,9 Mio) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es, aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 13,3 Mio € (im Vorjahr: 15,2 Mio €).

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 12,7 Mio € (im Vorjahr: 17,2 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr 7,5 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 9,7 Mio € (im Vorjahr: 10,3 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 12,7 Mio € (im Vorjahr: 15,2 Mio €).

Die Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 42,7 Mio € (im Vorjahr: 53,6 Mio €) im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen.

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	330,5	248,3

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	23,2	29,3
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	72,7	53,1
länger als 5 Jahre	46,2	32,8
Gesamt	142,1	115,2

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo zukünftige Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen. Bei den abgeschlossenen Verträgen handelt es sich um Gebäude- und Grundstücksmietverträge sowie um Verträge über die Anmietung von Anlagen und Geräten. Die betreffenden Miet- und Leasingverträge sind nach ihrem wirtschaftlichen Inhalt als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Sonstige Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen darüber hinaus sonstige Verpflichtungen in Höhe von 82,9 Mio € (im Vorjahr 74,2 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (70,5 Mio €, im Vorjahr: 69,2 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 4,5 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas/ Bulgarien, Lima/ Peru, Fortaleza und Porto Alegre/ Brasilien sowie der 14 griechischen Regionalflughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (siehe auch Tz. 48).

45 Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

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 zwischen dem 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, einschließlich eines etwaigen Wertzuwachses aus der Aktienkursentwicklung.

Für alle ab dem Geschäftsjahr 2014 ausgelobten Performance Shares ist die LTIP-Zahlung auf 150 % des Produkts aus den Performance Shares der Ziel-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. Im Geschäftsjahr 2017 wurden 47.525 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2017 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 8,9 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2017 erfasste Aufwand betrug 5,4 Mio € (im Vorjahr: 3,0 Mio €). Davon entfallen 3,5 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €) auf Vorstände und 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2017 Vorstand	Fair Value 31.12.2017 Leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2016 Vorstand	Fair Value 31.12.2016 Leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2014	82,85	82,85	52,94	51,79
Geschäftsjahr 2015	77,53	76,97	52,02	47,18
Geschäftsjahr 2016	78,87	74,75	50,52	43,39
Geschäftsjahr 2017	80,03	77,25	49,28	49,28

Zum 1. Januar der Jahre 2014 bis 2017 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrades für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2017 wurden am 1. Januar 2017 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2020.

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 der Erfolgsziele die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2014 bis 2017 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.

46 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungs-Systems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzernfinanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im Konzern-Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegen gesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB –“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB –“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sie sich wie folgt:

Gliederung der Wertpapiere

in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Fremdkapitalinstrumente	388,9	524,0

Die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2017)

in Mio €	31.12.2017
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	19,5
AA-	78,9
A+	72,8
A	53,4
A-	27,9
BBB+	68,6
BBB	27,2
BBB-	25,6
BB	10,0
Nicht geratet	5,0
Gesamt	388,9

In 2016 wiesen die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2016)

in Mio €	31.12.2016
AAA	0,0
AA+	15,6
AA	29,9
AA-	79,7
A+	78,2
A	65,1
A-	80,4
BBB+	93,7
BBB	14,3
BBB-	40,3
BB+	10,0
Nicht geratet	16,8
Gesamt	524,0

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 (2017)

in Mio €	31.12.2017
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA -	73,2
A+	0,0
A	135,1
A -	112,2
BBB+	81,7
BBB	50,2
BBB -	1,0
BB+	0,0
BB	24,9
BB -	0,3
CCC+	36,7
Nicht geratet	114,1
Gesamt	629,4

In 2016 stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten wurden, wie folgt dar:

Emittentenrating liquide Mittel (2016)

in Mio €	31.12.2016
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA –	158,1
A+	50,0
A	287,9
A –	0,1
BBB+	119,1
BBB	87,8
BBB –	0,7
BB+	23,4
BB	0,0
BB –	1,0
CCC+	5,0
Nicht geratet	2,9
Gesamt	736,0

Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Zum Bilanzstichtag stehen im Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 758,0 Mio € (Vorjahr 580,4 Mio €) zur Verfügung, die jedoch in Höhe von 276,4 Mio € zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend der Bedürfnisse einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditäts-Management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2017 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2017

in Mio €	Summe	2018		2019		2020 – 2024		2025 – 2029		2030 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	5.547,6	116,7	544,4	114,0	1.128,3	342,2	1.230,3	284,8	1.065,6	163,8	557,5
Finanzierungsleasing	9,3	–	3,3	–	3,0	–	3,0	–	–	–	–
Konzessionsverbindlichkeiten	2.933,0	–	44,0	–	44,1	–	242,1	–	345,4	–	2.257,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,3	–	186,0	–	21,1	–	12,5	–	8,7	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	50,6	–	46,0	–	–	–	4,6	–	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	61,1	27,4	–	19,8	–	15,1	–	–0,3	–	–0,9	–
davon Trading	19,8	6,2	–	5,9	–	7,3	–	0,4	–	–	–
davon Hedge Accounting	41,1	21,2	–	13,9	–	7,7	–	–0,8	–	–0,9	–

