

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2018
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



Inhalt

1	Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018	4
	Grundlagen der Fraport AG	4
	Geschäftsmodell	4
	Struktur	8
	Strategie	10
	Steuerung	10
	Rechtliche Angaben	14
	Vergütungsbericht	16
	Wirtschaftsbericht	24
	Gesamtaussage des Vorstands	24
	Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	24
	Wesentliche Ereignisse	26
	Geschäftsverlauf	27
	Ertragslage	29
	Vermögens- und Finanzlage	32
	Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	36
	Beschäftigte	37
	Forschung und Entwicklung	38
	Umwelt	38
	Gesellschaft	39
	Aktie und Investor Relations	40
	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	42
	Risiko- und Chancenbericht	42
	Prognosebericht	61
	Gesamtaussage des Vorstands	61
	Geschäftsausblick	62
2	Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2018	66
	Gewinn- und Verlustrechnung	66
	Bilanz	67
3	Anhang zum Jahresabschluss 2018	68
	Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	68
	Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	72
	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	72
	Erläuterungen zur Bilanz	78
	Ergänzende Angaben	89

4	Weitere Informationen	102
	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	102
	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	103
	Glossar	110
	Impressum	112

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

Grundlagen der Fraport AG

Geschäftsmodell

Der folgende Abschnitt liefert einen Überblick über das grundlegende Geschäftsmodell der Fraport AG sowie die finanziell bedeutendsten Unternehmensstandorte und deren Wettbewerbspositionen.

Eine international führende Flughafen-Betreibergesellschaft

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Sie erbringt sämtliche operativen als auch administrativen Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Die Stärke der Fraport AG basiert auf dem integrierten Geschäftsmodell im Flughafenmanagement, das ein umfassendes Know-how bei allen Flughafendienstleistungen garantiert. Hauptstandort ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Unternehmens ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Wesentliche Standorte

Beteiligungen der Fraport AG an Flughäfen weltweit

Kontinent	Standort	Flughafen	Gesellschaft	Anteil in %	Laufzeit	
Europa	Deutschland	Frankfurt	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide	100	1924	Unbefristet
	Slowenien	Ljubljana	Fraport Slovenija, d.o.o.	100	2014	2054 ¹⁾
	Griechenland	14 Flughäfen	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.	73,4	2017	2057
			Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend zusammengefasst: Fraport Greece)	73,4	2017	2057
	Bulgarien	Varna	Fraport Twin Star Airport Management AD	60	2006	2041
		Burgas		60	2006	2041
Russland	St. Petersburg	Northern Capital Gateway LLC/Thalita Trading Ltd.	25	2010	2040	
Südamerika	Brasilien	Fortaleza	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza	100	2017	2047
		Porto Alegre	Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre	100	2017	2042
	Peru	Lima	Lima Airport Partners S.R.L.	70,01	2001	2041 ¹⁾
Asien	Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Unternehmen Antalya)	50/51 ²⁾	1999	2024
	China	Xi'an	Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd.	24,5	2008	Unbefristet
	Indien	Delhi	Delhi International Airport Private Ltd.	10	2006	2036 ¹⁾

¹⁾ Mit Verlängerungsoption.

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

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt die Fraport AG über das Konzern-Unternehmen Fraport USA Retail- und Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Cleveland sowie Pittsburgh. Im April 2018 hat Fraport USA das Retailflächenmanagement im JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, New York, übernommen. Seit Februar 2019 betreibt Fraport USA zudem das Retailflächenmanagement am Flughafen Nashville (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 26).

Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell der Fraport AG, in Deutschland wie im Ausland, zählen neben wirtschaftlichen, politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen 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 Unternehmens.

Wirtschaftswachstum begünstigt die Nachfrage nach Flugreisen und fördert ebenso den Wohlstand einer Gesellschaft, der Grundvoraussetzung für die private Reisetätigkeit ist. 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 Tourismuszielen, die Reiseströme sowie das Kaufverhalten der Passagiere. Besonders für touristische Standorte wie Griechenland, Varna und Burgas sowie Antalya, die einen vergleichsweise geringen originären Verkehr aufweisen, ist diese

Entwicklung von großer Bedeutung. Dementgegen sind für die beiden Standorte in Brasilien, die zu circa 90 % vom inländischen Flugverkehr geprägt sind, überproportional die lokalen Gegebenheiten und Risiken maßgeblich.

Protektionistische Tendenzen und Handelskonflikte können die globale Wirtschaftsentwicklung belasten. Weitere wirtschaftliche und geopolitische Krisen sowie klimatische Extremsituationen oder die mögliche Ausbreitung von Epidemien können ebenfalls negative Konsequenzen auf die Luftverkehrsnachfrage und damit auf die Fraport AG haben.

Positive wie negative Effekte ergeben sich zudem aus der Auf- und Abwertung von Währungen in Verbindung mit Preisschwankungen auf den Rohstoffmärkten. Vom Kerosin- und damit vom Rohölpreis geht ein wesentlicher Einfluss auf die Reiseintensität im Luftverkehr aus. Ein hoher Rohölpreis spiegelt sich üblicherweise in einer Erhöhung der Ticketpreise wider. Das dämpft die Luftverkehrsnachfrage.

Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Drehkreuze, vor allem im Nahen Osten sowie in Istanbul, kann zu einer Verschiebung weltweiter Umsteigerströme zum Nachteil für den Flughafen Frankfurt führen. Auch innerhalb Deutschlands können durch den Ausbau von Drehkreuzen und durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Fluggesellschaften Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen. Neue Flugzeugtypen mit Reichweiten von über 7.000 Kilometer ermöglichen neue Direktverkehre von kleineren Flughäfen und könnten so Umsteigerverkehre an traditionellen Hubs wie dem Flughafen Frankfurt reduzieren.

Die Politik beeinflusst die Geschäfte der Fraport AG 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 von 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 unsichere geopolitische Rahmenbedingungen, wie in der Ukraine oder im erweiterten Nahen und Mittleren Osten sowie Sanktionen wie Reisebeschränkungen, die Märkte wieder abschotten. An einzelnen Konzern-Flughäfen können sich dadurch – gegebenenfalls temporäre – Verschiebungen der Passagierströme hin zu anderen Destinationen ergeben. Wegen des hohen Anteils russisch geprägter Verkehre sind die Standorte St. Petersburg, Antalya sowie Varna und Burgas von politischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit Russland abhängig.

Der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) ist ebenfalls ein Faktor, der sich auf den Luftverkehr – je nach endgültigem Ergebnis der Austrittsverhandlungen unterschiedlich stark – auswirken kann: Geänderte Einreisebestimmungen und Luftverkehrsrechte sowie der Einfluss auf den Wechselkurs des britischen Pfunds zum Euro sind Ausprägungen davon.

Zu den Störereignissen, die Einfluss auf das Passagieraufkommen haben können, gehören unter anderem Streiks und Witterungsverhältnisse. Zudem können Naturkatastrophen, wie Überschwemmungen oder Vulkanausbrüche, den weltweiten Luftverkehr negativ beeinflussen. Ihr Vorkommen und ihr Ausmaß können von Jahr zu Jahr stark schwanken und sind nicht prognostizierbar. Im Geschäftsjahr 2018 waren von witterungs- und streikbedingten Flugausfällen in Frankfurt rund 360.000 Passagiere betroffen (im Vorjahr: circa 228.000 Passagiere).

Auch terroristische Anschläge in Europa sowie weltweit zeigen einen negativen Effekt auf das Passagieraufkommen in Frankfurt und an den Konzern-Standorten. Je nach Ausmaß der Anschläge wird darüber in internationalen Medien unterschiedlich berichtet. So ergeben sich Rückgänge unterschiedlichen Umfangs im Verkehr mit den betroffenen Märkten, die allerdings erfahrungsgemäß zeitlich begrenzt sind.

Die Fraport AG 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 Fluggesellschaften Bestandteil dieses regelmäßigen Monitorings.

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 69,5 Mio Passagieren nach London-Heathrow (80,1 Mio), Paris-Charles de Gaulle (72,2 Mio), Amsterdam-Schiphol (71,1 Mio) und vor Istanbul-Atatürk (68,2 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas. In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2018 46,3 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Cargo- (Luftfracht- und Luftpost-) Umschlag von 2,2 Mio Tonnen war Frankfurt der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber, der 1,2 Mio Tonnen Cargo zählte. Im internationalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt.

Die Pünktlichkeitsquote am Flughafen Frankfurt lag im Gesamtjahr 2018 bei 69,1 % und damit 5,0 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Das im Verhältnis zum Vorjahr leicht besser ausgefallene vierte Quartal konnte die rückläufige Entwicklung der ersten drei Quartale 2018 nicht ausgleichen. Gründe für Verspätungen im Berichtsjahr lagen im Wesentlichen in der Verantwortung der Fluggesellschaften und der europäischen Flugsicherung sowie in witterungsbedingten Einschränkungen.

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 Umsteigerpassagiere. Hauptkunde am Standort Frankfurt ist unverändert die Deutsche Lufthansa, die im Geschäftsjahr 2018 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-KLM, Turkish Airlines und Deutsche Lufthansa geprägt 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 Flughäfen, 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. Die Fraport AG trägt der stark wachsenden Passagiernachfrage mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G aus dem zweiten Bauabschnitt des Terminals 3 Rechnung. Nach der Erteilung der Baugenehmigung der Stadt Frankfurt im August 2018 wird im Frühjahr 2019 mit dem Bau des Flugsteigs G begonnen. Der Bau des Terminal 3 umfasst ein Investitionsvolumen von rund 3,5 Mrd €.

Positiv auf die Wettbewerbsposition wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus aus (siehe Geschäftsbericht 2018 im Kapitel „Strategie“). Trotz der sehr guten Ergebnisse bei den meisten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit im Geschäftsjahr 2018 liegt der Fokus auf der Verbesserung der Performance insbesondere an den Sicherheitskontrollen. Um künftig lange Wartezeiten für Fluggäste an den Sicherheitskontrollstellen zu vermeiden, arbeitet Fraport intensiv mit den Behörden des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI), der Bundespolizei und den Sicherheitsunternehmen zusammen.

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 sowie in Varna und Burgas dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind die Charterverkehre touristischer Anbieter ohne signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Standorte sind, neben der wirtschaftlichen Entwicklung in den jeweiligen Herkunftsländern der Verkehre, in besonderem Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen abhängig.

Der Standort **Ljubljana** ist der Hauptstadtflughafen und zugleich mit rund 1,8 Mio Passagieren in 2018 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 56,5 % des Passagierverkehrs bedient. Darüber hinaus werden diverse Destinationen unter anderem über Low-Cost-Verkehre bedient, die in den

letzten Jahren 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, welche voraussichtlich zu Beginn des Sommerflugplans 2021 vollständig in Betrieb genommen wird.

Seit dem 2. Januar 2018 betreiben die Konzern-Unternehmen **Fortaleza** und **Porto Alegre** den jeweiligen brasilianischen Flughafen. In den ersten fünf Jahren der Konzessionslaufzeit werden Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen in Höhe von rund 2,3 Mrd BRL erwartet. Beide Flughäfen weisen eine ähnliche Verkehrsstruktur mit circa 90 % Inlandverkehr 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, die durch die Implementierung des Air France-KLM-Drehkreuzes in Kooperation mit der brasilianischen Fluggesellschaft GOL seit Mai 2018 verstärkt werden. Auch der im südlichen Teil des Landes gelegene Flughafen Porto Alegre bietet solide Entwicklungsmöglichkeiten, allerdings auf einem niedrigeren Niveau. Der Flughafen Fortaleza war mit gut 6,6 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr der elftgrößte Flughafen in Brasilien. Die größte Fluggesellschaft am Standort ist die südamerikanische LATAM mit 33,6 %, gefolgt von GOL mit 32,0 % sowie Avianca mit 16,7 % Marktanteil. Wesentliche Investitionen werden in die Modernisierung und Erweiterung des Terminals getätigt. Der Flughafen Porto Alegre ist mit circa 8,3 Mio Passagieren der neuntgrößte des Landes. Größte Airline am Standort ist GOL mit 35,3 %, gefolgt von Azul mit 26,0 % und LATAM mit 25,0 % Marktanteil. Investitionsschwerpunkte werden neben der Modernisierung und Erweiterung der beiden Terminals sowie Vorfeldpositionen auch die Verlängerung der Start- und Landebahn betreffen.

Fraport Greece betreibt 14 griechische Regionalflughäfen. Dies sind 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 29,9 Mio Passagieren im Geschäftsjahr 2018 (+8,9 %) profitierten die Standorte in hohem Maße von der Attraktivität Griechenlands als Tourismusdestination. Der hohe Anteil internationaler Passagiere von fast 77 % 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 19,6 %, gefolgt von Ryanair mit 11,6 % Passagieranteil. Easyjet liegt mit einem Marktanteil von rund 5,7 % auf dem dritten Platz. Die 40-jährigen Konzessionen sehen ein Investitionsvolumen in die Flughafeninfrastrukturen 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. Ein Fokus liegt auch auf der Ausweitung der Shopping- und Serviceangebote. Die ersten Flughäfen, an denen in 2019 die Investitionsmaßnahmen abgeschlossen sein werden, sind Chania, Zakynthos und Kavala. Mit dem Abschluss der Investitionsmaßnahmen an den jeweiligen Flughäfen wird Fraport Greece die Flughafenentgelte je Passagier von 13 € auf 18,50 € erhöhen. Mit dem Spatenstich im September 2018 hat der Bau des neuen Terminals in Thessaloniki begonnen. Die Inbetriebnahme ist für 2021 geplant. Insgesamt werden in den Flughafen Thessaloniki rund 100 Mio € investiert.

Der Standort **Lima** in Peru profitiert unverändert von der verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsrate des Landes sowie von einer weiterhin zunehmenden touristischen Nachfrage. Die gute geografische Lage macht den Flughafen insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv. Der Flughafen Jorge Chávez ist Perus bedeutendster Flughafen und zählte mit gut 22,1 Mio Passagieren (+7,3 %) 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 2018 wurde das für den Flughafen ausbau benötigte Land seitens der Regierung übergeben. Vorgeesehen ist der Bau eines neuen Terminals, einer neuen Start- und Landebahn inklusive Vorfeldern und Rollwegen sowie weiterer peripherer Infrastruktur um die Wettbewerbsposition des Flughafens in Südamerika weiter zu stärken. Das erwartete Investitionsvolumen beläuft sich auf rund 1,5 Mrd US-\$. Die Fertigstellung der zweiten Start- und Landebahn ist für 2021/2022, die Fertigstellung des Terminals für spätestens 2024 geplant.

Die Schwarzmeerflughäfen in **Burgas** und **Varna** waren mit knapp 3,3 Mio beziehungsweise etwa 2,3 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Deutschland (gut 20 %), Russland (etwa 14 %) und Polen (circa 12 %). Vor allem Low-Cost-Verkehre der Fluggesellschaften Ryanair und Wizzair sowie die steigende Inlandnachfrage trugen zu der positiven Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2018 bei. Mit der Inbetriebnahme der Terminals im Geschäftsjahr 2013, welche sukzessive, modulare Erweiterungsmaßnahmen vorsehen, bieten beide touristischen Standorte ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können. Voraussichtlich wird im Geschäftsjahr 2020 mit der Terminalerweiterung des Abflugbereichs am Flughafen Burgas, die bis zum Frühjahr 2022 abgeschlossen sein soll, begonnen.

Mit circa 32,3 Mio Passagieren erreichte der Flughafen in **Antalya** im vergangenen Geschäftsjahr ein Rekordergebnis. Nach den Flughäfen Atatürk und Sabiha Gökçen in Istanbul ist Antalya 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 37 % beziehungsweise 23 %. Die Zahl der Passagiere aus nahezu allen relevanten Märkten stieg im Vergleich zum Vorjahr an. Insbesondere die Passagiere aus Westeuropa (zum Beispiel Deutschland, Großbritannien, Niederlande) wiesen hohe Wachstumsraten auf. Die Entwicklung des Verkehrs in Antalya ist weiterhin von der politischen und wirtschaftlichen Stabilität des Landes als auch von Währungskursschwankungen abhängig. Verpflichtende Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sind nicht mehr zu tätigen.

Der Flughafen **Xi'an** war im vergangenen Geschäftsjahr der siebtgrößte Flughafen in China und beförderte etwa 44,7 Mio Fluggäste. Der Standort ist im Wesentlichen von einem hohen Anteil am originären Verkehr geprägt. In Xi'an entwickeln sich einzelne Fluggesellschaften mit Wachstumsraten im zweistelligen Bereich sehr dynamisch. Dabei ist die China Eastern Airlines mit knapp 30 % Marktanteil die größte 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 24 zu entnehmen.

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2018 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur ergeben. Eine detaillierte Übersicht der Anteilsverhältnisse ist im Anhang in Tz. 47 dargestellt.

Wie bereits im Lagebericht 2017 berichtet, wurde zum 1. Januar 2018 der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ integriert.

Fraport hat am 2. Januar 2018 die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre operativ übernommen (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 26).

Am 9. Oktober 2018 hat die Fraport AG ihre Anteile in Höhe von 30 % an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die iCON Flughafen GmbH veräußert (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 26).

Die Wahl der zehn Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat erfolgte am 23. Mai 2018 durch die von den Fraport-Beschäftigten gewählten Delegierten. Am 29. Mai 2018 wurden die zur Wahl vorgeschlagenen zehn Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat durch die Hauptversammlung bestätigt. Hier erfolgte keine Änderung in der Zusammensetzung im Vergleich zur vorherigen Wahlperiode. Nähere Angaben zur aktuellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats befinden sich im Geschäftsbericht 2018 im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“.

Rechtliche Struktur

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafenbetreibermodellen 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 über 9.800 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 21.900 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Unternehmen und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war die Fraport AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses mittels Konzern-Unternehmen an 30 Flughäfen aktiv. Zu den bedeutendsten Unternehmen zählten dabei die Konzern-Unternehmen Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2041 mit Verlängerungsoption), Fraport Greece (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, Pittsburgh sowie Nashville und am Terminal 5 des New Yorker John F. Kennedy Flughafens), Fraport Slovenija (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) und Xi'an (Kapitalanteil an der Betreibergesellschaft des Flughafens in Xi'an).

Organisatorische Struktur

Als Leitungsorgan trägt der Vorstand die strategische und operative Verantwortung des Unternehmens. Der Vorstand setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 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 Jahresabschlussprüfung durch den Abschlussprüfer und dem Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Geschäftsberichts zu entnehmen.

Zur Steuerung der Fraport AG hat der Vorstand diese in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche gegliedert. Während die Unternehmensbereiche ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind, erwirtschaften die Beteiligungen (Konzern-Unternehmen) der Fraport AG auch maßgebliche Ergebnisse außerhalb von Frankfurt. Die Organisation der Fraport AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses stellte sich wie folgt dar:

Organisationsstruktur

Strategische Geschäftsbereiche	Servicebereiche	Zentralbereiche
Akquisitionen und Beteiligungen	Informations- und Kommunikationsdienstleistungen	Controlling
Bodenverkehrsdienste	Integriertes Facility Management	Finanzen und Investor Relations
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Projekt Ausbau Süd	Interne Revision
Handels- und Vermietungsmanagement	Zentrales Infrastrukturmanagement	Personal Führungskräfte In-/Ausland
		Personalserviceleistungen
		Rechnungswesen
		Rechtsangelegenheiten und Compliance
		Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit
		Unternehmenskommunikation
		Zentraler Einkauf und Bauvergabe

Strategie

Der Vorstand steuert die Fraport AG nach den Zielen des Konzern-Leitbilds, die er in die Konzern-Strategie überführt hat. Nähere Informationen sind dem Geschäftsbericht 2018 im Kapitel „Strategie“ zu entnehmen.

Steuerung

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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich keine grundlegenden Änderungen am Steuerungssystem der Fraport AG ergeben. Der Vorstand steuert die Fraport AG unverändert nach wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für die Fraport AG maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet die Fraport AG vor allem Kennzahlen der Ertragslage sowie der Vermögens- und Finanzlage. Im Einklang mit der langfristig orientierten Unternehmensausrichtung 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.

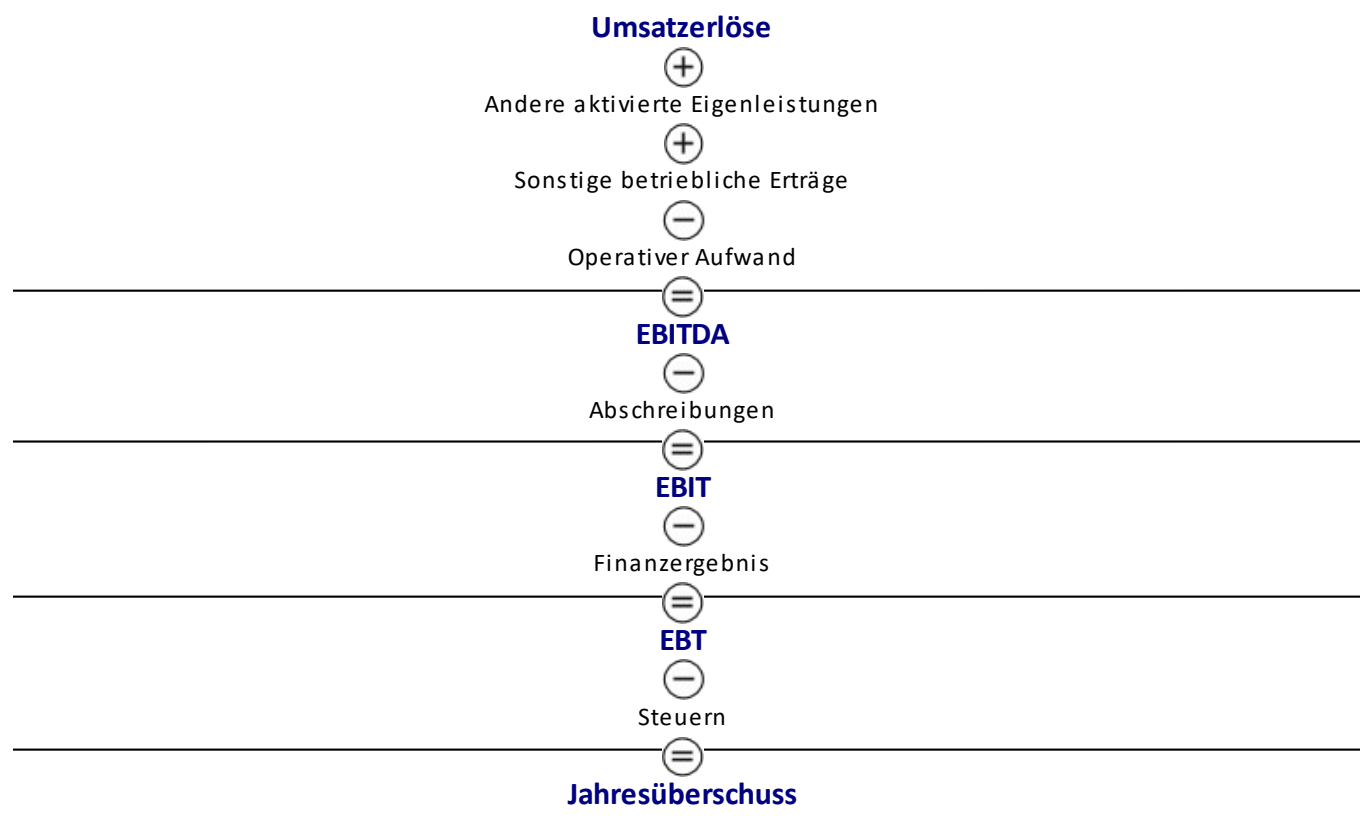
Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“ sowie „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 29 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 62 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 daraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

Die für die Fraport AG bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung, das **EBITDA** (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen), das **EBIT** (betriebliches Ergebnis), das **EBT** und der **Jahresüberschuss**.

Berechnung bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren



Das EBITDA ist Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreicht die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 16; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 110 zu finden).

Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

Die Höhe des Eigenkapitals beziehungsweise der Eigenkapitalquote stellt für die Fraport AG die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich.

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Liquidität beziehungsweise die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als bedeutsamste finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. Die Gearing Ratio gibt den Verschuldungsgrad der Fraport AG an und variiert grundsätzlich je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich die Gesellschaft befindet. So steigt die Gearing Ratio gewöhnlich in Zeiten hoher Investitionstätigkeit und sinkt, wenn das Unternehmen weniger investiert. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm am Standort Frankfurt hat der Vorstand definiert, dass die Gearing Ratio einen Wert von circa 140 % nicht übersteigen soll.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft der Fraport AG. Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Unternehmen aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können wiederum thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing

Ratio) zu verringern und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet zu werden (Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 110 zu finden).

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst sich die Fraport AG an der Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind. Zu diesen bedeutsamsten Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt, die Krankenquote und die CO₂-Emission. 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 Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 36 beschrieben. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 62 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de/verantwortung sowie dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ des Geschäftsberichts 2018 zu entnehmen. Beide Berichterstattungen sind kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für die Fraport AG 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 die Fraport AG eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt die Fraport AG als Zielwert für die Globalzufriedenheit einen Wert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G des Terminal 3 soll die Zufriedenheit der Passagiere ab 2021 mindestens 82,5 % betragen. Ab 2025 und mit der vollständigen Kapazitätserweiterung durch das Terminal 3 hat sich die Fraport AG einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt. In Frankfurt 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 16).

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.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber für die Fraport AG ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht das Unternehmen die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um ihre Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeberin messbar zu machen und steuern zu können, nutzt die Fraport AG 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. Die Fraport AG ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG erhoben. Die strategische Relevanz der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 16). Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Der Vorstand strebt grundsätzlich eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit gegenüber dem

Vorjahreswert an (Indexwert analog Schulnotensystem). Herausforderungen, wie zum Beispiel die spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung – vor allem der operativen Beschäftigten – durch das Verkehrswachstum, begegnet die Fraport AG mit verstärkter Rekrutierung und Qualifizierung in diesen Bereichen.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert die Fraport AG persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für die Fraport AG ein wichtiges Ziel, das das Unternehmen im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Einen besonderen Schwerpunkt setzt die Fraport AG bei der Förderung von **Frauen für Führungspositionen** der Ebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands. 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. 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 über beide Ebenen auf 30 % zu steigern.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt die Fraport AG als verantwortungsvolle Arbeitgeberin zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert die Fraport AG 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 Unternehmen und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer linearen Zunahme der langfristigen 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.

Klimaschutz

Der Betrieb eines Flughafens und der Luftverkehr haben vielfältige Auswirkungen auf die Umwelt. Die Fraport AG sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Unternehmens-Umweltpolitik sind der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistungen. Dazu ist in der Fraport AG ein Umweltmanagementsystem 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 unmittelbar oder mittelbar verantwortet, bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t zu senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %.

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 Zusammenhang mit der Strukturierung von Finanzierungen für die Fraport AG, aber auch im internationalen Geschäft, werden einfache und transparente Finanzierungskonzepte angestrebt. Dem Auftreten von finanziellen Risiken, hervorgerufen unter anderem durch Fremdwährungen, wird in erster Linie soweit wie möglich mit währungskongruenten Finanzierungen (natural hedge) begegnet. 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 Zinnsicherungsgeschäfte 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 Asset 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 Schuldscheindarlehen, Commercial Paper sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

Rechtliche Angaben

Als börsennotierte Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl gesetzlich vorgeschriebener Angabepflichten. Wichtige Berichtspflichten, die sich daraus 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 2018 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 eigene Aktien gemäß §160 Absatz 1 Nr. 2 AktG sind dem Anhang Tz. 28 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 § 34 Absatz 2 WpHG zusammen gerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2018 51,47 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,16 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß den 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 2018): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,02 % und BlackRock Inc. 3,03 %. 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 1 AktG, oder bei Schaffung eines bedingten Kapitals, § 193 Absatz 1 Satz 1 AktG), bedarf der Hauptversammlungsbeschluss einer Mehrheit von drei Viertel 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 Anhang Tz. 28). Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 22. Mai 2022 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal 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. Im Geschäftsjahr 2018 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,31 % (im Vorjahr: 31,31 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,16 % (im Vorjahr: 20,03 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht

Der Vorstand der Fraport AG berichtet im Rahmen einer Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 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“ des Geschäftsberichts 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 § 289b Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 315b Absatz 3 Satz 2 HGB und § 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 § 289b Absatz 3 Nr. 2a HGB zusammen mit dem Lagebericht nach § 325 HGB. Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht, der kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, ist dem gleichnamigen Kapitel des Geschäftsberichts 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 § 289 Absatz 4 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 42 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2018 angewendet.

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 2018

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 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.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu Pensionszusagen erhalten. Diese stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Anhang unter Tz. 30 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. Außerdem besteht die Möglichkeit, den VIP-Service der Fraport AG unentgeltlich auch privat und in Begleitung von Familienangehörigen in Anspruch zu nehmen. Die Privatnutzung wird als geldwerter Vorteil versteuert, die Steuer trägt die Fraport AG. 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 gesetzlich beziehungsweise privaten Kranken- und Pflegeversicherung erhält jedes Vorstandsmitglied im Rahmen der gesetzlichen Regelung einen steuerfreien Arbeitgeberzuschuss.

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 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 den ab 2016 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 €, für Frau Giesen ab 1. Januar 2018 ebenfalls auf 714,0 Tsd € und für Herrn Dr. Schulte ab 1. September 2019 auf 950,0 Tsd € erhöht. 50 % der zu erwartenden 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 2018 bis 2020 mit Auszahlung 2021 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 Retailimmobilien 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 dafür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

Long-Term-Incentive-Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG werden in jedem Geschäftsjahr 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 2018 wurden als Ziel-Tranche Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und den übrigen Vorstandsmitgliedern 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 tatsächlich 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 den 50 MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine

Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

Der maßgebliche Börsenkurs zur Ermittlung der LTIP-Zahlung entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen.

Für 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 2018 zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 749,3 Tsd € (im Vorjahr: 1.066,0 Tsd €), Anke Giesen 570,3 Tsd € (im Vorjahr: 811,3 Tsd €), Michael Müller 570,3 Tsd € (im Vorjahr: 669,0 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 570,3 Tsd € (im Vorjahr: 811,3 Tsd €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 38 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2018

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)			
	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen ¹⁾	20,1	46,9	46,9	46,9
Summe¹⁾	435,1	461,9	461,9	461,9
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	841,1	870,1	0,0	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2019)	120,0	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2020)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term-Incentive-Programm (4 Jahre)				
Tranche 2017 (1.1.2017 bis 31.12.2020) ³⁾	443,5	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2021) ³⁾	–	749,3	0,0	810,0
Summe⁴⁾	1.839,7	2.201,3	461,9	2.292,0
Versorgungsaufwand ⁵⁾	528,5	545,8	545,8	545,8
Gesamtvergütung	2.368,2	2.747,1	1.007,7	2.837,8

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 2018 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2018.

³⁾ Das LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet. Dies hat für das oben dargestellte Zuwendungsjahr 2018 eine Überschreitung des Gesamt-Caps bei Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang zur Folge. Eine tatsächliche Überschreitung des Gesamt-Caps wird erst mit dem zum Auszahlungszeitpunkt ermittelten Zeitwert der LTIP-Tranche 2018 festgestellt werden können.

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-Caps wird bei der letzten Auszahlungskomponente für das jeweilige Auslobungsjahr entsprechend gekürzt (s. Fußnote 3).

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2017	2018
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	20,1	46,9
Summe	435,1	461,9
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	779,5	893,1
Mehrfährige variable Vergütung		
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	60,0	–
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2017)	–	135,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2016)	503,0	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2017)	–	743,5
Summe	1.777,6	2.233,5
Versorgungsaufwand	528,5	545,8
Gesamtvergütung	2.306,1	2.779,3

¹⁾ Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2018 für die Aufsichtsratsrätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die Tantiemzahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 1.785,00 € für das Geschäftsjahr 2018.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2018 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2017.

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)			
2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)	2017	2018	2018 (Min.)	2018 (Max.)
300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0
26,6	41,7	41,7	41,7	31,2	38,3	38,3	38,3	43,3	118,1	118,1	118,1
326,6	341,7	341,7	341,7	331,2	338,3	338,3	338,3	363,3	438,1	438,1	438,1
593,7	686,5	0,0	714,0	593,7	686,5	0,0	714,0	625,2	755,2	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
337,6	–	–	–	337,6	–	–	–	337,6	–	–	–
–	570,3	0,0	616,5	–	570,3	0,0	616,5	–	570,3	0,0	616,5
1.347,9	1.688,5	341,7	1.784,7	1.352,5	1.685,1	338,3	1.781,3	1.416,1	1.853,6	438,1	1.952,1
141,3	136,4	136,4	136,4	122,9	120,0	120,0	120,0	365,6	376,3	376,3	376,3
1.489,2	1.824,9	478,1	1.921,1	1.475,4	1.805,1	458,3	1.901,3	1.781,7	2.229,9	814,4	2.328,4

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)			
2017	2018	2017	2018	2017	2018 ¹⁾		
300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0		
26,6	41,7	31,2	38,3	43,3	118,1		
326,6	341,7	331,2	338,3	363,3	438,1		
550,2	630,4	550,2	630,4	554,6	669,9		
45,0	–	45,0	–	45,0	–		
–	110,0	–	110,0	–	110,0		
382,8	–	198,4	–	382,8	–		
–	565,9	–	293,3	–	565,9		
1.304,6	1.648,0	1.124,8	1.372,0	1.345,7	1.783,9		
141,3	136,4	122,9	120,0	365,6	376,3		
1.445,9	1.784,4	1.247,7	1.492,0	1.711,3	2.160,2		

Pensionsverpflichtungen

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

Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2017	Veränderung 2018	Verpflichtung 31.12.2018
Dr. Stefan Schulte	5.560	-994,0	4.566
Anke Giesen	642	+144,0	786
Michael Müller	679	+141,0	820
Dr. Matthias Zieschang	2.786	+344,0	3.130
Gesamt	9.667	-365,0	9.302

Aufgrund der Vertragsverlängerung von Herrn Dr. Schulte im Geschäftsjahr 2018 kam es zu einer entsprechenden Verlängerung des Erdienungszeitraums.

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.

Im Falle eines Widerrufs der ab 2016 verlängerten Dienstverträge ohne wichtigen Grund wird zwischen dem Vorstandsmitglied und Aufsichtsrat eine einvernehmliche Beendigung des Dienstvertrags am Ende des Kalendermonats nach dem Widerruf der Bestellung gegen Zahlung einer Abfindung von zwei Jahresgesamtvergütungen, jedoch nicht mehr als die noch ausstehende Vergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, vereinbart. Bei der Berechnung der Jahresgesamtvergütung ist auf die Vergütung während des letzten Geschäftsjahres vor Widerruf der Bestellung abzustellen.