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2016 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2016

in Mio €	Summe	2017		2018		2019 – 2023		2024 – 2028		2029 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
Originäre Finanzinstrumente											
Finanzschulden	4.035,0	86,3	338,7	82,7	516,5	189,9	2.169,4	82,8	293,2	17,4	258,1
Finanzierungsleasing	23,5	–	10,5	–	6,9	–	6,1	–	–	–	–
Konzessionsverbindlichkeiten	659,3	–	28,5	–	22,6	–	118,3	–	127,7	–	362,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	188,5	–	146,7	–	23,0	–	11,2	–	7,6	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	39,3	–	29,8	–	0,5	–	0,2	–	1,1	–	7,7
Derivative Finanzinstrumente											
Zinsswaps	83,1	30,7	–	24,6	–	26,5	–	1,3	–	–	–
davon Trading	26,3	6,4	–	6,1	–	12,5	–	1,3	–	–	–
davon Hedge Accounting	56,8	24,3	–	18,5	–	14,0	–	–	–	–	–

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

In den Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 692,0 Mio € (im Vorjahr: 98,8 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 Fälligkeitstellung der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Des Weiteren bestehen für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen in Höhe von 1.397,3 Mio € (im Vorjahr: 940,0 Mio €), ausgereicht von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich durch derartige Veränderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In 2017 wurden alle vereinbarten Kreditbedingungen eingehalten. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanische Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2017		31.12.2016	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
US-\$/PEN	0,80	0,80	0,14	0,15

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro 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 10-Jahre-Euroswapsatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps; Floors und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: €: 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 10,00 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hong Kong Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 6,75 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2017 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 0,7 Mio € (im Vorjahr: 13,0 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 0,7 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 10,4 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von -6,9 Mio € (im Vorjahr: 2,6 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2017	0,7	7,6	-6,9
31.12.2016	13,0	10,4	2,6

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt -21,7 Mio € (im Vorjahr: 2,0 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -21,7 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 35 Basispunkte (im Vorjahr 49 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2017	-5,3	1,6	-6,9
31.12.2016	5,6	3,0	2,6

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 35 Basispunkte (im Vorjahr 49 Basispunkte) beträgt -4,5 Mio € (im Vorjahr: 0,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -4,5 Mio € höher (niedriger).

Kapital-Management

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapital-Management liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die dargestellten Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten
	– liquide Mittel
	– kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Korridor	31.12.2017	31.12.2016
Net Debt/EBITDA	max. 4 – 6 x	3,5	2,2
EBITDA/Interest Expense	min. 3 – 4 x	5,4	7,6

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2017 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

47 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen der Landesbetrieb Hessen-Forst, die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Alle Transaktionen mit den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frank- furt am Main Hol- ding GmbH			
	2017	0,8	0,3	142,5	6,6	6,3
Umsatzerlöse	2016	0,7	0,3	41,5	8,0	5,6
	2017	2,2	9,2	14,0	31,2	77,0
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2016	4,6	10,0	15,8	33,1	95,1
	2017	0,0	0,0	0,2	14,6	0,0
Zinsen	2016	-0,8	0,0	0,1	17,2	0,0
	2017	0,0	0,0	17,6	50,8	0,2
Forderungen	2016	0,0	0,0	11,4	60,5	0,0
	2017	0,0	0,0	12,8	84,8	0,0
Darlehensforderungen	2016	0,0	0,0	4,3	87,2	0,0
	2017	0,0	0,2	11,2	11,8	0,5
Verbindlichkeiten	2016	0,1	0,5	5,1	4,6	8,5

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen gestundete Zinsforderungen im Zusammenhang mit begebenen Darlehen.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 43 und Tz. 44 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 44.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind Vorstand, Aufsichtsrat und deren Familienangehörige definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2017	2016
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	4,8	4,8
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,2	1,1
Sonstige langfristige Leistungen	0,4	0,4
Aktienbasierte Vergütungen	1,5	1,5
Gesamt	7,9	7,8

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats-tätigkeit. Darüber hinaus erhalten diese eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2017 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 53) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2017 gewährten Zuwendungsbetrag für das Long-Term Incentive Programm (LTIP, siehe auch Tz. 53).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 1,4 Mio € (im Vorjahr: 1,3 Mio €).

48 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen, den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden, Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International Civil Aviation Organization (ICAO)-Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

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.