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, die Möglichkeit zur Inanspruchnahme eines Manager Check-up im Turnus von zwei Jahren sowie das lebenslange Recht, unentgeltlich den VIP-Service der Fraport AG auch privat und in Begleitung von Familienangehörigen 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 2018

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 volles 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 volles Geschäftsjahr. Diese zusätzliche Vergütung wird für höchstens zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 €. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 46).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2018 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2018

in €					
Aufsichtsratsmitglied		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	12.800,00	56.550,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	9.600,00	42.100,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
Bolükmeşe	Hakan	13.376,71	5.945,80	8.800,00	28.122,51
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	9.600,00	37.100,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	9.600,00	37.100,00
Draths	Detlef	13.376,71	5.945,80	7.200,00	26.522,51
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	6.400,00	38.900,00
Gerber	Peter	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	13.600,00	68.600,00
Kaufmann	Frank-Peter	22.500,00	10.000,00	15.200,00	47.700,00
Kipper	Dr. Ulrich	13.376,71	2.972,90	7.200,00	23.549,61
Klemm	Lothar	33.750,00	10.000,00	14.400,00	58.150,00
Kother	Birgit	13.376,71	2.972,90	6.400,00	22.749,61
Krieg	Dr. Roland	9.375,00	2.083,33	3.200,00	14.658,33
Laubrock	Ronald	20.065,07	5.945,80	8.000,00	34.010,87
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	6.400,00	33.900,00
Özdemir	Mehmet	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Prangenberg	Arno	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Rana	Qadeer	13.376,71	5.945,80	9.600,00	28.922,51
Schaub	Gerold	14.062,50	4.166,67	4.800,00	23.029,17
Schmidt	Hans-Jürgen	9.375,00	2.083,33	3.200,00	14.658,33
Schmidt	Werner	9.375,00	4.166,67	4.800,00	18.341,67
Stejskal	Edgar	9.375,00	4.166,67	6.400,00	19.941,67
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	8.800,00	63.800,00
Wesenick	Katharina	13.376,71	2.972,80	6.400,00	22.749,51
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	11.200,00	43.700,00
Gesamt		530.637,83	158.535,13	213.600,00	902.772,96

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2018

Für die Mitgliedschaft im Beraterkreis wird eine jährliche Vergütung in Höhe von 2.500,00 € 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 gut 69,5 Mio Reisenden ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Die Steigerung um 7,8 % im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das Angebot neuer Ziele wie auch Frequenzerhöhungen zurückzuführen. Analog der sich abschwächenden Weltkonjunktur lag das Cargo-Aufkommen im Geschäftsjahr 2018 mit rund 2,2 Mio Tonnen um 0,8 % leicht unterhalb des Vorjahreswerts. Die Flughafen-Beteiligungen der Fraport AG zeigten eine einheitlich positive Passagierentwicklung.

Finanziell wies die Fraport AG in 2018 ebenfalls eine positive Entwicklung aus. Ursächlich für das Umsatzwachstum waren insbesondere verkehrsmengenbedingt höhere Flughafenentgelte und gestiegene Erlöse aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“. Zusätzliche Erlöse resultierten verkehrsmengenbedingt aus dem Parkierungsgeschäft. Während der Umsatz um 3,4 % auf 2.186,2 Mio € wuchs, stieg das EBITDA im Vorjahresvergleich um 15,6 % auf 762,9 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zurückzuführen, der die sonstigen betrieblichen Erträge um 85,7 Mio € erhöhte. Das Finanzergebnis verringerte sich von 14,4 Mio € auf 5,4 Mio € insbesondere aufgrund geringerer Dividendenzahlungen der Konzern-Unternehmen Malta und Fraport Slovenija. Der Jahresüberschuss belief sich auf 343,5 Mio € und lag deutlich über dem Wert von 2017 (+25,3 %). Der Free Cash Flow lag im vergangenen Geschäftsjahr aufgrund höherer kapazitiver Investitionen bei 237,9 Mio € und verringerte sich somit deutlich um 209,9 Mio €.

Aufgrund der sehr guten Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an den Beteiligungsflughäfen bezeichnet der Vorstand die operative Entwicklung der Fraport AG im Geschäftsjahr 2018 als insgesamt positiv.

Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2018 erneut ein Wachstum, das sich im Verlauf des Jahres jedoch leicht abschwächte. Die Weltwirtschaft unterliegt zunehmend höheren Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben. Dazu zählen die aktuellen Handelskonflikte, die Unsicherheiten rund um den Brexit, divergierende Interessen der EU-Mitgliedsländer und Wirtschaftskrisen oder auch Währungsturbulenzen zum Beispiel in der Türkei und Argentinien.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2018	2017
Welt	+3,7	+3,8
Eurozone	+1,8	+2,4
Deutschland	+1,4	+2,2
USA	+2,9	+2,2
China	+6,6	+6,9
Japan	+0,9	+1,9
Welthandel	+4,0	+5,3

¹⁾ Angaben 2018: Schätzungen in Anlehnung an den Internationalen Währungsfonds (IWF, Januar 2019), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt, (Pressemitteilung, 14. Februar 2019).

Das Tempo der europäischen Konjunktur hatte sich zuletzt verlangsamt. Die deutsche Wirtschaft blieb hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Vor allem die Produktionsverzögerungen der Automobilindustrie sorgten im Zuge der Umstellung auf neue weltweit vereinheitlichte Abgastests für eine Abkühlung der wirtschaftlichen Dynamik in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres. Konjunkturtreiber blieb dagegen der private Konsum. Auch die Anlageinvestitionen trugen entscheidend zum Wachstum bei.

Der Brexit belastete die britische Wirtschaft und traf besonders die eigene Industrie. Auch in Frankreich entwickelte sich die Wirtschaft verhaltener. Die italienische Wirtschaft stagnierte im Jahresverlauf und die politischen Entwicklungen sorgten für Verunsicherung. Spanien dagegen blieb eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften in Europa.

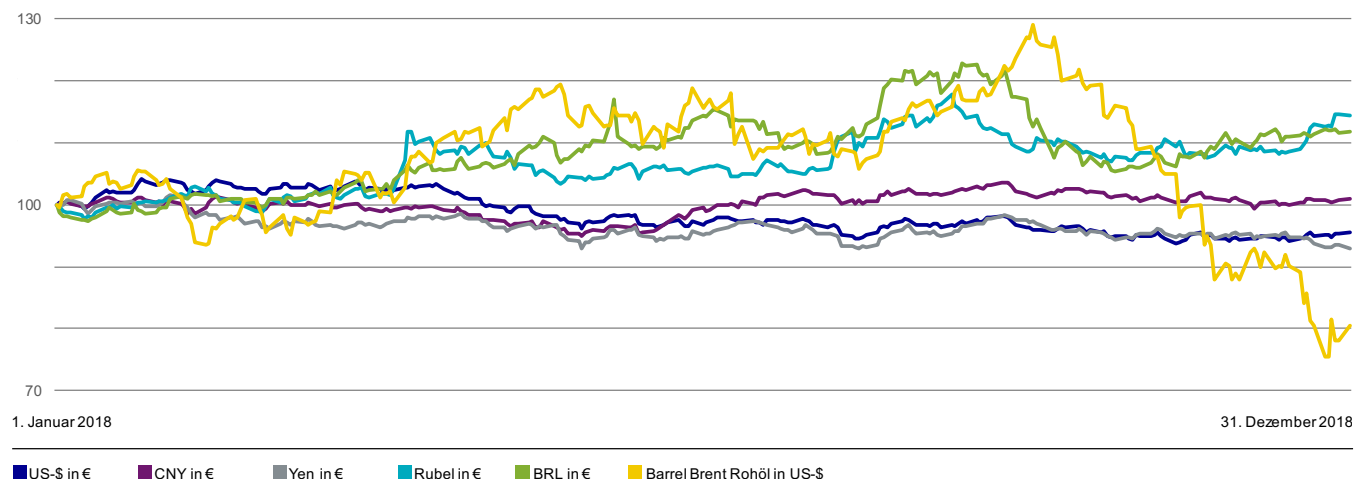
Die Vereinigten Staaten erreichten vor allem dank vergleichsweise kräftiger Konsumausgaben der privaten Haushalte ein deutliches Wachstum, wobei gegen Ende des Jahres die Dynamik aufgrund der Handelskonflikte unter den Erwartungen lag. In Japan schwächte sich die Konjunktur hingegen zum Ende des vergangenen Geschäftsjahrs ab. Die Entwicklung in den Schwellenländern verlief uneinheitlich. Die chinesische Wirtschaft wuchs dynamisch, blieb jedoch hinter den Wachstumsraten früherer Jahre zurück und wird mit einem Handelskonflikt mit den USA belastet. Die indische Wirtschaft konnte ihr Expansionstempo halten. In Russland und Brasilien beschleunigte sich das Wachstum wieder.

Der Welthandel litt im Verlauf des Jahres 2018 unter der restriktiven US-Handelspolitik. Die globale Wirtschaftsstimmung trübte sich ein. Auch die deutschen Exporte waren von dieser Entwicklung betroffen.

Die kurzfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So lag der durchschnittliche Sechs-Monats-Euribor weiterhin im negativen Bereich bei $-0,27\%$ (im Vorjahr: $-0,26\%$). Im langfristigen Bereich stieg der durchschnittliche Zehn-Jahres-Euro-Swap von $0,81\%$ auf $0,96\%$. Die Fraport AG profitierte von der Zinslage insbesondere im Bereich der kurzfristigen Geldaufnahmen und konnte darüber hinaus, trotz des Anstiegs der immer noch auf einem niedrigen Niveau liegenden Langfristzinsen, Darlehen zu attraktiven Konditionen aufnehmen.

Rohölpreis und bedeutende Währungskurse für die Fraport AG 2018

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 der Fraport AG hatten.

Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen

Für das Geschäftsjahr 2018 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 5,9 %. Das Luftfrachtaufkommen legte um 3,3 % zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen mit 6,2 % ein überdurchschnittliches Wachstum. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit +2,0 % leicht unter dem Gesamtmarkt. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs um 4,0 %. Die Cargo-Tonnage steigerte sich um 1,8 %.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2018	Luftfracht 2018
Deutschland	+4,0	+1,8
Europa	+6,2	+2,0
Nordamerika	+5,1	+5,0
Lateinamerika	+5,3	+7,5
Naher/Mittlerer Osten	+2,1	+0,1
Asien/Pazifik	+6,6	+2,4
Afrika	+9,9	+11,5
Welt	+5,9	+3,3

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 15. Februar 2019), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 2. Januar 2019).

Wesentliche Ereignisse

Fraport in Brasilien und New York aktiv

Die Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre haben am 2. Januar 2018 den operativen Betrieb an dem jeweiligen brasilianischen Flughafen übernommen.

Seit 1. April 2018 hat das Konzern-Unternehmen Fraport USA die Verantwortung für das gesamte Gastronomie- und Shopping-Angebot des Terminals 5 am JFK Airport in New York übernommen. Seit Februar 2019 betreibt Fraport USA auch das Retailflächenmanagement am Flughafen Nashville.

Baufortschritt von Terminal 3

Die Fraport AG hat am 16. August 2018 die Genehmigung für den vorgezogenen Bau des Flugsteigs G als Teil des zweiten Bauabschnitts des Terminal 3 von der Bauaufsicht der Stadt Frankfurt am Main erhalten. Der Flugsteig G wird als ein vollwertiges Abfertigungsgebäude errichtet und perspektivisch in das Terminal 3 integriert. Die Vergabe zum Bau ist im Dezember 2018 erfolgt. Der Baubeginn ist im Frühjahr 2019 vorgesehen. Die Vergabe zum Bau des Flugsteigs H als Teil des ersten Bauabschnitts des Terminal 3 ist am 14. November 2018 durch die Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd erfolgt. Ebenfalls im ersten Halbjahr 2019 wird neben dem Terminal-Hauptgebäude und dem Flugsteig H auch der Rohbau des Flugsteigs J erfolgen (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4).

Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Die Fraport AG hat am 9. Oktober 2018 ihre Anteile in Höhe von 30 % an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zu einem Verkaufspreis von 109,2 Mio € an die iCON Flughafen GmbH veräußert. Der Verkauf der Anteile erhöhte die sonstigen betrieblichen Erträge und somit auch das EBITDA um 85,7 Mio € (siehe auch Kapitel „Ertragslage“ ab Seite 29).

Verkauf des Konzern-Unternehmens Energy Air GmbH

Am 24. Oktober 2018 haben die Fraport AG und die Mainova AG mit Wirkung zum 1. Januar 2019 einen Kaufvertrag über 100 % der Anteile an der Energy Air GmbH unterzeichnet. Die Energy Air GmbH beliefert die Fraport AG und den Großteil der am Flughafen Frankfurt ansässigen Unternehmen mit Energie. Der Verkauf wird die sonstigen betrieblichen Erträge im ersten Quartal 2019 um rund 12 Mio € erhöhen (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 62).

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

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Im Jahr 2018 stieg die Zahl der **Passagiere** um 7,8 % auf gut 69,5 Mio an. Der Vorjahreswert von 2017 konnte um rund 5,0 Mio Fluggäste übertroffen werden. Dies bedeutete nicht nur einen neuen Jahreshöchstwert, sondern auch einen neuen absoluten Rekordzuwachs. Der Monat Juli markierte mit annähernd 6,9 Mio Passagieren das bisher höchste Monatsergebnis. Die Marke von 200.000 täglichen Fluggästen wurde im Jahresverlauf an 165 Tagen überschritten, an 13 Tagen wurden sogar Werte von über 230.000 Reisenden erzielt. Der 29. Juli erreichte mit 237.966 Passagieren das bisher höchste Tagesaufkommen.

Sowohl das Angebot neuer Ziele wie auch Frequenzerhöhungen führten zu dieser starken Expansion der Nachfrage. Der **Inlandverkehr** legte um 4,8 % spürbar zu. Das Wachstum wurde im Wesentlichen vom Verkehr von und nach Berlin getragen. Das ausgeprägte Wachstum der Verkehrsregionen Süd- und Osteuropa sorgte rund um das Mittelmeer für zweistellige Zuwachsraten, hier insbesondere die Türkei als Urlaubsdestination. Folglich war der **Europaverkehr** mit 12,1 % Zuwachs erneut Wachstumsträger. Touristisch geprägte Ziele standen auch außerhalb Europas im Vordergrund. Der **Interkontinentalverkehr** wuchs um 2,8 %. Hier erzielten die Märkte Nord- und Zentralafrika sowie Mittelamerika spürbare Zuwächse. In Fernost legten Thailand und Vietnam zu.

Das **Cargo-Aufkommen** unterschritt im Jahr 2018 das Vorjahresvolumen geringfügig um 0,8 % und erzielte ein Aufkommen von rund 2,2 Mio Tonnen. Dieses Ergebnis ging mit der Wirtschaftsentwicklung einher. Im Jahresverlauf 2018 trübte sich die Weltwirtschaft zunehmend ein und in der zweiten Jahreshälfte belasteten Probleme bei den Automobilherstellern die deutsche exportorientierte Industrie. Während das Cargo-Aufkommen im ersten Halbjahr 2018 noch stagnierte, war es im zweiten Halbjahr um 1,4 % rückläufig.

Im Jahr 2018 stiegen die **Flugbewegungen** aufgrund zahlreicher Angebotsaufstockungen der Fluggesellschaften um 7,7 % auf einen neuen Höchstwert von über 512 Tsd Starts und Landungen. Die **Höchststartgewichte** erreichten mit einem Zuwachs von 5,1 % und rund 31,6 Mio Tonnen ebenfalls einen neuen Höchstwert (+1,5 Mio Tonnen). Die Höchststartgewichte entwickelten sich durch den Einsatz von durchschnittlich leichterem und kleinerem Fluggerät unterproportional zu den Flugbewegungen.

Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Am Flughafen **Ljubljana** lag die Passagierzahl im Geschäftsjahr 2018 um 7,7 % über dem Vorjahreszeitraum bei rund 1,8 Mio. Das Wachstum wurde maßgeblich durch die Aufnahme neuer Streckenverbindungen von Adria Airways begründet. Zusätzlich entwickelte sich das Fluggastaufkommen bei einem Großteil der angebotenen Streckenverbindungen positiv.

Die brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** begrüßten im Gesamtjahr 2018 rund 14,9 Mio Fluggäste (+7,0 %). In Fortaleza profitierte vor allem der internationale Verkehr durch die Errichtung eines Hubs von Air France/KLM (+61,7 %). Der volumenstarke Inlandverkehr entwickelte sich ebenfalls positiv (+9,4 %). In Porto Alegre führte die Stationierung von zusätzlichen Flugzeugen der Fluglinie Azul zu Wachstum im volumenstarken inländischen Verkehr (+2,8 %). Das internationale Wachstum resultierte unter anderem aus einer höheren Frequenz seitens Aerolinas Argentinas (+19,0 %).

Fraport Greece begrüßte im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt knapp 29,9 Mio Passagiere (+8,9 %). Das Wachstum resultierte insbesondere aus einem signifikanten Passagierwachstum im internationalen Verkehr (+11,5 %) von Reisenden aus Großbritannien, Deutschland, Italien und Polen.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete im Geschäftsjahr 2018 erneut einen deutlichen Passagierzuwachs um 7,3 % auf gut 22,1 Mio. Sowohl der inländische (+7,5 %) als auch der internationale Verkehr (+7,1 %) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Anstieg im inländischen Verkehr ist vor allem auf die zunehmende Substitution von Überland-Busreisen durch günstige Flugreisen zurückzuführen, was auch durch ein wachsendes Angebot von Low-Cost-Airlines im inländischen Markt begünstigt wird. Das Wachstum im internationalen Verkehr war im Wesentlichen durch die steigende wirtschaftliche und touristische Attraktivität Perus und zunehmenden ethnischen Verkehr bedingt.

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** verzeichneten im Berichtszeitraum rund 5,6 Mio Passagiere und damit 12,2 % mehr als im Vorjahreszeitraum. Vor allem Reisende von und nach Polen, Deutschland und Großbritannien, aber auch ein starker Inlandverkehr, trugen zum Verkehrswachstum bei. Dementgegen zeigte sich das Aufkommen russischer Passagiere in Burgas – die nach wie vor die größte Passagiergruppe darstellen, rückläufig (–14,0 %), während der Standort Varna hier ein moderates Wachstum erreichte. Insgesamt trug vor allem das ausgeweitete Low-Cost-Angebot zum Verkehrswachstum bei.

Im Geschäftsjahr 2018 bedeuteten am Flughafen **Antalya** circa 32,3 Mio Passagiere eine Steigerung um 22,5 % und damit ein neues Allzeithoch. Während die Zahl der Passagiere im innertürkischen Verkehr um 2,2 % auf gut 7,5 Mio anstieg, erhöhte sich die Zahl internationaler Fluggäste deutlich um 30,3 % auf rund 24,8 Mio. Ursächlich für das Passagierwachstum waren neben Reisenden aus Russland westeuropäische Touristen, vor allem aus Deutschland und Großbritannien, die die Türkei wieder vermehrt als Urlaubsdestination wählten.

Mit über 18,1 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im Berichtszeitraum eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 12,4 %. Sowohl der internationale als auch der inländische Verkehr – unterstützt durch die in Russland stattgefundene Fußball-Weltmeisterschaft und das starke Wachstum der russischen Low-Cost-Airline Pobeda – nahmen mit 14,9 % beziehungsweise 10,8 % deutlich zu.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 6,7 % auf etwa 44,7 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr stieg um 5,4 % auf circa 42,0 Mio Passagiere, während sich der internationale Verkehr um 32,6 % auf rund 2,6 Mio Passagiere erhöhte. Der vergleichsweise moderate Anstieg im Inlandverkehr resultierte auch aus der Eröffnung mehrerer Hochgeschwindigkeitszugstrecken von und nach Xi'an.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughäfen	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017 ¹⁾	Veränderung in %
Frankfurt	69.510.269	Passagieraufkommen von etwa 67 Mio bis etwa 68,5 Mio [Passagieraufkommen von leicht über 69 Mio]	64.500.386	+7,8
Cargo in t	2.176.387	Leichte Steigerung von rund 1 % [Leichter Rückgang oder Nullwachstum]	2.194.056	–0,8
Ljubljana	1.812.411	Wachstum im einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	1.683.045	+7,7
Fortaleza	6.614.227	Wachstum im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich	5.929.404	+11,5
Porto Alegre	8.301.172	Wachstum im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich	8.009.735	+3,6
Fraport Greece	29.877.203	Zunahme von etwa 5 % [Zunahme im oberen einstelligen Prozentbereich]	27.433.908	+8,9
Lima	22.118.454	Deutliches Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich	20.607.443	+7,3
Twin Star	5.558.363	Wachstum im einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	4.953.039	+12,2
Antalya	32.268.535	Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich [Wachstum im zweistelligen Prozentbereich]	26.346.068	+22,5
St. Petersburg	18.122.286	Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich	16.125.520	+12,4
Xi'an	44.653.433	Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich [Wachstum im niedrigen zweistelligen Prozentbereich]	41.856.604	+6,7

¹⁾ Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2018 erzielte die Fraport AG **Umsatzerlöse** von 2.186,2 Mio € und damit 72,3 Mio € mehr als im Vorjahr (+3,4 %). Das Umsatzwachstum ist verkehrsmengenbedingt auf höhere Flughafenentgelte, gestiegene Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen sowie höhere Erlöse aus Infrastrukturentgelten zurückzuführen. Die starke Passagierentwicklung wirkte sich auch auf die Parkierungserlöse positiv aus. Die Retailumsätze lagen auf dem Vorjahresniveau. Wie in den Vorjahren erzielte die Fraport AG auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil ihrer Umsatzerlöse (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich im Vorjahresvergleich deutlich um 106,8 Mio € auf 137,6 Mio €. Ursächlich für die Zunahme waren im Wesentlichen der Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 85,7 Mio € sowie Rückstellungsaufösungen. Die **Gesamtleistung** stieg im Berichtsjahr um 178,3 Mio € auf 2.352,7 Mio € (+ 8,2 %).

Aufwandseitig blieben die **Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen** im vergangenen Geschäftsjahr nahezu unverändert. Der **Materialaufwand** erhöhte sich vor allem aufgrund gestiegener Aufwendungen für Fremdleistungen im Rahmen des im Juli 2017 eingerichteten Gemeinschaftsbetriebs mit den Konzern-Unternehmen FraGround sowie FRA Vorfeldkontrolle um 61,8 Mio € auf 691,4 Mio € (+9,8 %).

In Summe erwirtschaftete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr ein **EBITDA** in Höhe von 762,9 Mio €. Dies entsprach einem Anstieg um 102,9 Mio € beziehungsweise 15,6 %.

Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) stieg von 31,2 % auf 34,9 % (+3,7 Prozentpunkte). Die **Abschreibungen** erhöhten sich aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen um 16,7 Mio € auf 315,4 Mio € (+5,6 %) und führten zu einem **EBIT** von 447,5 Mio € (+23,9 %).

Ursächlich für das verschlechterte **Finanzergebnis** in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) war hauptsächlich das Beteiligungsergebnis. Den im Vorjahresvergleich geringeren Ausschüttungen der Konzern-Unternehmen Malta (-34,3 Mio €) und Fraport Slovenija (-18,5 Mio €) standen höhere Erträge aus Dividenden des Konzern-Unternehmens Antalya entgegen (+30,4 Mio €). Das sonstige Finanzergebnis erhöhte sich vor allem aufgrund höherer Erträge aus der Zinssicherung von Derivaten um 9,0 Mio € auf 29,3 Mio € (+44,3 %).

Das **EBT** lag bei 452,9 Mio € (+77,2 Mio €). Bei einer Steuerquote von 24,2 % (im Vorjahr: 27,0 %) lag der **Jahresüberschuss** mit 343,5 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert (+69,2 Mio € beziehungsweise +25,2 %). Vom Jahresüberschuss stellte der Vorstand 184,9 Mio € als Bilanzgewinn und 158,6 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen ein.

Entwicklung der wesentlichen Konzern-Unternehmen außerhalb von Frankfurt

Die Fraport AG hält direkte und indirekte Beteiligungen im In- und Ausland. Die Geschäftstätigkeiten derjenigen Konzern-Unternehmen, die ihren Hauptsitz außerhalb von Frankfurt haben, werden im Wesentlichen durch den Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gesteuert. Nachfolgend sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Konzern-Unternehmen außerhalb von Frankfurt **vor Konsolidierung** dargestellt (Werte nach IFRS).

Vollkonsolidierte Konzern-Unternehmen

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %
Fraport USA	100	58,3	61,8	-5,7	6,2	13,0	-52,3	1,8	-1,6	-	0,8	-3,9	-
Fraport Slovenija	100	46,3	41,7	+11,0	18,5	15,6	+18,6	8,5	5,9	+44,1	7,3	5,3	+37,7
Fortaleza + Porto Alegre ²⁾	100	258,4	-	-	40,2	-	-	28,4	-	-	12,5	-	-
Fraport Greece ³⁾	73,4	414,8	234,9	+76,6	146,8	117,4	+25,0	101,3	84,9	+19,3	1,8	13,5	-86,7
Lima	70,01	358,3	325,6	+10,0	119,6	120,0	-0,3	104,7	103,4	+1,3	69,6	54,4	+27,9
Twin Star	60	74,0	67,5	+9,6	42,0	39,6	+6,1	30,1	28,0	+7,5	23,2	20,8	+11,5

At-Equity bewertete Konzern-Unternehmen

In Mio €	Anteil in %	Umsatz ¹⁾			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %
Antalya ⁴⁾	51/50	323,1	260,2	+24,2	277,3	222,6	+24,6	168,1	114,1	+47,3	77,5	31,4	> 100
Pulkovo/Thalita	25	274,0	258,2	+6,1	171,3	147,4	+16,2	135,6	107,3	+26,4	-23,2	-29,9	+22,4
Xi'an	24,5	247,3	231,2	+7,0	91,5	90,3	+1,3	44,3	41,6	+6,5	37,7	37,3	+1,1

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2018: 316,1 Mio € (2017: 306,9 Mio €); Fraport Greece 2018: 265,0 Mio € (2017: 211,8 Mio €);

Fortaleza + Porto Alegre: 2018: 90,9 Mio €; Antalya 2018: 316,8 Mio €; Pulkovo/Thalita 2018: 270,3 Mio €.

²⁾ Summe der Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre. Operativer Betrieb seit 2. Januar 2018.

³⁾ Die Konzern-Unternehmen Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst. Operativer Betrieb seit 11. April 2017.

⁴⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %

Im Geschäftsjahr 2018 erwirtschaftete das Konzern-Unternehmen **Fraport USA** Umsatzerlöse in Höhe von 58,3 Mio €, die währungsbedingt sowie aufgrund des Wegfalls der Retail-Konzession in Boston zum 30. Oktober 2017 um 3,5 Mio € unter dem Vorjahr lagen. Gegenläufig wirkte die zum 1. April 2018 übernommene Retail-Konzession in New York (+14,6 Mio €). Ein EBITDA in Höhe von 6,2 Mio € sowie geringere Abschreibungen bedingt durch die außerplanmäßige Abschreibung der Konzession in Boston im Vorjahr führten zu einem EBIT in Höhe von 1,8 Mio €. Das Ergebnis lag im positiven Bereich bei 0,8 Mio €.

Das starke Passagierwachstum wirkte sich in 2018 bei allen Finanzzahlen des Konzern-Unternehmens **Fraport Slovenija** deutlich positiv aus. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 46,3 Mio €, das EBITDA auf 18,5 Mio €, das EBIT auf 8,5 Mio € sowie das Ergebnis auf 7,3 Mio €.

Die brasilianischen Konzern-Unternehmen **Fortaleza** und **Porto Alegre** entwickelten sich im Gesamtjahr der operativen Übernahme positiv. Das Verkehrswachstum zeigte sich in soliden Umsatz- und Ergebniszahlen. Die Umsatzerlöse, bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12, lagen im Geschäftsjahr 2018 bei 90,9 Mio €, das EBITDA bei 40,2 Mio €, das EBIT bei 28,4 Mio € sowie das Ergebnis bei 12,5 Mio €.

Die seit dem 11. April 2017 operativ übernommenen 14 griechischen Regionalflughäfen, zusammengefasst als **Fraport Greece**, erzielten – getrieben durch die starke Passagierentwicklung – einen um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 bereinigten Umsatz von 265,0 Mio € und ein EBITDA und EBIT von 146,8 Mio € beziehungsweise 101,3 Mio €. Trotz der Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Einmalzahlung sowie der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeit lag das Ergebnis im positiven Bereich bei 1,8 Mio €.

Begünstigt durch die starke Verkehrsentwicklung realisierte das Konzern-Unternehmen **Lima** im Geschäftsjahr 2018 trotz negativer Währungskurseffekte eine stabile um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 bereinigte Umsatzentwicklung auf 316,1 Mio €. Im Vorjahresvergleich höhere Rückstellungsbildungen führten in 2018 zu einem leicht rückläufigen EBITDA in Höhe von 119,6 Mio € (–0,4 Mio €). Leicht geringere Abschreibungen sowie ein verbessertes Zinsergebnis führten zu einem verbesserten EBIT und Ergebnis.

Das Konzern-Unternehmen **Twin Star** erwirtschaftete in 2018 – getrieben durch die starke Passagierentwicklung – ein Umsatzwachstum von 6,5 Mio € auf 74,0 Mio €. Sowohl das EBITDA als auch das EBIT und Ergebnis der Konzern-Unternehmen entwickelten sich positiv.

Bedingt durch die deutlich gestiegene Passagiermenge im internationalen Verkehr und dem somit erzielten Rekordergebnis erzielte das At-Equity-bewertete Konzern-Unternehmen **Antalya** im Geschäftsjahr 2018 ein signifikantes Wachstum der Finanzzahlen. Das Ergebnis hat sich mehr als verdoppelt und lag bei 77,5 Mio € (im Vorjahr: 31,4 Mio €).

Das Konzern-Unternehmen **Pulkovo/Thalita** wies in 2018 aufgrund des Passagierwachstums eine um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 bereinigte Umsatzsteigerung um 4,7 % auf 270,3 Mio € aus. Der Anstieg von EBITDA und EBIT resultierte neben dem Umsatzanstieg aus der ergebniswirksamen Ausbuchung von Verbindlichkeiten sowie geringeren Abschreibungen. Korrespondierend stieg das Ergebnis auf –23,2 Mio € (im Vorjahr: –29,9 Mio €).

Die positive Verkehrsentwicklung des Konzern-Unternehmens **Xi'an** führte im Geschäftsjahr 2018 zu einer Umsatzsteigerung von 7,0 %. Trotz gestiegener operativer Aufwendungen erhöhte sich im Vorjahresvergleich das EBITDA. Gegenläufig zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in Euro ergebnisbelastend aus. In Höhe von 37,7 Mio € erreichte das Ergebnis einen leichten Zuwachs (+1,1 %).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.186,2	Anstieg bis zu etwa 3 %	2.113,9	+72,3	+3,4
Aufwendungen	1.589,8	Steigender Materialaufwand	1.514,4	+75,4	+5,0
EBITDA	762,9	Anstieg bis zu etwa 700 Mio €	660,0	+102,9	+15,6
Abschreibungen	315,4	Nahezu konstant	298,7	+16,7	+5,6
EBIT	447,5	Anstieg bis zu etwa 400 Mio €	361,3	+86,2	+23,9
Finanzergebnis	5,4	Leichte Verschlechterung	14,4	–9,0	–62,5
EBT	452,9	Anstieg bis zu etwa 400 Mio €	375,7	+77,2	+20,5
Jahresüberschuss	343,5	Anstieg bis zu etwa 300 Mio €	274,3	+69,2	+25,2
Dividende je Aktie (€)	2,00	Erhöhung	1,50	+0,5	+33,3

Der starke Anstieg des EBITDA, EBIT, EBT und des Jahresüberschusses ist im Wesentlichen auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 85,7 Mio € zurückzuführen. Die höher als prognostizierten Abschreibungen resultieren aus Nutzungsdaueranpassungen. Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Vergleich zur Prognose 2017 in einem größeren Ausmaß aufgrund der geringeren Dividendenzahlung des Konzern-Unternehmens Ljubljana. Die weiteren Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der Prognose.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG lag zum Ende des Geschäftsjahres 2018 bei 8.236,9 Mio € und damit mit 206,3 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+ 2,6%).

Während sich das **Anlagevermögen** leicht um 145,9 Mio € auf 7.651,6 Mio € (+1,9 %) erhöhte, nahm das **Umlaufvermögen** deutlich um 72,6 Mio € auf 492,9 Mio € (+17,3 %) zu. Ursächlich für den Anstieg des Anlagevermögens waren Investitionen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd, die insbesondere das Terminal 3 betrafen. Das Umlaufvermögen erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund des Erwerbs kurzfristiger Wertpapiere sowie stichtagsbedingt gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Das **Eigenkapital** nahm zum Bilanzstichtag 2018 vor allem durch Einstellungen in die Gewinnrücklagen um 204,9 Mio € auf 3.334,8 Mio € (+6,5 %) zu. Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) erhöhte sich korrespondierend leicht von 37,2 % auf 38,2 %. Die **Verbindlichkeiten** lagen mit 4.320,2 Mio € auf dem Vorjahresniveau (– 9,9 Mio €). Einzelheiten zu den Veränderungen der einzelnen Bilanzpositionen sind dem Anhang ab Seite 68 zu entnehmen.

Die **Liquidität**, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, reduzierte sich zum 31. Dezember 2018 geringfügig um 9,7 Mio € auf 476,8 Mio € (–2,0 %). Die kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 3.742,4 Mio € blieben konstant auf dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3.739,5 Mio €). Daraus resultierten nahezu unveränderte **Netto-Finanzschulden** von 3.265,6 Mio € (im Vorjahr: 3.253,0 Mio €) und eine um 4,5 Prozentpunkte verbesserte **Gearing Ratio** von 103,7 % (im Vorjahr: 108,2 %).

Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2018 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen bei 623,7 Mio € (im Vorjahr: 1.094,5 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 435,6 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 263,7 Mio €), 184,6 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 824,1 Mio €) sowie 3,5 Mio € auf immaterielle Vermögensgegenstände (im Vorjahr: 6,7 Mio €). Aus der Aktivierung von Bauzeitzinsen resultierten Zugänge in Höhe von 16,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €).

Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Erneuerungen der Infrastruktur und Investitionen in das Projekt Ausbau Süd in Höhe von rund 178,8 Mio € im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 (im Vorjahr: 101,6 Mio €). Im Bereich der Finanzanlagen wurde im Wesentlichen in verbundene Unternehmen investiert. Die Investitionen in verbundene Unternehmen betrafen insbesondere die Kapitaleinzahlungen in die brasilianischen Konzern-Unternehmen. Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	–208,9	–13,7	–195,2	–
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	586,3	620,6	–34,3	–5,5
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	–425,1	–266,3	–158,8	–59,6
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Finanzanlagen	–321,4	–806,2	484,8	+60,1
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	–248,2	–9,6	–238,6	–
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	–192,2	–208,9	+16,7	+8,0

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** reduzierte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 34,3 Mio € auf 586,3 Mio € (–5,5 %). Ursächlich für den Rückgang waren im Wesentlichen Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag mit 425,1 Mio € aufgrund der Investitionen in das Sachanlagevermögen um 158,8 Mio € über dem Wert des Geschäftsjahres 2017 (+59,6 %). Zusammen mit dem geringeren Operativen Cash Flow führte das zu einem deutlich rückläufigen **Free Cash Flow** von 237,9 Mio € (im Vorjahr: 447,8 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und -zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 321,4 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 806,2 Mio €). Ursächlich für diese signifikante Veränderung waren die im Vorjahresvergleich getätigten Investitionen in Finanzanlagen und Ausleihungen im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie höhere Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagevermögen im Zusammenhang mit den Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 248,2 Mio € und damit spürbar über dem Vorjahreswert von 9,6 Mio €. Wesentliche Gründe für den Anstieg waren Veränderungen von Termingeldern sowie die Rückzahlung von Finanzkrediten.