Ab dem 1. Januar 2017 gelten um 1,9 % höhere Flughafenentgelte. Die vom HMWEVL genehmigte neue Entgeltordnung wurde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Seit 1. Juli 2012 werden zusätzlich Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Entgeltordnung enthält ein Incentivierungsprogramm für ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum auf Strecken außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät. Die Erstattungsbeträge differenzieren danach, ob der Zuwachs durch bereits verkehrende oder neue Luftverkehrsgesellschaften erzielt wird und ob es sich um neue oder bestehende Ziele handelt. Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 36,92 % (im Vorjahr: 36,75 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- > Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittanbieter zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2017 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 15,12 % (im Vorjahr: 15,17 %) und auf Infrastruktur-Entgelte 14,42 % (im Vorjahr: 14,54 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese, keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden, Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 33,54 % (im Vorjahr: 33,54 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtumsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

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

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

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), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chavez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chaves in Lima (Peru). Im Vordergrund des bevorstehenden Flughafenausbaus haben am 25. Juli 2017 beide Parteien weitere wesentliche Änderungen des bestehenden Konzessionsvertrags beschlossen.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert. Darüber hinaus besteht eine zehnjährige Verlängerungsoption. Mit der Verabschiedung der Änderungen wird der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben, im Gegenzug ist sie verpflichtet, voraussichtlich bis Ende 2022 eine neue Start- und Landebahn und bis Ende 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Die ursprünglich vertraglich festgelegte Investitionssumme von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Die bevorstehenden Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,5 Mrd US-\$ belaufen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafen-Infrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist 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.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb 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.

Fraport Regional Airports of Greece

Am 14. Dezember 2015 haben Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen unterzeichnet. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegendem Passagier zu. Ab 2020 wird zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B fällig.

Ferner sind die Konsortialpartner verpflichtet, bis zum Jahr 2020 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur zu investieren. Darüber hinaus sollen in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen. Das Investitionsvolumen wird sich in den ersten vier Jahren voraussichtlich auf rund 400 Mio € belaufen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre

Am 28. Juli 2017 unterzeichnete der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre bzw. von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Flughafen Porto Alegre von 25 Jahren. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung (zum Vertragsabschluss für beide Flughäfen von insgesamt 1.080,7 Mio BRL bzw. rund 272,2 Mio €) zu leisten. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten.

Ferner bestehen zum Teil bereits konkrete Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Derzeit erwartet Fraport in den ersten fünf Jahren – abhängig von der Währungskursentwicklung – Investitionen in die Flughafen-Infrastrukturen von rund 700 Mio €. Für die Gesellschaften bestehen weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsmäßigen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

49 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es ergaben sich keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

50 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2017 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaften Energy Air GmbH und FraGround Fraport Ground Services GmbH nehmen für das Geschäftsjahr 2017 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB bezüglich der Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (Jahresabschluss der Kapitalgesellschaft und Lagebericht) und des Vierten Unterabschnitts (Offenlegung) in Anspruch.

51 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2017 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20. Dezember 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 20. Dezember 2017 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.803.570 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 21. Dezember 2017 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 21. Dezember 2017 3,12 % (das entspricht 2.888.516 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2017 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 2017 51,34 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % 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 2017): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,05 % und BlackRock, Inc. 3,12 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe des Meldezeitpunkts beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

Für die verbleibenden 32,05 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 11. Dezember 2017 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Konzern-Homepage unter www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

53 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts.

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.956,2 Tsd € (im Vorjahr: 5.805,6 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.158,3 Tsd € (im Vorjahr: 1.089,5 Tsd €).

Im Rahmen des Long-Term Strategy Award (LSA) wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Die Gesamtverpflichtung im Rahmen des LSA beläuft sich zum 31. Dezember 2017 auf 924 Tsd € (im Vorjahr: 535 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2017 für die Tranche 2015 149,9 Tsd € (im Vorjahr: 106,6 Tsd €), für die Tranche 2016 132,5 Tsd € (im Vorjahr: 103,8 Tsd €) und für die Tranche 2017 137,0 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2017 jeweils für die Tranche 2015 112,8 Tsd € (im Vorjahr: 75,8 Tsd €), für die Tranche 2016 99,4 Tsd € (im Vorjahr: 72,8 Tsd €) und für die Tranche 2017 102,5 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2017 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.653,7 Tsd € (im Vorjahr: 2.430,5 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.456,3 Tsd € (LTIP-Tranche 2017) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2017) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2016: 1.504,2 Tsd €, LSA-Tranche 2016: 390,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2017 insgesamt mit 894 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 902 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.638 Tsd € (im Vorjahr: 1.612 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 13.633 Tsd € (im Vorjahr: 12.056 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 24.433 Tsd € (im Vorjahr: 24.949 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 54 und Tz. 55 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2017

Im Geschäftsjahr 2017 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 104,0 Tsd € (im Vorjahr: 109,3 Tsd €).

Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR)

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von drei Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß Artikel 19 MAR in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR veröffentlicht.