Der **Finanzmittelfonds** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres 2018 auf –192,2 Mio €, was einem Rückgang von 16,7 Mio € zum Vorjahr entspricht (–8,0 %). Der Finanzmittelbestand enthielt dabei auch Termingelder mit Laufzeiten unter drei Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz lässt sich der Finanzmittelfonds durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 240,1 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 117,9 Mio € herleiten.

Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2018 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 (46,7 %), Anleihen (25,6 %) sowie Schuldscheindarlehen (27,7 %).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden in der Vergangenheit teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich darauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 435 Mio € und hat sich damit um 115 Mio € verringert (–21,0 %). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,3 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von rund 4,0 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 14 %, der fixe Anteil bei rund 86 % (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 20 %, fixer Anteil: rund 80 %). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug rund 2,7 % (im Vorjahr: 2,8 %).

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Zinsstruktur der Finanzierungsinstrumente der Fraport AG sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Fremdkapitalstruktur

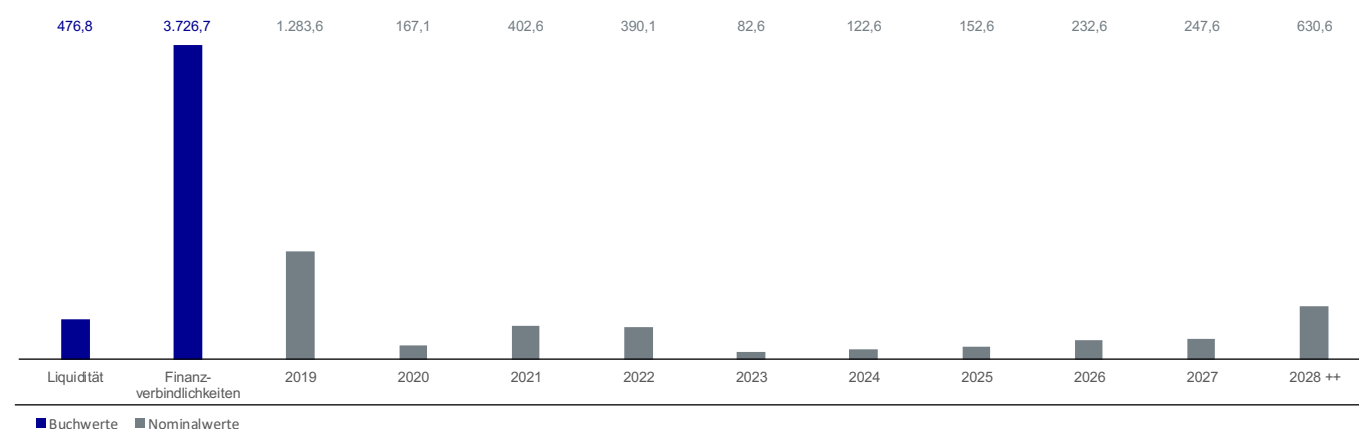
Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2012	235	2020	Endfällig	Fix	2,42 % p. a.
			2022			2,90 % p. a.
			2030			4,00 % p. a.
	2012	60	2020	Endfällig	Fix	2,74 % p. a.
			2022			3,06 % p. a.
	2013	50	2028	Endfällig	Fix	4,00 % 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.	
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	Endfällig	Fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	Endfällig	Fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	1999 – 2018	1.732,1	2019 – 2028	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,149 % – 5,20 % 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 in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change-of-Control-Klausel). Sofern sich daraus bei Eintritt nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung der Fraport AG wies zum Bilanzstichtag folgende Tilgungsstruktur aus:

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2018

in Mio €



Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2018 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	10,0	0,3	Variabel
	3,5	1,9	Fix
Tagesgelder	0,0	0,0	Fix
Termingelder	108,7	0,4	Fix
	0,0	0,0	Variabel
Anleihen	69,7	1,2	Variabel
	238,7	2,5	Fix
davon Staaten	0,0	0,0	Fix
davon Finanztitel	25,0	0,9	Variabel
	30,2	0,8	Fix
davon Versicherungen	0,0	0,0	Fix
davon Industrie	44,7	1,3	Variabel
	208,5	2,7	Fix
Commercial Papers	40,0	0,4	Fix

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

Die Industrie-Schuldscheindarlehen und -Anleihen verteilten sich zum 31. Dezember 2018 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 306,7 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

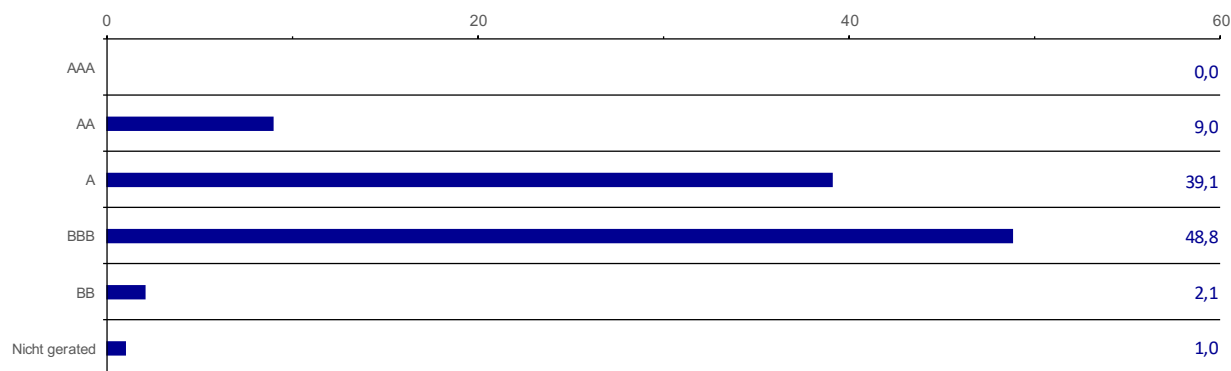
in %



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 Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2018 einen Wert von -0,16 % (rund -0,7 Mio €) aus.

Zum Bilanzstichtag 2018 standen der Fraport AG freie Kreditlinien in Höhe von 485,0 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 553,4 Mio €).

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährige Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Investitionen in Sachanlagen	435,6	Deutlich über Vorjahresniveau	263,7	+171,9	+65,2
Operativer Cash Flow	586,3	Über dem Wert des Vorjahres	620,6	-34,3	-5,5
Free Cash Flow	237,9	Spürbarer Rückgang, weiterhin im positiven Bereich	447,8	-209,9	-46,9
Netto-Finanzverschuldung	3.265,6	Leichte Verbesserung	3.253,0	+12,6	-0,4
Gearing Ratio (%)	103,7	Leichte Verbesserung	108,2	-4,5	+4,2
Liquidität	476,8	Spürbarer Rückgang	486,5	-9,7	-2,0
Eigenkapital	3.334,8	Merklich über dem Vorjahreswert	3.129,9	204,9	+6,5
Eigenkapitalquote (%)	38,2	Über Vorjahresniveau	37,2	+1,0	+2,7

Der Operative Cash Flow lag im Wesentlichen aufgrund von Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens – entgegen der gegebenen Prognose 2017 – unterhalb des Vorjahreswerts. Infolge verschlechterte sich die Netto-Finanzverschuldung leicht, da der Free Cash Flow nach Abzug der gezahlten Zinsen sowie der Dividendenzahlung nicht für die Tilgung von Finanzschulden verwendet werden konnte. Die Liquidität hingegen ging – entgegen der gegebenen Prognose 2017 – nur leicht zurück, da der Verkauf der Anteile an der Hannover-Langenhagen GmbH einen erhöhenden Effekt hatte. Die Entwicklung der weiteren Kennzahlen lag innerhalb der Prognose 2017.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2018 mit 86 % um einen Prozentpunkt über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 85 %). Zahlreiche Service- und Infrastrukturmaßnahmen wie die Verbesserung der Wegeführung sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainmentmöglichkeiten in den Terminals wirkten sich auf einzelne Zufriedenheitskriterien positiv aus. So verbesserte sich die Zufriedenheit der Passagiere mit der Gastfreundschaft des Flughafenpersonals von 85 % auf 91 % deutlich. Das starke Passagierwachstum führte zu einer verringerten Passagierzufriedenheit mit der Wartezeit an den Sicherheitskontrollstellen von 80 % (im Vorjahr: 81%).

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität am Flughafen Frankfurt betrug im vergangenen Geschäftsjahr 98,4 % und lag damit um 0,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Insbesondere verspätete Flüge sowie schlechte Wetterverhältnisse hatten einen negativen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. Im ersten Quartal 2018 (98,3 % gegenüber 98,8 % im ersten Quartal 2017) sank die Konnektivität um 0,5 Prozentpunkte. Im zweiten und dritten Quartal 2018 blieben die Werte nahezu konstant bei 98,4 % beziehungsweise 98,3 % (Q2 2017: 98,6 % und Q3 2017: 98,4 %). Im vierten Quartal lag der Wert mit 98,6 % um 0,4 Prozentpunkte oberhalb des Werts des Vorjahresquartals (98,2 %).

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter der Fraport AG lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,86 und hat sich leicht verbessert (im Vorjahr: 2,88). Unter den übergeordneten Fragegebieten wies erneut die Frage nach der „Arbeitsplatzsicherheit“ die deutlichste Steigerung aus (von 2,79 auf 2,55). Die Rücklaufquote erreichte mit 62 % den Wert des Vorjahres.

Frauen in Führungspositionen

Zum 31. Dezember 2018 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Vorstands der Fraport AG bei 25,0 % (im Vorjahr: 27,1 %). Der leichte Rückgang der Quote ist auf organisatorische sowie personelle Veränderungen zurückzuführen.

Gesundheits- und Arbeitsschutz

Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2018 verbesserte sich die Krankenquote von 7,6 % auf 7,4 %. Insbesondere im personalstarken Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie im Bereich der Flughafensicherheit verringerte sich die Krankenquote spürbar.

Klimaschutz

CO₂-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO₂-Emission 188.631 Tonnen CO₂ und damit 0,8 % weniger als im Vorjahr (im Vorjahr: 190.065 t CO₂). Die Emissionsminderung aus den Energieeinsparungen aus den laufenden Programmen zur Verbesserung der Energieeffizienz wurde durch den erhöhten Energiebedarf aufgrund des außergewöhnlich langen und heißen Sommers sowie durch das starke Passagierwachstum nahezu kompensiert.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung
Globalzufriedenheit der Passagiere in %	86	Mindestens 80 %	85	+1,0 PP
Gepäck-Konnektivität in %	98,4	Besser als 98,5 %	98,5	-0,1 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,86	Verbesserung	2,88	+0,02
Frauen in Führungspositionen in %	25,0	Leichte Erhöhung	27,1	-2,1 PP
Krankenquote in %	7,4	Stabilisierung	7,6	-0,2 PP
CO ₂ -Emission in t ¹⁾	188.631	Moderate Verringerung	190.065	-1.434

¹⁾ Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Die Erläuterungen zu den Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2017 bei der Gepäck-Konnektivität sowie der Quote der Frauen in Führungspositionen sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen. Die weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entwickelten sich innerhalb der Prognosen.

Beschäftigte

Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten in der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich im vergangenen Geschäftsjahr um 337 Mitarbeiter auf 9.867 Beschäftigte (-3,3 %). Grund für die Reduzierung war vor allem eine anhaltende Fluktuation im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2016 initiierten Programm zum Personalstrukturwandel.

Die Veränderung ergab sich in den Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG, in denen im Jahresdurchschnitt 6.960 Beschäftigte tätig waren (im Vorjahr: 7.283 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ ging die Zahl der Beschäftigten – vornehmlich aufgrund des Programms zum Personalstrukturwandel – um 263 Beschäftigte zurück. Im Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ kam es im Wesentlichen durch die Integration des ehemaligen Strategischen Geschäftsbereichs „Airport Security Management“ zu Veränderungen im Personalstand (+626 Beschäftigte).

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten lag bei 19,4 % (im Vorjahr: 19,2 %). Der Anteil von Beschäftigten mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung lag bei 13,1 % (im Vorjahr: 12,8 %). Die Quote ausländischer Beschäftigter lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 14,8 % (im Vorjahr: 15,0 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden erhöhte sich leicht auf 287 (im Vorjahr: 279). Die Fluktuationsquote erreichte einen Wert von 3,6 % (im Vorjahr: 3,7 %).

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	2.030 ¹⁾	1.404	626	+44,6
Airport Security Management	–	676	-676	–
Bodenverkehrsdienste	4.458	4.721	-263	-5,6
Handels- und Vermietungsmanagement	408	412	-4	-1,0
Akquisitionen und Beteiligungen	64	70	-6	-8,6
Summe Strategische Geschäftsbereiche	6.960	7.283	-323	-4,4
Weitere Bereiche	2.907	2.921	-14	-0,5
Gesamt	9.867	10.204	-337	-3,3

¹⁾ Im Geschäftsjahr 2018 wurden 676 Beschäftigte des ehemaligen Strategischen Geschäftsbereichs „Airport Security Management“ dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ zugeordnet.

Arbeitsicherheit und Unfallvermeidung

Die Gesamtunfälle wie auch die meldepflichtigen Arbeitsunfälle waren im Berichtsjahr deutlich rückläufig. So reduzierten sich die Gesamtunfälle von 623 auf 524 und die meldepflichtigen Arbeitsunfälle auf 205, was einer Reduktion um 58 meldepflichtige Arbeitsunfälle entsprach (im Vorjahr: 263). Die deutlichste Reduktion der Unfälle war im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste zu verzeichnen. Somit ergab sich, bezogen auf die Gesamtbeschäftigten, eine 1.000-Mann-Quote von 19,3 (im Vorjahr: 24,1; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben).

Forschung und Entwicklung

Die Fraport AG verfolgt das Ziel, durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen zu entsprechen und dennoch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden. Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Gleichwohl werden jedoch in geringem Umfang Entwicklungskosten von selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten, wie Software, aktiviert. Dies betrifft im Wesentlichen Software im Zusammenhang mit dem Betrieb der Gepäckförderanlage sowie in den operativen Abfertigungsprozessen der Bodenverkehrsdienste am Flughafen Frankfurt, die im Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ entwickelt wird (siehe auch Anhang Tz. 4 und Tz. 19).

Zudem hat sich die Fraport AG, 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 42).

Im Berichtsjahr wurden 434 Ideen eingereicht (im Vorjahr: 466) und 42 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 64) und damit insbesondere prozessuale Verbesserungen der betrieblichen Abläufe bewirkt.

Im Rahmen laufender Innovationsaktivitäten steht die Fraport AG mit der Deutschen Flugsicherung und den zuständigen Behörden in engem Austausch, um Potenziale für den Einsatz von Drohnen am Flughafen Frankfurt zu prüfen. Des Weiteren fand ein erstes Projekt im Bereich Robotik/künstliche Intelligenz statt: Passagiere im Terminal 1 konnten sich für Informationsanfragen zu Flügen und Terminaldienstleistungen vier Wochen lang an einen Roboter wenden. Im Bereich der Bodenverkehrsdienste wird der Einsatz von Exoskeletten sowie verschiedener sogenannter „Wearables“, welche die körperliche Arbeit erleichtern und Prozesse mit mehreren Handgriffen vereinfachen, getestet (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 42).

Darüber hinaus arbeitet die Fraport AG im sogenannten „innovation.hub“ mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette zusammen. Dort finden Workshops zu den Themen Open Innovation, Kollaboration und Prototyping statt.

Umwelt

An ihren Flughafenstandorten bedient die Fraport AG die Mobilitätsbedürfnisse der jeweiligen Regionen und Länder. Gleichzeitig ist der Flugbetrieb stets mit direkten und indirekten Belastungen der Anwohner und der Umwelt verbunden. In diesem Spannungsfeld stellt sich die Fraport AG ihrer unternehmerischen Verantwortung. Soweit dies realisierbar ist, zielt die Fraport AG darauf, die Belastungen aus dem Flughafenbetrieb für die Umwelt zu reduzieren.

Die Maßnahmen, die die Fraport AG dabei anstößt und umsetzt, sind breit gefächert und mit klaren Zielvorgaben versehen. Zu den übergeordneten Themen zählen unter anderem der Klima- sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Die Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes werden insbesondere durch den CO₂-Ausstoß des Unternehmens gemessen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 10 und „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 36). Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich die Fraport AG unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Unternehmen mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten.

Klima-, Umwelt- und Naturschutz

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. Für den Fuhrpark und für die Geräte der Flugzeugabfertigung prüfen die Fachabteilungen die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebsformen, insbesondere von Elektrofahrzeugen, als Ersatz für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

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 86,7 % der umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Unternehmen mit einem solchen System ausgestattet.

Gesellschaft

Schallschutz

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist am Standort Frankfurt grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm durch lärmindernde Betriebskonzepte und Start-beziehungsweise Landeverfahren reduziert. Zu diesen Maßnahmen gehört die Navigationseinrichtung „Ground Based Augmentation System“ (GBAS), mit der ein steilerer Anflugwinkel von 3,2 Grad für alle Landebahnen in Frankfurt ermöglicht wird. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden einzelne Start- und Landebahnen wechselweise nicht genutzt und so die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert. Die aktuelle Struktur im Bereich der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafenentgelte incentiviert den Einsatz von lärmarmem Fluggerät.

Das in 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze am Flughafen Frankfurt soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Wenn sie 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 umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für Maßnahmen in etwa 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.

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.

Weitere Informationen zum ökologischen und gesellschaftlichen Engagement der Fraport AG sind dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ im Geschäftsbericht 2018, das kein Bestandteil dieses Lageberichts sowie der Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, sowie der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de zu entnehmen.

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2018

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2018 eine deutlich negative Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 10.559 Punkten und damit 18,3 % unter dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2017. Der MDAX verzeichnete ebenfalls einen starken Rückgang um 17,6 % auf 21.588 Punkte. Die beiden Indizes starteten bereits zu Beginn des Jahres mit negativen Vorzeichen. Im ersten Quartal 2018 verloren der DAX und MDAX 6,4 % beziehungsweise 2,3 %. Im zweiten Quartal drehte sich die Grundstimmung jedoch leicht ins Positive. Vor allem die Ankündigung der Europäischen Zentralbank, ihr Anleihekaufprogramm bis Ende des Jahres beenden zu wollen und den Leitzins bis mindestens Mitte 2019 unverändert bei 0 % zu belassen, sorgte für steigende Sicherheit an den europäischen Märkten. Auch ein insgesamt freundliches konjunkturelles Umfeld wirkte sich positiv aus. Dagegen sorgten die langwierigen Regierungsbildungen in Deutschland im ersten und in Italien im zweiten Quartal 2018 für Unsicherheit. Somit schlossen der DAX und MDAX das zweite Quartal mit einem leichten Zugewinn von 1,7 % beziehungsweise 1,0 % ab. Im darauffolgenden dritten Quartal konnten sich die positiven Tendenzen der Marktentwicklung aus dem ersten Halbjahr zum Teil noch halten, und die beiden Indizes schlossen uneinheitlich ab (DAX: -0,5 % beziehungsweise MDAX: +0,6 %). Im vierten Quartal kippte jedoch die Stimmung an der deutschen Börse. Vor allem auf den in 2019 bevorstehenden Brexit und dessen ungeahnte Folgen für die gesamte europäische Wirtschaft reagierten die Kurse negativ. Weiterhin spitzte sich das protektionistische Verhalten der USA zu und dominierte die geopolitischen und wirtschaftlichen Entwicklungen weltweit. Dies führte im vierten Quartal zu einer rückläufigen Entwicklung des DAX um 13,8 % sowie des MDAX um 17,0 %.

Innerhalb des volatilen Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Schlusskurs von 62,46 € ebenfalls negativ (im Vorjahr: 91,86 €). Nach einem Kursrückgang von 12,8 % im ersten Quartal gewann der Aktienkurs im zweiten Quartal zwar leicht um 3,1 %, verlor jedoch im dritten Quartal um 7,9 % und im vierten Quartal deutlich um 17,9 %. Der Rückgang im Geschäftsjahr 2018 lag in Summe bei 32,0 % beziehungsweise unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 1. Juni 2018 in Höhe von 1,50 € je Aktie bei 30,4 %. Begründet lag der Rückgang neben dem allgemein schwierigen Marktumfeld unter anderem in der schwachen Retailperformance und der Entwicklung der operativen Kosten zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens in Frankfurt. Die anstehenden hohen Investitionen sowohl am Flughafen Frankfurt als auch den Konzern-Flughäfen in Peru, Brasilien sowie Griechenland und die damit prognostizierten, rückläufigen Free Cash Flow-Entwicklung in den folgenden Geschäftsjahren führten ebenfalls zu einer Reduzierung des Aktienkurses.

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 5,8 Mrd € (im Vorjahr: 8,5 Mrd €). Die Aktie belegte damit, gemessen an der Marktkapitalisierung, den 23. Rang der 60 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 15). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (Xetra-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 45. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 14). Mit durchschnittlich 160.367 täglich gehandelten Aktien lag das Handelsvolumen der Aktie in 2018 unter Vorjahresniveau (im Vorjahr: 173.015).

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +2,4 %, Flughafen Wien +0,8 %, Flughafen Zürich -25,4 % und AENA -21,0 %.

Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

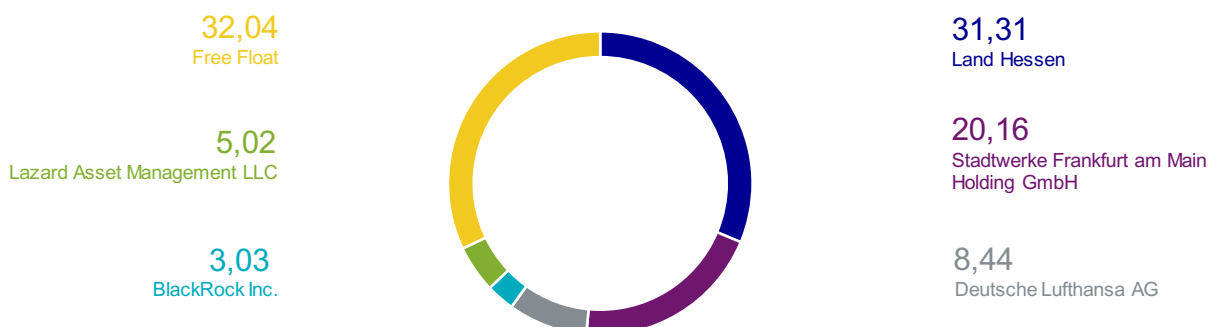
Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 33 WpHG

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
Lazard Asset Management LLC	31. Januar 2018	Unterschreitung der 5 %-Schwelle	4,73 %
BlackRock, Inc.	2. Mai 2018	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,25 %
BlackRock, Inc.	11. Mai 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,35 %
BlackRock, Inc.	9. August 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc.	10. August 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,17 %
BlackRock, Inc.	21. Dezember 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
Lazard Asset Management LLC	27. Dezember 2018	Überschreitung der 5 %-Schwelle	5,02 %
BlackRock, Inc.	28. Dezember 2018	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,95 %
BlackRock, Inc.	31. Dezember 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %

¹⁾ Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2018 ¹⁾

in %



¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2018 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Dividende für das Geschäftsjahr 2018 (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 2018 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung eine im Vorjahresvergleich um 0,50 € erhöhte Dividende von 2,00 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2018 von 62,46 € ergäbe sich daraus eine Dividendenrendite von 3,2 % (im Vorjahr: 1,6 %). Der dafür vorgesehene Bilanzgewinn von 184,9 Mio € (im Vorjahr: 138,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 473,9 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 39,0 % entsprechen (im Vorjahr: 42,0 %). Bezogen auf den um den Verkaufserlös der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 75,9 Mio € bereinigten Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 398,0 Mio € ergäbe sich eine Ausschüttungsquote von 46,5 %.

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 2018 die hohe Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt mit der Entwicklung des Hauptkunden sowie der Low-Cost-Fluggesellschaften. In diesem Zusammenhang wurde der notwendige Kapazitätsausbau durch das Terminal 3 und den dortigen Flugsteig G thematisiert. Ebenfalls diskutiert wurden das schwache Retailgeschäft, die zukünftige Entwicklung der Flughafenentgelte sowie die operativen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem starken Verkehrswachstum – vor allem an den Sicherheitskontrollen. Im internationalen Geschäft wurden vor allem die starken Verkehrsentwicklungen sowie die anstehenden hohen Investitionen an den Konzern-Flughäfen in Peru, Brasilien sowie Griechenland besprochen. Auch waren mögliche Erweiterungen und Reduzierungen des Portfolios häufiges Gesprächsthema.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen Hauptversammlung, am 29. Mai 2018, erhielt die Fraport AG von ihren Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 81.163.849 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (87,77 % vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Konzern-Homepage unter www.hauptversammlung.fraport.de veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2018 wird am 28. Mai 2019 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Verkauf des Konzern-Unternehmens Energy Air GmbH

Die Fraport AG hat mit Wirkung zum 1. Januar 2019 ihre Anteile an der Energy Air GmbH an die Mainova AG zu einem Kaufpreis von 12,3 Mio € veräußert. Aus dem Verkauf resultiert im Geschäftsjahr 2019 ein betrieblicher Gewinn von rund 12 Mio €, der die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhen wird (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 26).

Nach dem Bilanzstichtag haben keine weiteren wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG stattgefunden.

Risiko- und Chancenbericht

Die Fraport AG hat ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement-System eingerichtet, das es der Fraport AG 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 die Fraport AG gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden. Unter Risiko versteht die Fraport AG künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Planungs- oder strategischen Zielabweichung führen können.

Risikostrategie und -ziele

Bei der Fraport AG 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, das gewährleistet, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden.

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 die Fraport AG Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.

Organisation des Risikomanagements

Der Vorstand der Fraport AG 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 die Fraport AG 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 das Unternehmen 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 Mitarbeiterinnen und 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 Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie in der Fraport AG verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist 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.

Alle Beschäftigten sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie für die Fraport AG 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, Finanzwirtschaft und Compliance ab.

Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System legt im Rahmen eines jährlich durchzuführenden risikoorientierten Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Unternehmen 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-Unternehmen (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 Unternehmen vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

Prozessintegrierte und prozessunabhängige Überwachungsmaßnahmen bilden die Elemente der internen Überwachungssysteme. Die interne Revision ist mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Fraport AG eingebunden.

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

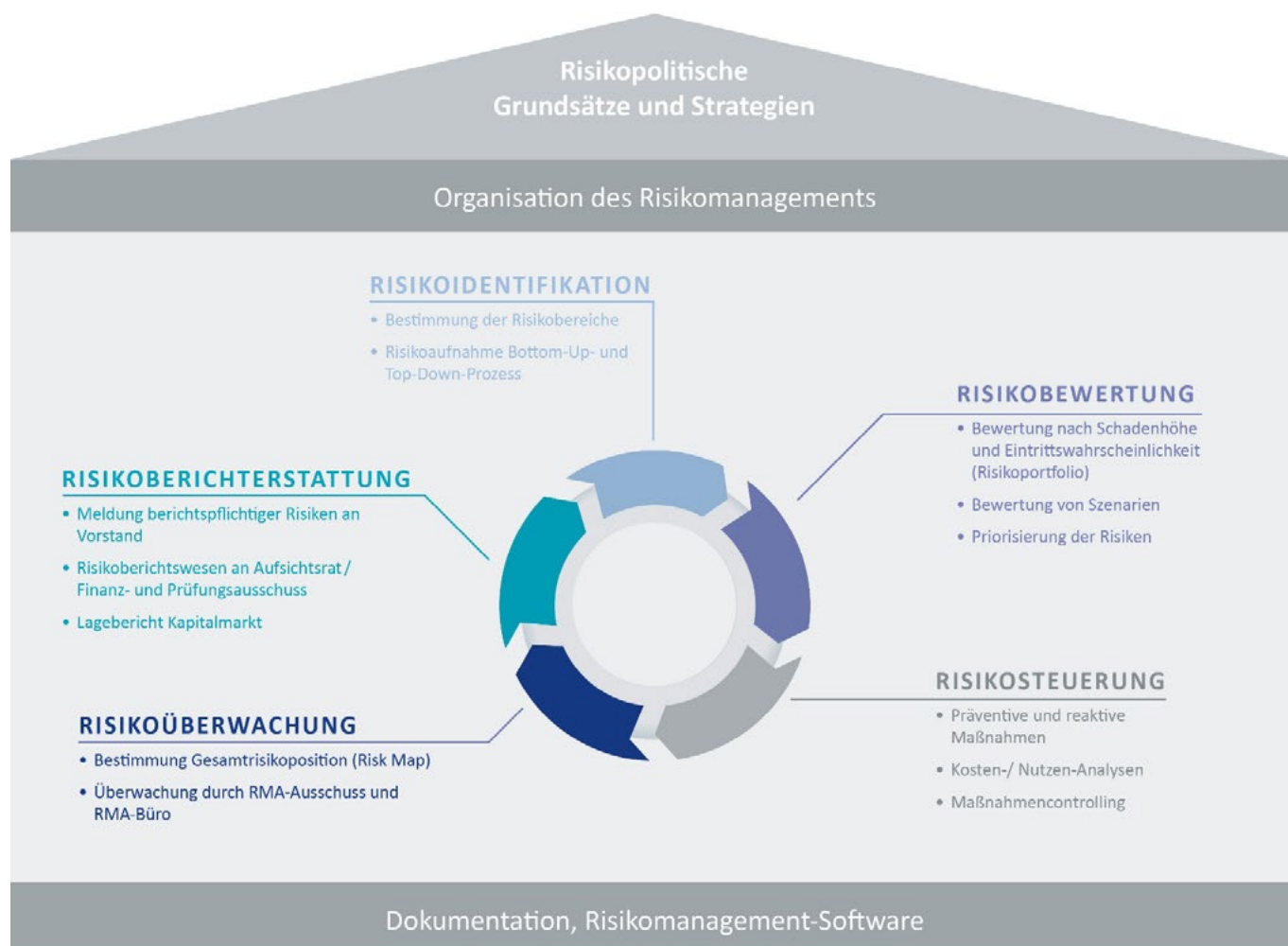
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

Den Risikotransfer durch den Abschluss von Versicherungen steuert das Konzern-Unternehmen Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH.

Das Risikomanagement-System der Fraport AG umfasst lediglich Risiken. Eine Chancenabfrage erfolgt quartalsweise im Rahmen der Risikoberichterstattung durch das zentrale Risikomanagement.

Risikomanagement-Prozess

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



Risikoidentifikation

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG sowie der Konzern-Unternehmen, sowie durch das zentrale Risikomanagement. 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 dazu 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.

Risikobewertung

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 der Fraport AG gefährden könnten beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Dazu findet durch die verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche (= Risikoverantwortliche) eine Bestimmung der finanziellen Auswirkung 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 die 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 der Fraport AG bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in die 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 die Fraport AG 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.

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 zu beurteilen.

Risikoüberwachung und -berichterstattung

Ziel des integrierten Risikomanagements ist es, eine transparente Darstellung der Risikosituation der Fraport AG zu gewährleisten. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontroll-System konsolidiert und aggregiert bei Bedarf dazu die quartalsweisen Risikomeldungen aus den Bereichen und Konzern-Unternehmen 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 unternehmensweit 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-Unternehmen	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-Unternehmen	RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	Möglich > 20 % bis 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Unternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	Unwahrscheinlich ≤ 20 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Unternehmen	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Unternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
		Klein ≤ 3 Mio €	Mittel > 3 bis 10 Mio €	Hoch > 10 bis 20 Mio €	Sehr hoch > 20 Mio €
		Schadensstufe			

Legende: ■ Geringe Risiken ■ Moderate Risiken ■ Bedeutende Risiken ■ Wesentliche Risiken

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand der Fraport AG gefährden könnten.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems von Fraport ist zudem die Berücksichtigung finanzwirtschaftlicher Risiken, dadurch wird die Abbildung von Finanzinstrumenten insgesamt und insbesondere auch von Sicherungsgeschäften in der Rechnungslegung überwacht und gesteuert. Dieser Prozess ist unter den finanzwirtschaftlichen Risiken („Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr.1 HGB) beschrieben. Bei der Fraport AG stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-Systems dar.

Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation der Fraport AG 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 Unternehmensbereiche.

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	→	Hoch	↓	Bedeutend	↓	47
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	48
Entwässerung des Parallelbahnsystems	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	49
Operative Risiken							
Risiken aus Investitionsprojekten	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	50
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten: Ausbau Lima	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	50
Personalrisiken	Möglich	→	Klein	→	Gering	→	51
Zusatzversorgung ZVK	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	51
Erfolgsbeteiligung 2016	Entfällt						
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	Unwahrscheinlich	→	Sehr hoch	→	Bedeutend	→	52
Cyber-Risiken	Möglich	↑	Hoch	→	Bedeutend	↑	52
Finanzwirtschaftliche Risiken							
Zinsrisiken (kumuliert)	Unwahrscheinlich	→	Hoch	→	Moderat	→	53
Währungskursrisiken	Unwahrscheinlich	→	Sehr hoch	↑	Bedeutend	↑	53
Kreditrisiken	Unwahrscheinlich	→	Klein	→	Gering	→	53
Sonstige Preisrisiken	Unwahrscheinlich	→	Mittel	→	Gering	→	54
Rechtliche und Compliance-Risiken							
Compliance-Verstöße	Unwahrscheinlich	→	Hoch	→	Moderat	→	54

↑ Gegenüber Vorjahr gestiegen

→ Unverändert gegenüber Vorjahr

↓ Gegenüber Vorjahr gesunken

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Für das Jahr 2019 wird eine weitere, wenn auch schwächere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 62). Es bestehen zunehmend höhere Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben. Das Wachstum im Euroraum dürfte verhalten sein. Negativ auf das Wachstum der Euro-Länder dürften sich die wirtschaftlichen Folgen des beabsichtigten Ausscheidens Großbritanniens (Brexit) aus der EU und eines eventuellen „No-deal“-Brexit auswirken. Wachstumsbremsend wäre auch ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise (Italien, Griechenland) und die Schwächung der EU durch divergierende Interessen der Mitgliedsländer beziehungsweise deren Regierungskonstellationen. Die globale Wirtschaftsentwicklung wird durch die protektionistischen Tendenzen und die Handelskonflikte mit den USA belastet.

Die weiter bestehenden Risiken in China (Strukturwandel), Nahost/Syrien (geopolitische Spannungen) und Russland (anhaltende Sanktionen) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten die Entwicklung der Weltwirtschaft und in der Folge die exportorientierte deutsche Wirtschaft dämpfen. Die Wirtschaftskrisen in der Türkei und Argentinien könnten sich ausbreiten und insbesondere negativ auf die Luftfrachtnachfrage wirken. Solche Entwicklungen würden sich erheblich auf die globale und regionale Luftverkehrsentwicklung auswirken und damit auch ungünstig auf die Fraport AG.

Die Wahrscheinlichkeit, dass die einzelnen dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken eintreten, wird als „möglich“ eingeschätzt. Den genannten Risiken wirkt positiv entgegen, dass die Beteiligungsstruktur der Fraport AG stärker geografisch diversifiziert ist als in der Vergangenheit. Sollten die dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken aber gleichzeitig und gebündelt eintreten, dann werden die potenziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG als „hoch“ 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 der Fluggesellschaften.