54 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p> <p>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften: > President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) > Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre (ab 4.12.2017) > Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza (ab 4.12.2017)</p>
<p>Vorstand Operations Anke Giesen</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > AXA Konzern AG > Fraport Ausbau Süd GmbH</p>
<p>Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH</p>
<p>Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Fraport Ausbau Süd GmbH > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</p> <p>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften: > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Frankfurter Sparkasse</p>

55 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats Karlheinz Weimar Hessischer Minister der Finanzen a. D. (Bezüge 2017: 62.200 €; 2016: 64.600 €)</p>	<p>Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main</p> <p>Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbH Limburg</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub ver.di Hessen (Bezüge 2017: 54.150 €; 2016: 57.350 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > LSG Lufthansa Service Holding AG (bis 29.8.2017) > FraGround Fraport Ground Services GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH (bis 29.8.2017)</p>
<p>Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (Bezüge 2017: 57.350 €; 2016: 59.750 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational Services GmbH & Co. KG</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Devrim Arslan

Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH

(Bezüge 2017: 41.300 €; 2016: 41.300 €)

Uwe Becker

Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2017: 45.300 €; 2016: 40.500 €)

Hakan Cicek

Freigestelltes Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 36.300 €)

Kathrin Dahnke

Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 37.100 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied im Aufsichtsrat:

> FraGround Fraport Ground Services GmbH

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

> Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH
 > Mainova AG (Vorsitzender)
 > Messe Frankfurt GmbH
 > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
 > Süwag Energie AG

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

> Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
 > Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
 > Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
 > Stadtentwässerung Frankfurt am Main
 > Kita Frankfurt
 > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst
 > Volkshochschule Frankfurt am Main
 > Dom Römer GmbH (Stellvertretender Vorsitzender)
 > Gas-Union GmbH (Vorsitzender)
 > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
 > Nassauische Sparkasse
 > Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
 > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
 > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
 > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
 (bis 31.12.2017)
 > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung (bis 27.12.2017)
 > RMA Rhein-Main Abfall GmbH
 > RTW Planungsgesellschaft mbH

Mitglied im Aufsichtsrat

(zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):

> Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH
 > abcbank GmbH

Vorsitzende des Aufsichtsrats:

> ZWILLING J.A. Henckels AG (bis 31.5.2017)
 > Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 1.6.2017)

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:

> Basalt-Actien-Gesellschaft (bis 31.5.2017)
 > ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 1.6.2017)

Mitglied im Aufsichtsrat:

> B. Braun Melsungen AG

Mitglied im Verwaltungsrat

(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):

> abcfinance GmbH

Mitglied im Vorstand

(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):

> Wehrhahn Industrieholding AG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Peter Feldmann

Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main

(Bezüge 2017: 41.300 €; 2016: 38.100 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- > Messe Frankfurt GmbH
- > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- > KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)
- > Dom Römer GmbH (Vorsitzender)
- > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)
- > Gas Union GmbH
- > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender)
- > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)
- > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)
- > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)
- > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stv. Mitglied)

Mitglied im Beirat:

- > Thüga AG

Peter Gerber

Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG

(Bezüge 2017: 26.500 €; 2016: 27.300 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Albatros Versicherungsdienste GmbH

Mitglied im Vorstand:

- > Bundesvereinigung Logistik e.V.
- > Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften

Mitglied im Präsidium:

- > Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
- > Chair of IATA Cargo Committee (CC) (ab 19.9.2017)

Dr. Margarete Haase

Mitglied des Vorstands DEUTZ AG

(Bezüge 2017: 67.000 €; 2016: 68.600 €)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:

- > DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.
- > Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > ZF Friedrichshafen AG
- > ING Groep N.V. und ING Bank N.V. Amsterdam (Wahl April 2017; Beginn der Mandatsausübung 2018)

Frank-Peter Kaufmann

Mitglied des Hessischen Landtags

(Bezüge 2017: 46.900 €; 2016: 49.300 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville

Lothar Klemm

Hessischer Staatsminister a. D.

(Bezüge 2017: 58.150 €; 2016: 58.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > Dietz AG

Vorsitzender des Vorstands:

- > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)

Non executive Director:

- > European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)

Dr. Roland Krieg

Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 37.900 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- > AirIT Services AG (bis 28.12.2017)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > FraSec Fraport Security Services GmbH
- > operational services GmbH & Co. KG (ab 22.11.2017)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

- > AirITSystems GmbH
- > operational services GmbH & Co. KG (ab 1.11.2017)
- > AirIT Services GmbH (ab 28.12.2017)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(Bezüge 2017: 34.700 €; 2016: 33.900 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- > Deutsche Bahn AG

Mehmet Özdemir

Betriebsratsmitglied

(Bezüge 2017: 36.300 €; 2016: 36.300 €)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Arno Prangenberg

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 36.300 €)

Hans-Jürgen Schmidt

1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen

(Bezüge 2017: 37.900 €; 2016: 37.900 €)

Werner Schmidt

Aufgabenleiter

(Bezüge 2017: 43.700 €; 2016: 46.100 €)

Vorsitzender des Vorstands:

> Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:

> komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:

> FraSec Fraport Security Services GmbH

Edgar Stejskal

Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 30.9.2017)

Stellvertreter Konzern-Betriebsratsvorsitzender (ab 1.10.2017)

(Bezüge 2017: 48.500 €; 2016: 50.900 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

> Airmail Center Frankfurt GmbH

Mitglied der Vertreterversammlung:

> Deutsche Rentenversicherung Hessen

Prof. Dr. Katja Windt

Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (berufen zum 1.4.2018)

(Bezüge 2017: 44.500 €; 2016: 44.500 €)

Mitglied im Vorstand:

> Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

> Deutsche Post AG

56 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 €
	2017	100	4	-27 ¹⁾
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2016	100	31	-1.555 ¹⁾
	2017	100	2.894	646
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2016	100	2.704	450
	2017	100	14.331	-2.967
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	2016	100	20.175	-2.102
	2017	100	3.819	244
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	2016	100	4.075	-319
	2017	100	20.991	2.013
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	2016	100	21.677	1.046
	2017	100	12.338	2.131
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	2016	100	11.727	750
	2017	100	-550	0
AIRMALL Inc., Pittsburgh/USA	2016	100	-625	65
	2017	100	-4.005	-1.347
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	2016	100	-3.105	-1.180
	2017	100	162.602	2.176 ²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu Isenburg	2016	100	162.593	1.917 ²⁾
	2017	100	26	90 ²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	26	90 ²⁾
	2017	100	41.781	1.732 ³⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Istanbul/Türkei	2016	100	48.918	5.972 ³⁾
	2017	100	443	-3 ¹⁾
Daport S.A., Dakar/Senegal	2016	100	445	-23 ¹⁾
	2017	100	52	5.622 ²⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	52	4.278 ²⁾
	2017	100	25	302 ²⁾
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2016	100	22	282 ²⁾
	2017	100	29	4
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	25	0
	2017	51	1.268	125
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2016	51	1.283	140
	2017	100	1.990	526
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	1.479	22
	2017	100	25	74 ²⁾
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2016	100	25	72 ²⁾
	2017	100	97.825	-201
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2016	100	113.039	2.700
	2017	100	25	0 ²⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	23	-2
	2017	100	70	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2016	100	71	-2
	2017	100	72	-2
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2016	100	74	-1
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien	2017	100	118.176	-5.495 ⁴⁾
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien	2017	100	90.907	-2.886 ⁴⁾
	2017	100	26	0
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	2016	100	6	0
	2017	100	42.031	1.327 ²⁾
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2016	100	42.031	1.330 ²⁾
	2017	100	3.115	-46
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2016	100	3.161	-33
	2017	100	13.300	11.655 ^{2) 5)}
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2016	100	11.638	10.238 ^{2) 5)}
	2017	100	428.436	10.048
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2016	100	484.436	9.278
	2017	100	25.638	-21
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	2016	100	45	0
	2017	100	448.515	14.589
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2016	100	498.176	13.467

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
Fraport New York Inc., New York/USA	2017	100	0	0 ⁴⁾
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	27	1
	2016	100	26	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	28	1
	2016	100	27	1
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2017	99,99	0	0 ¹⁾
	2016	99,99	0	0 ¹⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2017	100	162	534
	2016	100	486	170
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	350	644 ²⁾
	2016	100	350	878 ²⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	100	6.320	9.614 ^{2) 5)}
	2016	100	4.437	7.948 ^{2) 5)}
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	37	2
	2016	100	34	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	100	6.385	2.674 ^{2) 5)}
	2016	100	6.068	2.772 ^{2) 5)}
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	2017	73,4	85.581	13.274
	2016	72	7.927	-1.972
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	2017	73,4	119.667	1.097
	2016	72	7.976	-1.934
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen/Griechenland	2017	73,4	980	963
	2016	72	16	-12
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2017	100	4.293	-2.638 ¹⁾
	2016	100	7.696	-316 ¹⁾
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien (vormals: Aerodrom Ljubljana)	2017	100	199.047	5.277
	2016	100	212.256	1.270
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2017	60	104.467	20.810
	2016	60	97.700	21.291
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA	2017	100	3.566	105
	2016	100	3.936	-65
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	4.254	-3.119
	2016	100	7.373	-3.025
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2017	100	13	-8 ²⁾
	2016	100	123	-7 ²⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/ Main KG, Frankfurt am Main	2017	100	2.049	742 ⁵⁾
	2016	100	1.910	724 ⁵⁾
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2017	70,01	199.356	54.786
	2016	70,01	177.174	53.887
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2017	51	7.326	2.211
	2016	51	7.197	2.113
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2017	100	43	1
	2016	100	42	1