Die gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen bei Fluggesellschaften geführt. Auch in 2018 mussten einige kleinere Fluggesellschaften Insolvenz anmelden. Mit steigenden Kerosinpreisen und weiter intensivem Wettbewerb ist eine fortschreitende Konsolidierung der Fluggesellschaften wahrscheinlich. Möglich sind ferner Stationierungsentscheidungen von Fluggesellschaften zum Nachteil der Fraport AG, geänderte Streckenführungen von Flugzeugen und sich ändernde Kundenpräferenzen für Flughäfen und Fluggesellschaften. Die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten, wie am neuen Istanbul-Airport, bedeuten eine massive Angebotsausweitung, die zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen könnte. Diese können zum Nachteil für den Standort Frankfurt (und somit für die Fraport AG) führen. Am Standort Frankfurt wird dem insbesondere durch Investitionen in die Kapazitätsausweitung entgegengewirkt. Auch innerhalb Europas können durch den Ausbau von Wettbewerbs-Hubs oder durch veränderte Schwerpunktsetzungen der Airlines Abzugseffekte im Umsteigerverkehr entstehen. Dies gilt insbesondere für den Flughafen München, an dem das Langstreckenangebot und die Konnektivität gezielt ausgebaut werden. Neue Flugzeugmuster wie die Boeing 737 MAX oder Airbus 321 LR, mit Reichweiten um 7.000 km, ermöglichen Direktverkehre von/zu kleineren Flughäfen, auch interkontinental. Diese könnten Umsteigerverkehre an traditionellen Hubs wie dem Flughafen Frankfurt reduzieren.

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 oder sich Auswirkungen auf die erzielbaren Entgelte ergeben könnten.

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 Nachtflugverbots 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. In Europa könnte zudem die bei wachsendem Luftverkehr immer knappere Kapazität im Luftraum zu Kapazitätsengpässen für das Wachstum führen.

Wie sich in den vergangenen Jahren gezeigt hat, können terroristische Anschläge und das Entstehen von Krisenherden zunächst starke Rückgänge bei der Zahl der Flugreisen bewirken und in der Folge die Wahl des Reiseziels beeinflussen. Ein damit verbundener Rückgang im Outgoing- und Incoming-Tourismus in Deutschland schlägt dann für den Verkehr am Flughafen Frankfurt ebenfalls negativ durch. Dies gilt ebenso für die Regionen, in denen die Beteiligungsflughäfen der Fraport AG liegen beziehungsweise ihre Hauptzielgebiete haben. Die Touristen kehrten 2018 in die in den Vorjahren durch Terrorangriffe betroffenen Länder zurück, erneute Anschläge sind jedoch möglich und könnten in der Folge wiederholt zu Reisezurückhaltung führen. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotsbeschränkungen führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen negativen Veränderungen, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, versucht die Fraport AG diesen Risiken, soweit möglich, zu begegnen. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt die Fraport AG die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „sehr hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein.

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. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass diese Einschränkungen (zum Beispiel erweitertes Nachtflugverbot, Lärmobergrenzen, Verschärfung der Verspätungsregelungen) 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 reduziert worden. Der Planfeststellungsbeschluss und die Flughafengenehmigung bleiben von diesem Bündnis unberührt. Beteiligt an dem Bündnis sind das Land Hessen (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)), Luftverkehrsgesellschaften, die Fluglärmkommission, das Forum Flughafen und Region und die Fraport AG. Erst bei einer – auf absehbare Zeit nicht erwarteten – zweimaligen, signifikanten Überschreitung der Lärmobergrenze in aufeinanderfolgenden Jahren behält sich unter anderem das HMWEVW außerhalb des Bündnisses Maßnahmen zum Beispiel zur Lärmreduzierung vor. Je nach Ausgestaltung und Umsetzung solcher etwaigen Maßnahmen könnte die Fraport AG dagegen Rechtsbehelfe einlegen. Rechtlich flankiert wird die etwaige spätere Einführung einer behördlich verfügten Lärmobergrenze voraussichtlich durch die Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP), die am 22. Juni 2018 in Kraft getreten ist. In der Begründung des geänderten LEP wird jedoch ausgeführt, dass die im Bündnispapier vom 7. November 2017 beschriebene Einhaltung der Lärmobergrenze und des dort beschriebenen Vorgehens zur Entwicklung von Lärminderungsmaßnahmen eine abschließende und umfassende Umsetzung der entsprechenden landesplanerischen Vorgaben darstellt.

Der geänderte LEP sieht zudem eine Verschärfung der Anforderungen an die Nachtruhe vor. Zugleich enthält die landesplanerische Vorgabe einen Hinweis, dass der bisherige Grundsatz zur Nachtruhe, auf der die heutigen Nachtflugregelungen im Planfeststellungsbeschluss beruhen, unberührt bleibt. Laut Begründung zielt die neue Vorgabe nicht auf eine Änderung der heutigen Nachtflugregelungen ab. Zudem hat das HMWEVW 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. Aufgrund der im letzten Jahr deutlich zugenommenen Verspätungen in der Nacht ab 23 Uhr nimmt der politische Druck auf eine Änderung der Verspätungsregelungen zu. Auch hier gilt jedoch, dass einer Änderung hohe juristische Hürden entgegenstehen.

Entwässerung des Parallelbahnsystems

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 Parallelbahnsystem erforderlich werden. Es besteht das Risiko, dass die obere Wasserbehörde bei Nachweisen von Enteisungsmitteln im Grundwasser 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.

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen insbesondere die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. 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 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. Die Fraport AG trägt der stark wachsenden Passagiernachfrage mit dem vorgezogenen Bau des Flugsteigs G aus dem zweiten Bauabschnitt des Terminals 3 Rechnung. Nach der Erteilung der Baugenehmigung der Stadt Frankfurt im August 2018 wird im Frühjahr 2019 mit dem Bau des Flugsteigs G begonnen (siehe Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 4 sowie Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 26).

Die Investitionsplanung der Fraport AG deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. 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. Insbesondere führt die aktuelle Marktsituation mitunter zu Preissteigerungen bei jüngsten Submissionen, die zum Teil deutlich über den Baupreisindexreihen des Statistischen Bundesamtes und mitunter auch über den vorsorglich gebildeten Projektreserven liegen. Die aktuelle Marktsituation wirkt sich auch auf die Fachplanungsleistungen aus, da fehlende Kapazitäten (Fachkräftemangel) nicht schnell genug aufgebaut werden können.

Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dazu 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

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

Im Grundsatz können die Engagements der Fraport AG 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. Die Fraport AG agiert dabei 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 die Fraport AG dabei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen größerer Investitionen setzt die Fraport AG 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. Davon 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 könnten 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 Flughafenbetreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken, wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau und der Weiterentwicklung von Flughafeninfrastruktur 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. In der ersten Jahreshälfte 2019 soll sukzessive mit den Bauarbeiten für die zweite Start-/ Landebahn begonnen werden. Die Fertigstellung ist für 2021/2022 vorgesehen. Der Baubeginn für das Terminal ist für Ende 2019 vorgesehen sowie dessen Fertigstellung bis spätestens 2024. 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.

Personalrisiken

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Unternehmensstandorten nutzen. Die Fraport AG 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 Beschäftigter. Um dem Risiko, den Personalbedarf nicht decken zu können, angemessen begegnen zu können, hat die Fraport AG Maßnahmen in den Feldern „Qualifikation“, „Engagement“ und „Arbeitszufriedenheit“ ergriffen. Um die Bewerberzahlen zu erhöhen, wurde beziehungsweise wird eine breit aufgestellte Recruitingkampagne mit verschiedenen Aktionen (Mitarbeiter werben Mitarbeiter, Mitarbeiter als Jobbotschafter, verstärkte Präsenz über diverse Medienauftritte) durchgeführt. Gleichzeitig richtete sich die Fraport AG mit einem in 2018 abgeschlossenen 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 oder Austritt mit Abfindung angeboten. Mit dem Programm wurde der Personalstrukturwandel unterstützt und die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt verbessert. 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. 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. Mit einer erhöhten Arbeitgeberumlage und Arbeitnehmer-Eigenbeteiligung wird dem steigenden Finanzierungsbedarf der betrieblichen Altersvorsorge begegnet. 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 bestand seit April 2017 Dissens bezüglich der Ermittlung der Budgethöhe für die Erfolgsbeteiligung 2016 an die Belegschaft. Mit Beschluss vom 3. Dezember 2018 des Hessischen Landesarbeitsgerichts wurde ein Beschluss des Arbeitsgerichts Frankfurt am Main zugunsten der Fraport AG bestätigt, in dem die Beschwerde des Betriebsrats der Fraport AG zurückgewiesen und die Rechtsbeschwerde nicht zugelassen wurde. Das Risiko entfällt daher im Vergleich zum Vorjahr.

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

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

Die Fraport AG 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 die Fraport AG und die anderen Beteiligungs-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 Flughafenunternehmen 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-Unternehmen mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50 % im Inland Versicherungsschutz für gesetzliche sowie auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Konzern-Unternehmen decken die beschriebenen Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolice 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 AG-Geschäft haben könnten. Da solche außergewöhnlichen Störfälle eher selten sind, schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit als „unwahrscheinlich“ ein.

Cyber-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 Hackerangriffe 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-Attacks 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 die Fraport AG 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 der Fraport AG. Trotz der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven Schutzmaßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) eines IT-Ausfalls infolge einer Cyberattacke „hoch“ eingeschätzt, die zugehörige Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingestuft.

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 Nr. 1 HGB

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet die Fraport AG durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Unternehmens 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. Die Fraport AG 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. Die Fraport AG 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 die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „unwahrscheinlich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „sehr hoch“ ein. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus dem gestiegenen Volumen an Fremdwährungsgeschäften zur Finanzierung der Beteiligungsgesellschaften.

Kreditrisiken für die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 Emittentenbeziehungsweise 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. Die Fraport AG 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 die Fraport AG 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. 40 des 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 der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt die Fraport AG 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 operierendes Unternehmen unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl von nationalen und internationalen Gesetzes- und Regelwerken sowie deren Änderungen, durch die der künftige Geschäftserfolg der Fraport AG 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 sowie etwaige sanktionsrechtliche Beschränkungen. Die Rechtsabteilungen der Fraport AG und deren Konzern-Unternehmen 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 der Fraport AG anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen. Dazu zählen auch das Risiko von Korruption, Betrug oder Finanzmanipulation mit der Folge, dass die Fraport AG Vermögens- und/ oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer Compliance-Organisation, verabschiedet in der 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 die Fraport AG diesen potenziellen Risiken proaktiv entgegen. Zusätzlich hat die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 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-Unternehmen abgestimmt.

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

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

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

Im Rahmen des Planungsprozesses wertet die Fraport AG Markt- und Wettbewerbsanalysen sowie Umfeldszenarien aus und befasst sich mit der Ausrichtung der Produkt- und Dienstleistungsportfolios, den Kostentreibern sowie den kritischen Erfolgsfaktoren der Branche. Darüber hinaus beobachtet die Fraport AG 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. Die Fraport AG strebt an, die wertschaffenden, bereits betriebenen Geschäftsfelder weiterzuentwickeln und auszubauen. Darüber hinaus investiert die Fraport AG in Geschäftsfelder und Geschäftsideen, in denen das Unternehmen eine ausreichende Kompetenz aufbauen kann, um sie langfristig wertschaffend zu betreiben.

Neben dem Chancenmanagement durch die Strategischen Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Unternehmens nutzt die Fraport AG auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt die Fraport AG darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Dazu zählen neben dem klassischen Ideenmanagement das Aufsetzen von Smart Data und Innovations-Labs, die Durchführung von Innovationswettbewerben sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung verschiedener Plattformen zum Wissensaustausch (siehe auch Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 38).

Grundsätzlich strebt die Fraport AG 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 der Fraport AG 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 die Fraport AG positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Planung führen können.

Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Chancen in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Unternehmensbereiche.

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.

Wie in 2017 wuchs die Weltwirtschaft dynamisch, für 2019 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einer Fortsetzung des Wachstums in abgeschwächter Form. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2019 moderat wachsen. Die Maßnahmen der neuen US-Regierung haben stimulierende (Steuersenkungen) wie auch bremsende Effekte (Handelsbeschränkungen, Begrenzung der Immigration). Trotz sich eintrübender volkswirtschaftlicher Indikatoren und latenter Terrorgefahr hält das Wachstum im Weltluftverkehr an. Die Nachfrage im internationalen Tourismus wächst unverändert, und auch in Deutschland bleibt die Konsumneigung der privaten Haushalte noch aufwärtsgerichtet. 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. Durch die hohe regionale Diversifizierung der deutschen Exporte ist die deutsche Wirtschaft relativ widerstandsfähig gegenüber negativen Entwicklungen auf einzelnen Zielmärkten. Dies könnte die Abwärtsrisiken der Konjunktur etwas abfedern. Hier muss sich die Fraport AG natürlich permanent dem Wettbewerb der Frachtflughäfen in Zentraleuropa stellen.

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. Große, finanzstarke Airlines können die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche vorantreiben. Neue Flugzeugtypen für die Langstrecke könnten für neue Direktverbindungen von Primär- zu Sekundärflughäfen sorgen.

Für 2019 geht die ACI von einem weltweiten Passagierwachstum von 5,6 % aus. Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 5,3 % an. Diese Wachstumsraten zeugen von einer dynamischen Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft und liegen über dem Wirtschaftswachstum. Für 2019 ist ebenfalls die Chance eines deutlich wachsenden Luftverkehrs gegeben.

Der globale Luftverkehr bietet die zentrale infrastrukturelle Basis für die inzwischen stark internationalisierte Weltwirtschaft. Unterstützt wird dies durch die überproportionale Wirtschaftsentwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern. 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 Flughafenbetreiber kann die Fraport AG durch Beteiligungen Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. Auch in Zukunft wird die Fraport AG 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 Luftverkehrssteuer, oder eine Übernahme von Kosten der Passagierkontrollen durch die öffentliche Hand könnten sich verkehrssteigernd auswirken.

Weiterentwickelte Konzern-Strategie

Die Fraport AG treibt die Weiterentwicklung des Unternehmens vom Infrastrukturanbieter zum serviceorientierten Flughafenbetreiber an der Spitze Europas gemäß dem Unternehmensleitbild kontinuierlich voran. Die mit der Umsetzung des Leitbilds verbundenen strategischen Zielsetzungen (siehe auch Geschäftsbericht im Kapitel „Strategie“) tragen dem Bestreben der Fraport AG, 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 Unternehmens in den kommenden Jahren.

Aus der Umsetzung der Strategie leiten sich folgende wesentlichen Chancen für die Fraport AG ab:

Wachstum in Frankfurt und international

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest konnte die Fraport AG am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Verkehrsentwicklung schaffen. Auch auf der Landseite will die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 die Fraport AG 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 2019 begonnen werden, die Inbetriebnahme mit zunächst 4 – 5 Mio Passagieren pro Jahr ist in 2021 geplant.

Beträchtliches Wachstum realisiert die Fraport AG im internationalen Geschäft durch die profitable Weiterentwicklung der bestehenden Standorte sowie durch die Akquisition neuer Beteiligungen beziehungsweise Konzessionen. Dabei zielt die Fraport AG darauf ab, ihre Expertise langfristig überall dort einzubringen, wo Wachstums- und / oder Optimierungspotenzial mit guten Unternehmenschancen gesehen werden.

Außerhalb des Standorts Frankfurt war die Fraport AG zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres-Abschlusses mittels Konzern-Unternehmen an 30 Flughäfen in Asien, Europa sowie Nord- und Südamerika aktiv.

Anfang 2018 übernahmen die beiden 100%-igen Konzern-Unternehmen Fortaleza und Porto Alegre den operativen Betrieb und das Management der dortigen Flughäfen. Die Konzessionslaufzeiten für diese Flughäfen betragen 30 im Fall Fortalezas beziehungsweise 25 Jahre für Porto Alegre.

Über das US-amerikanische Konzern-Unternehmen Fraport USA ist die Fraport AG zunehmend auch auf dem US-amerikanischen Markt aktiv und dies insbesondere im Rahmen von Masterkonzessionen für das Retailgeschäft derzeit an den nordamerikanischen Flughäfen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland, Terminal 5 JFK Airport, New York, sowie seit Februar 2019 auch in Nashville.

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

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

Wachstum des Retailing-Geschäfts

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retailerlöse 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 die Fraport AG intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet die Fraport AG generelle Trends im Retailbereich, um daraus frühzeitig Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Dazu zählt auch das Geschäftsfeld Multichannel. Unter Einbindung seiner Partner betreibt die Fraport AG 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.

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. Die Fraport AG ist der Meinung, dass die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der Kostenstrukturen innerhalb des Unternehmens 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. Im Geschäftsjahr wurden Projekte zur Erreichung der strategischen Ziele „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sowie „Lernende Organisation und Digitalisierung“ gestartet. Im Einzelfall werden weitere 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 Unternehmens, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist die Fraport AG bestrebt, auch an diesen Schnittstellen regelmäßig die Prozesse im Rahmen eines jährlichen Management-Auditprogramms mithilfe der Prozessaudits zu überprüfen und weitere Potenziale zu heben, die sich positiv auf das Unternehmensergebnis und die gelieferte Qualität auswirken.

Die Fraport AG ist kontinuierlich bestrebt, organisatorische und prozessbezogene Verbesserungen zu realisieren. Daher hat die Fraport AG auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen, so auch im Rahmen eines zertifizierten prozessorientierten Qualitätsmanagements, um unter anderem die Prozessorientierung im Zertifizierungsverbund weiter zu verankern und die Effizienz in der Ablauforganisation zu stärken. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells im Unternehmen sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung der Fraport AG 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 finden 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 Unternehmens auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung der Fraport AG (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Die Fraport AG geht insgesamt davon aus, dass sie von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren kann.