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2017	50	4.329	809
AirITSystems GmbH, Hannover	2016	50	3.521	720
	2017	49	13.478	2.686
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2016	49	11.034	320
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2017	51/50	24.091	-79 ⁶⁾
	2016	51/50	24.170	835 ⁶⁾
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2017	51/50	27.496	40.044 ⁶⁾
	2016	51/50	-28.815	-23.591 ⁶⁾
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2017	50	23.217	12.546 ⁴⁾
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2017	50	23	0 ⁴⁾
	2017	33,33	5.560	3.538
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2016	33,33	2.022	-852
	2017	50	10.453	2.024
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2016	50	9.185	1.789
	2017	50	122	-7
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2016	50	129	33
	2017	50	3.316	-163
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2016	50	24	-1
	2017	50	24	0
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2016	50	155	-20
	2017	52	19.269	1.653
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2016	52	17.891	113
	2017	50	9.546	1.337
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2016	50	11.684	1.748
	2017	50	362	8
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2016	50	376	10

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2017	40	4.650	687
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2016	40	4.763	1.313
	2017	49	838	361
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2016	49	1.083	823
	2017	30	138.766	2.322
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2016	30	137.194	2.818
	2017	50	35.953	17.575
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2016	50	33.584	14.853
	2017	24,5	525.846	39.959
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2016	24,5	516.721	30.427
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern;	2017	25	-342.800	-29.920
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	2016	25	-308.100	-818

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2017	10	348.334	63.694 ⁷⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2016	10	295.362	70.440 ⁷⁾
	2017	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2016	13,51	0	0 ¹⁾
	2017	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 9) 10)}
	2017	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 9) 10)}
	2017	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 9) 10)}
	2017	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 9) 10)}
	2017	10	0	0 ¹⁰⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2016	10	1.976	449

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ 0,01 % der Anteile werden von natürlichen Personen gehalten.

⁴⁾ Gesellschaft in 2017 gegründet.

⁵⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁶⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

⁷⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁸⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁹⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

¹⁰⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzern-Abschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte
- ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- ③ Flughafenkonzessionen (IFRIC 12)

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte

- ① In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwert“, „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“, „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“, „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen“ langfristige Vermögenswerte mit einem Betrag von insgesamt € 9,1 Mrd (84,3 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Während Geschäfts- oder Firmenwerte jährlich und anlassbezogen einem Werthaltigkeitstest („Impairment-Test“) unterzogen werden müssen, ist ein solcher Test für die übrigen langfristigen Vermögenswerte nur dann durchzuführen, wenn es Anhaltspunkte (Triggering Events) dafür gibt, dass eine Wertminderung vorliegen könnte. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Im Fraport-Konzern bildet grundsätzlich die genehmigte Mittelfristplanung für die Geschäftsjahre 2018 bis 2022 den Ausgangspunkt. Auf Grund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt wurde die Planung für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2023 bis 2025 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen werden die Planungen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsvereinbarungen zu Grunde gelegt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme mit der verabschiedeten Planung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Planung für Zwecke der Werthaltigkeitstests wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Wertes haben können, haben wir uns intensiv mit

der bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass die jeweiligen Vermögenswerte unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 4, 11, 14, 18, 19 und 20 des Konzernanhangs enthalten.

② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

- ① Der Fraport-Konzern ist als weltweit tätiger Flughafenbetreiber verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren mit Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 143,5 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtsstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtsstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen hat der Fraport-Konzern im Konzernabschluss Rückstellungen für ungewisse Verpflichtungen in Höhe von € 363,2 Mio gebildet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtsstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verpflichtungen werden Rückstellungen, sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie zur bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Konzernergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtsstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Konzernabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzernanhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen und Wertberichtigungen sind in den Abschnitten 4, 25, 29, 38 und 39 des Konzernanhangs enthalten.

③ Flughafenkonzessionen (IFRIC 12)

- ① In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“ sowie „sonstige Verbindlichkeiten“ Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit Konzessionsrechten (IFRIC 12) mit einem Betrag von insgesamt € 2,4 Mrd bzw. € 1,0 Mrd ausgewiesen. Wesentliche Erwerbe des Berichtszeitraums betrafen zwei Konzessionen in Griechenland und zwei Konzessionen in Brasilien mit Buchwerten zum 31. Dezember 2017 in Höhe von € 1.741,9 Mio bzw. € 388,6 Mio. Die Konzessionsrechte fallen unter IFRIC 12.17 und werden nach dem „intangible asset model“ bilanziert, da die Gesellschaft jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die Anschaffungskosten der immateriellen Vermögenswerte in Bezug auf die „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“ setzen sich aus geleisteten Einmalgebühren, laufenden Mindestkonzessionszahlungen über die Laufzeit des jeweiligen Konzessionsvertrags sowie getätigte Investitionen in die Flughafeninfrastruktur zusammen. Zum Erstbilanzierungszeitpunkt werden die künftigen Mindestkonzessionszahlungen diskontiert und sowohl das Konzessionsrecht als auch eine Konzessionsverbindlichkeit zum Barwert bilanziert.

Bei dieser Ermittlung sind von den gesetzlichen Vertretern insbesondere Annahmen über die landestypischen prognostizierten Inflationsraten und den angemessenen Diskontierungssatz zu treffen.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der Anwendbarkeit des IFRIC 12, der landestypischen prognostizierten Inflation und des angemessenen Diskontierungssatzes abhängig und dadurch mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das methodische Vorgehen des Konzerns zur Bilanzierung von Konzessionsrechten nachvollzogen. Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte und deutliche Auswirkung auf das Konzernergebnis haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden die vorliegenden Konzessionsverträge, Inflationsannahmen sowie die Angemessenheit des Diskontierungssatzes gewürdigt und die Darstellung der Konzessionen im Konzernabschluss nachvollzogen. Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die vorgenommenen Bewertungen der betragsmäßig bedeutsamen Flughafenkonzessionen zu rechtfertigen.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Flughafenkonzessionen sind in den Abschnitten 4, 19, 35 und 48 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- den gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 289b Abs. 3 HGB und § 315b Abs. 3 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil

zu den zukunfts-orientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 22. November 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Konzernabschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Noll.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm

Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll

Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahresübersicht

Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung¹⁾

in Mio €	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Umsatzerlöse	2.934,8	2.586,2	2.598,9	2.394,6	2.375,7	2.442,0	2.371,2	2.194,6	2.010,3	2.101,6
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,9	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9	39,1	33,8
Sonstige betriebliche Erträge	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1	45,3	66,1
Gesamtleistung	3.010,4	2.954,4	2.679,1	2.466,0	2.441,1	2.542,3	2.452,8	2.284,0	2.095,6	2.201,9
Materialaufwand	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6	-471,1
Personalaufwand	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3	-880,4	-866,9	-925,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4	-204,5
EBITDA	1.003,2	1.054,1	848,8	790,1	732,9	848,7	802,3	710,6	569,7	600,7
Abschreibungen	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8	-241,5
Betriebliches Ergebnis/EBIT	643,0	693,7	520,5	482,8	438,6	496,0	496,6	430,9	300,9	359,2
Zinsergebnis	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7	-71,0
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	30,9	-4,6	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0	4,3	-15,1
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Wertminderung auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,2	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	-10,3	-0,8	1,3	-10,5	10,4	30,5	-16,4	-21,5	-3,9	24,2
Finanzergebnis	-136,9	-112,3	-86,7	-108,1	-107,1	-131,9	-149,3	-152,2	-106,4	-61,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	506,1	581,4	433,8	374,7	331,5	364,1	347,3	278,7	194,5	297,4
Ertragsteuern	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5	-7,2	-42,5	-100,5
Konzern-Ergebnis	359,7	400,3	297,0	251,8	235,7	251,5	250,8	271,5	152,0	196,9
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6	5,6	7,2
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	330,2	375,4	276,5	234,7	221,0	238,2	240,4	262,9	146,4	189,7
Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)	3,57	4,07	3,00	2,54	2,40	2,59	2,62	2,86	1,60	2,07
Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)	3,56	4,06	2,99	2,54	2,39	2,58	2,60	2,85	1,59	2,05

Kennzahlen	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Operativer Cash Flow	790,7	583,2	652,2	506,2	454,2	553,0	618,8	567,5	426,5	468,0
Free Cash Flow	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3	-162,4	-350,1	-291,1	-711,4	-370,7
EBITDA-Marge (%)	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4	28,3	28,6
EBIT-Marge (%)	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6	15,0	17,1
Umsatzrendite (%)	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7	9,7	14,2
Fraport-Assets (Mio €)	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2	3.419,1
ROFRA (%)	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7	7,9	10,5
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28	30,91
Dividende je Aktie (€)	1,50 ²⁾	1,50	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25	1,25	1,15	1,15
Passagieraufkommen in Frankfurt	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132	58.036.948	57.520.001	56.436.255	53.009.221	50.932.840	53.467.450
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481	20.963	20.595	19.792	19.970	23.079

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6	106,2	105,6
Netto-Finanzschulden (Mio €)	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5	925,6
Capital Employed (Mio €)	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9	4.043,5	3.328,0
Gearing Ratio (%)	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8	66,5	38,5
Verschuldungsgrad (%)	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1	18,2	14,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7	378,5	187,9
Working Capital (Mio €)	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0	919,7
Konzern-Liquidität	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6	1.368,1	1.663,1	1.606,9	2.384,0	2.631,3	1.315,2

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende.

Konzern-Bilanz¹⁾

in Mio €	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6	40,0	22,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4	597,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4	34,0	33,3
Sachanlagen	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4	3.968,6
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0	34,7	9,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1	72,9	72,4
Andere Finanzanlagen	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6	474,7	205,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9	20,0	42,4
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6	23,6	26,6
Latente Steueransprüche	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1	68,3	30,4
Langfristige Vermögenswerte	9.779,3	7.697,7	7.926,3	8.081,3	7.685,8	8.140,8	7.765,6	6.777,0	6.353,0	5.008,4
Vorräte	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9	54,0	47,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3	158,4	154,9
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2	492,2	205,1
Ertragsteuerforderungen	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5	5,3	7,8
Zahlungsmittel	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3	1.154,8
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.053,1	1.175,1	921,0	931,9	1.131,0	1.499,8	1.458,8	2.393,5	2.512,2	1.570,0
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4	917,7	916,1
Kapitalrücklage	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0	578,3	573,1
Gewinnrücklagen	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7	1.039,2	1.018,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1	2.535,2	2.508,0
Nicht beherrschende Anteile	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2	22,6	60,2
Eigenkapital	4.028,7	3.841,4	3.511,7	3.286,0	3.098,8	2.948,2	2.859,9	2.739,3	2.557,8	2.568,2
Finanzschulden	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9	1.685,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0	114,7	192,9
Sonstige Verbindlichkeiten	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7	514,8
Latente Steuerverpflichtungen	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5	143,9	123,5
Pensionsverpflichtungen	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1	20,3	19,0
Ertragsteuerrückstellungen	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0	135,0	170,0
Sonstige Rückstellungen	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0	129,9	101,0
Langfristige Schulden	5.543,6	4.112,5	4.230,6	4.908,1	4.902,5	5.893,1	5.503,5	5.608,4	5.575,4	2.806,5
Finanzschulden	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8	118,9	555,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6	219,8	393,8
Sonstige Verbindlichkeiten	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5	147,7	63,6
Ertragsteuerrückstellungen	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9	6,7	1,9
Sonstige Rückstellungen	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0	238,9	188,9
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	0,0	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kurzfristige Schulden	1.260,1	918,9	1.105,0	819,1	815,5	799,3	861,0	822,8	732,0	1.203,7
Bilanzsumme	10.832,4	8.872,8	8.847,3	9.013,2	8.816,8	9.640,6	9.224,4	9.170,5	8.865,2	6.578,4

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010	Stand 31.12.2009	Stand 31.12.2008
Langfristige Vermögenswerte	+27,0	-2,9	-1,9	+5,1	-5,6	+4,8	+14,6	+6,7	+26,8	+7,4
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	+5,0	+3,0	+4,3	+7,1	+1,1	+0,2
Anteil an der Bilanzsumme (%)										
Langfristige Vermögenswerte	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9	71,7	76,1
Eigenkapitalquote	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4	27,4	36,5

Glossar

1.000-Mann-Quote

Meldepflichtige Arbeitsunfälle \times 1.000/durchschnittliche Gesamtbeschäftigte

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹⁾

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

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

Eigenkapitalrendite

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.

Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit + Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und zum Erwerb von Konzessionen) – Investitionen in nach der At-Equity- Methode bewerteten Unternehmen

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

Gesamtbeschäftigte

Beschäftigte der Fraport AG, Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

Jahres-Performance der Fraport-Aktie

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/Vorjahresschlusskurs

Krankenquote

Krankentage/Solltage × 100 (ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung, sogenannte Langzeitkranke)

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

Operativer Aufwand

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed = EBIT/Capital Employed

ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = EBIT/Fraport-Assets

Umsatzrendite

EBT/Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag.

Finanzkalender 2018

Mittwoch, 9. Mai 2018

Quartalsmitteilung Q1 2018, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 29. Mai 2018

Hauptversammlung 2018, Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Freitag, 1. Juni 2018

Dividendenauszahlung

Mittwoch, 8. August 2018

Halbjahresbericht Q2/6M 2018, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Mittwoch, 7. November 2018

Quartalsmitteilung Q3/9M 2018, Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2018

(Online-Veröffentlichung)

Freitag, 13. April 2018

März 2018/3M 2018

Dienstag, 15. Mai 2018

April 2018

Mittwoch, 13. Juni 2018

Mai 2018

Donnerstag, 12. Juli 2018

Juni 2018/6M 2018

Montag, 13. August 2018

Juli 2018

Donnerstag, 13. September 2018

August 2018

Freitag, 12. Oktober 2018

September 2018/9M 2018

Dienstag, 13. November 2018

Oktober 2018

Donnerstag, 13. Dezember 2018

November 2018

Dienstag, 15. Januar 2019

Dezember 2018/GJ 2018

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 deutschen Mobilfunknetz.

Kontakt Investor Relations

Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Fotografie/Layout

Michael Gernhuber, Essen
Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

28. Februar 2018/16. März 2018

Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit des Berichts wird vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Finanzen & Investor Relations
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de