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Die Fraport AG konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Unternehmen gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen des Unternehmens 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 Unternehmens eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bildet und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellt, um Chancen, die sich dem Unternehmen bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems für das Geschäftsjahr 2019

Für das Geschäftsjahr 2019 wurden die Schadensstufen der Risikomatrix, als Teil der Risikomanagement-Richtlinie der Fraport AG und des Konzerns, überarbeitet. Die aktuell im Risikomanagementsystem bestehenden Schadensstufen wurden im Jahr 2015 für die Bewertung der Risiken festgelegt. Vor dem Hintergrund des Wachstums im Unternehmen sowie eines weiteren erwarteten EBIT-Wachstums werden die Schadensstufen wie folgt erhöht:

- > „klein“ ≤ 6 Mio Euro
- > „mittel“ > 6 bis 20 Mio €
- > „hoch“ > 20 bis 40 Mio €
- > „sehr hoch“ > 40 Mio €

Die angepassten Schadensstufen finden, mit Inkrafttreten der überarbeiteten Risikomanagement-Richtlinie zum 1. Januar 2019, Anwendung.

Angaben zum Rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 4 HGB

Die Fraport AG versteht das interne Kontroll- und Risikomanagement-System im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess der Fraport AG als Prozess, der in das unternehmensweit geltende interne Kontroll- und Risikomanagement-System eingebettet ist. Die Rechnungslegung der Fraport AG erfolgt auf Einzelabschlussenebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt.

Die Rechnungslegung bei der 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.

Der Abschlussprozess der 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.

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 Fraport AG wird für die Rechnungslegung das System SAP ECC 6.0 eingesetzt. Soweit möglich, werden rechnungslegungsbezogene interne Kontrollen systemseitig in SAP ECC 6.0 durchgeführt. Manuelle Anwendungs- und Überwachungskontrollen werden im Rahmen der operativen Rechnungslegungsprozesse in den Nebenbuchhaltungen durchgeführt. Im Rahmen der Abschlussarbeiten der Hauptbuchhaltung werden zudem überwiegend manuelle, nachgelagerte Überwachungskontrollen durchgeführt, mit dem Ziel, Vollständigkeit und Richtigkeit der von den Nebenbuchhaltungen erfassten Posten sicherzustellen. Im Wesentlichen betrifft dies die Bereiche sonstige Rückstellungen, Pensions- und Personalrückstellungen, 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.

Zur Erreichung der beschriebenen Kontrollziele im Rahmen der Durchführung von Abschlussbuchungen sind systemseitige, präventive Kontrollen sowie ein Vier-Augen-Prinzip als nachgelagerte Kontrolle implementiert.

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.

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

Bei der Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Pensions- und Personalrückstellungen, werden im Rahmen des Jahresabschlussprozesses regelmäßig externe Dienstleister eingesetzt.

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

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

Für die Erstellung des 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.

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2019 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft, allerdings mit verringerter Dynamik, das sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf den Standort Frankfurt und Flughäfen mit Beteiligungen der Fraport AG auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Unternehmens. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen und möglichen terroristischen Anschlägen, die Auswirkungen auf den Luftverkehr an den Fraport-Flughäfen haben können (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 42).

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 ein Wachstum des Passagieraufkommens zwischen etwa 2 % und etwa 3 %. Das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum wird das Angebot der Fluggesellschaften weiterhin fördern. Der schwer prognostizierbare Konsolidierungsprozess unter den Airlines sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit etwaigen Streiks können zu Abweichungen der Prognose führen. Die positive Verkehrsentwicklung wird sich unter anderem auch auf die Erlöse aus Flughafenentgelte, die Parkierungs- und Retailumsätze, die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen und Infrastrukturentgelte auswirken.

Für die Beteiligungsflughäfen außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand eine positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2019. Dies wird zu höheren Erträgen aus Beteiligungen – getrieben von der geplanten Dividendenausschüttung des Konzern-Unternehmens Antalya – und in Summe zu einem deutlich verbesserten Finanzergebnis führen.

Trotz der positiven Entwicklung des Finanzergebnisses werden das EBT sowie der Jahresüberschuss – aufgrund des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH – spürbar unter den entsprechenden Vorjahreswerten prognostiziert. Bereinigt um diese Erlöse werden sowohl das EBT als auch der Jahresüberschuss deutlich über den Vorjahreswerten liegen. Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand einen positiven, aber aufgrund der deutlich höheren geplanten Investitionen in Sachanlagen, rückläufigen Free Cash Flow in 2019. Aufgrund der geplanten Dividendenausschüttung erwartet der Vorstand einen moderaten Anstieg der Netto-Finanzschulden sowie einer annähernd stabile Gearing Ratio. Der Vorstand bewertet die finanzielle Situation der Fraport AG im Prognosezeitraum als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 42). Abgesehen von dem Verkauf des Konzern-Unternehmens Energy Air zum 1. Januar 2019 sind keine weiteren 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 2019 in Deutschland 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 42 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2019

Entwicklung der Struktur

Im Geschäftsjahr 2019 erwartet der Vorstand keine Änderungen an der Unternehmensstruktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2018 erwartet der Vorstand in 2019 keine wesentlichen Änderungen an den finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Unternehmens verwendet werden.

Prognostizierte gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2019

Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Aktuell weisen die Prognosen für 2019 ein Wachstum für die Weltwirtschaft aus, allerdings mit verringerter Dynamik. Eine Verschärfung der Handelskonflikte, die Risiken des Brexit-Prozesses, ein erneutes Aufflammen der EU-Schuldenkrise sowie geopolitische Krisenherde können die weltwirtschaftliche Entwicklung deutlich belasten. Die Wirtschaftsinstitute gehen von einem Wachstum von 3,4 % bis 3,5 % für das Jahr 2019 für das weltweite BIP aus. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen um bis zu 4,0 % ansteigen.

Aufgrund der von der OPEC vereinbarten Fördermengen Kürzung wird das Überangebot an Öl reduziert. Dies wird trotz des angekündigten Austritts von Katar, das nur einen geringen Anteil an der OPEC-Ölförderung hat, zu einer Stabilisierung der Ölpreise führen, die allerdings über dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Höhere Ölpreise sorgen für steigende Treibstoffkosten der Fluggesellschaften, was Ticketpreise erhöht und sich negativ auf die Passagiernachfrage auswirken kann.

In 2019 werden sich voraussichtlich die für den Flughafen Frankfurt wichtigen Märkte weitgehend positiv entwickeln. Die US-Wirtschaft wird vermutlich auch in den kommenden Quartalen robust, wenn auch mit etwas moderaterem Tempo, wachsen. Das BIP-Wachstum der USA sollte bei weiterer lebhafter Konsumnachfrage und soliden Investitionen 2,5 % betragen. Für Japan wird eine moderate Entwicklung angenommen. Die Zuwachsraten in den Schwellenländern werden weiterhin deutlich über den Steigerungen der Industrieländer erwartet, wobei die Entwicklung innerhalb dieser Gruppe uneinheitlich eingeschätzt wird. Die Wachstumsdynamik in China hatte zuletzt nachgelassen und dürfte nach 6,6 % im vergangenen Jahr für 2019 bei etwa 6,2 % liegen. Für den Euroraum weisen die aktuellen Prognosen ein BIP-Wachstum zwischen 1,2 % und 1,6 % aus, nach 1,8 % in 2018. Für Deutschland wird eine nachlassende wirtschaftliche Entwicklung zwischen 1,0 % und 1,5 % erwartet (2018: +1,4 %). Das Wachstum wird dabei weiterhin vom privaten Konsum und vom Boom im Bausektor getragen. Die Ausrüstungsinvestitionen dürften nur moderat zulegen, da die schwächere Exportnachfrage, Handelsprotektionismus und geopolitische Unsicherheiten das wirtschaftliche Klima dämpfen. Auch der Fachkräftemangel wirkt sich wachstumshemmend aus.

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten werden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +3,4 %, Brasilien +2,5 %, Griechenland +2,4 %, Peru +4,1 %, Bulgarien +3,1 %, Türkei +0,4 %, Russland +1,6 % und China +6,2 %.

Quelle: IWF (Oktober 2018, Januar 2019), Deutsche Bank Research (Dezember 2018), Deka Bank (Januar/Februar 2019), Statistisches Bundesamt (Februar 2019), ifo Institut (Januar 2019), Prognose der Bundesregierung (Januar 2019).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2019 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf die Fraport AG 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 2019 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: 5,5 %, Nordamerika: 4,5 %, Asien/Pazifik: 7,5 %, Lateinamerika: 6,0 %, Nahost: 5,5 % und Afrika: 5,0 %. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 3,7 % angenommen. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht ACI für 2019 von einem Wachstum von 5,6 % aus.

Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) – trotz der anhaltenden Konsolidierung der Fluggesellschaften – einen soliden Passagierzuwachs von 2,7 %. Im Cargo-Bereich erwartet die ADV einen Anstieg von 2,3 %.

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 Fluggesellschaften bestellen weiterhin in größerem Maße Fluggerät. Neue Flugzeuge sind effizienter und verbrauchen weniger Kerosin pro Flug, wodurch Flugpreise weiter sinken können. Das fördert die Passagiernachfrage, 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 Umsteigepassagiere 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 nahm im Oktober 2018 den Betrieb auf und wird voraussichtlich im März 2019 den gesamten Flugverkehr des alten Istanbul Flughafens Atatürk übernehmen. In den Prognosen zum Verkehrswachstum in Frankfurt sind gewisse Abzugseffekte berücksichtigt.

Quelle: IATA „Economic Performance of the Airline Industry“ (Dezember 2018), ADV-Prognose (Februar 2019).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2019

Vor dem Hintergrund eines abgeschwächten Wirtschaftswachstums, des anhaltenden Konsolidierungsprozesses in der Airline-Branche und der anhaltenden Unsicherheit bezüglich möglicher Streiks sowie witterungsbedingter Annullierungen erwartet der Vorstand ein Wachstum des Passagieraufkommens zwischen etwa 2 % und etwa 3 % gegenüber dem Vorjahr. Das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum in Frankfurt fördert weiterhin das Angebot der Fluggesellschaften, und es kam in der Wintersaison 2018/19 zu Angebotsaufstockungen und Frequenzverdichtungen. Für die Sommersaison legen Starts und Landungen gemäß den veröffentlichten Flugplänen nur moderat zu. Insgesamt wird deshalb das Angebotswachstum für das Jahr 2019 ebenfalls moderat ausfallen. Bezogen auf die umgeschlagene **Cargo-Tonnage** rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2019 mit einer Stagnation bis leichten Steigerung gegenüber 2018. Unverändert bestehen Unsicherheiten aufgrund möglicher wirtschaftlicher und politischer Risiken sowie des kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagements der Fluggesellschaften, zum Beispiel der Verlagerungen von Flugzeugen oder geänderter Streckenführungen.

Für die brasilianischen Flughäfen **Fortaleza** und **Porto Alegre** rechnet der Vorstand für 2019 jeweils mit einem Wachstum der Passagiermenge im mittleren bis oberen einstelligen Prozentbereich. Für den Standort **Ljubljana** prognostiziert der Vorstand einen Verkehrsanstieg im einstelligen Prozentbereich. Basierend auf den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen wird für das Geschäftsjahr 2019 am Flughafen **Lima** von einem Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Für die **14 griechischen Regionalflughäfen** erwartet der Vorstand in 2019 ein Wachstum des Passagieraufkommens im unteren bis mittleren einstelligen Prozentbereich. Die Flughäfen in **Varna** und **Burgas** werden sich ebenfalls positiv entwickeln, wenn auch mit einer im Vorjahresvergleich geringeren Wachstumsrate im niedrigen einstelligen Bereich. Für den Flughafen **Antalya** wird im Vergleich zu 2018 mit einem Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich gerechnet. Für 2019 wird erwartet, dass dabei die touristische Nachfrage insbesondere aus Westeuropa im Vergleich zum Vorjahr weiter ansteigt, sofern es zu keinen neuen negativen politischen oder terroristischen Entwicklungen in der Türkei kommt. Aufgrund der weiterhin positiven Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Lage Russlands geht der Vorstand davon aus, dass sich der positive Trend der letzten Jahre fortsetzt und der Passagierverkehr am Flughafen **St. Petersburg** im Jahr 2019 im hohen einstelligen Prozentbereich wachsen wird. Der positive Trend der vergangenen Jahre wird sich auch am Standort **Xi'an** fortsetzen. Dort rechnet der Vorstand ebenfalls mit einem Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich für 2019.

Prognostizierte Ertragslage 2019

Das erwartete Passagierwachstum am Standort Frankfurt wird die Umsatzentwicklung der Fraport AG in 2019 positiv beeinflussen. Der Vorstand erwartet, dass sich dies insbesondere auf die Entwicklung der Flughafenentgelte, Parkierungs- und Retailumsätze, Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen und Infrastrukturentgelte sowie Umsätze aus Sicherheitsdienstleistungen auswirken wird. Der Vorstand rechnet im Geschäftsjahr 2019 mit einem leichten **Umsatzanstieg**.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** werden sich – trotz des Verkaufs des Konzern-Unternehmens Energy Air – vor allem aufgrund des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH signifikant verringern.

Der Wegfall der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH wird zu einem deutlichen Rückgang des **EBITDA** auf etwa 700 Mio € führen. Bei steigenden **Abschreibungen** wird das **EBIT** bei circa 370 Mio € erwartet.

Im **Finanzergebnis** erwartet der Vorstand insbesondere höhere Erträge aus Beteiligungen aufgrund der Dividendenausschüttung des Konzern-Unternehmens Antalya. Rückläufige Zinssätze werden zu einer Verbesserung des Zinsergebnisses führen. In Summe prognostiziert der Vorstand eine spürbare Verbesserung des Finanzergebnisses.

Trotz des verbesserten Finanzergebnisses werden das **EBT** sowie der **Jahresüberschuss** – aufgrund des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH – spürbar unter den entsprechenden Vorjahreswerten prognostiziert. Bereinigt um die Erlöse aus dem Anteilsverkauf lägen sowohl das EBT als auch der Jahresüberschuss deutlich über den Vorjahreswerten.

Die **Dividende** je Aktie beabsichtigt der Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 stabil zu halten.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2019

In 2019 erwartet der Vorstand **Investitionen** in Sachanlagen, die deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen. Grund für den Anstieg wird insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit von Terminal 3 sein. Vorbehaltlich von Änderungen des Netto-Umlaufvermögens erwartet der Vorstand den **Operativen Cash Flow**, in Anlehnung an die positiv prognostizierte Verkehrsentwicklung, moderat über dem Wert des Vorjahres. Aufgrund der deutlich steigend angenommenen Investitionstätigkeit geht der Vorstand von einem spürbaren Rückgang des **Free Cash Flow** gegenüber 2018 aus, der aber weiter im positiven Bereich liegen sollte.

Aufgrund der geplanten Dividendenausschüttung erwartet der Vorstand einen moderaten Anstieg der **Netto-Finanzschulden**. Die **Gearing Ratio** wird in etwa auf dem Niveau von 2018 erwartet. Der **Liquidität** wird in etwa auf dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Das **Eigenkapital** wird zum Bilanzstichtag 2019 merklich über dem Wert zum Bilanzstichtag 2018 erwartet. Die **Eigenkapitalquote** wird leicht rückläufig prognostiziert.

Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2019

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere von mindestens 80 %. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert besser als 98,5 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ strebt der Vorstand in 2019 an, die **Mitarbeiterzufriedenheit** im Vergleich zu 2018 zu verbessern. Für das Geschäftsjahr 2019 strebt der Vorstand weitere Maßnahmen zur Förderung der Qualifikation und Motivation von Potenzialkandidatinnen an, um die Quote der **Frauen in Führungspositionen** zu erhöhen.

In der Kategorie „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ strebt der Vorstand eine Stabilisierung der **Krankenquote** an.

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand mit einer moderaten Verringerung der **CO₂-Emission**, da die laufenden Energieeffizienzprogramme fortgeführt werden und auch bei einzelnen Emissionsfaktoren eine moderate Verbesserung erwartet wird.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2019

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 Beteiligungsunternehmen tätig sind. Der Leser wird darauf hingewiesen, diesen zukunftsbezogenen Aussagen keine unangemessen hohe Zuverlässigkeit beizumessen.

Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2018

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2018	2017
Umsatzerlöse	(5)	2.186,2	2.113,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	28,9	29,7
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	137,6	30,8
Gesamtleistung		2.352,7	2.174,4
Materialaufwand	(8)	-691,4	-629,6
Personalaufwand	(9)	-723,4	-709,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-315,4	-298,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-175,0	-175,2
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		447,5	361,3
Erträge aus Beteiligungen	(12)	68,1	85,9
Erträge aus Gewinnabführungen	(13)	10,6	10,3
Zinsergebnis	(14)	-100,4	-102,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(15)	-2,2	-0,1
Sonstiges Finanzergebnis	(16)	29,3	20,3
Finanzergebnis		5,4	14,4
Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (EBT)		452,9	375,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-109,4	-101,4
Ergebnis nach Steuern/Jahresüberschuss	(18)	343,5	274,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(18)	-158,6	-135,6
Bilanzgewinn	(18)	184,9	138,7
EBITDA		762,9	660,0

EBITDA: EBIT + Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2018	Stand 31.12.2017
A. Anlagevermögen	(19)	7.651,6	7.505,7
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		50,5	52,7
II. Sachanlagen		5.204,2	5.094,0
III. Finanzanlagen		2.396,9	2.359,0
B. Umlaufvermögen		492,9	420,3
I. Vorräte	(20)	14,3	14,5
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(21)	129,4	102,9
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(22)	191,3	198,1
IV. Wertpapiere	(23)	40,0	0,0
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(24)	117,9	104,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(25)	39,8	36,8
D. Aktive latente Steuern	(26)	49,1	55,8
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(27)	3,5	12,0
Gesamt		8.236,9	8.030,6

Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2018	Stand 31.12.2017
A. Eigenkapital	(28)	3.334,8	3.129,9
I. Gezeichnetes Kapital		924,7	924,7
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		606,3	606,3
III. Gewinnrücklagen		1.619,7	1.461,0
IV. Bilanzgewinn		184,9	138,7
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(29)	8,0	9,2
C. Rückstellungen	(30)	510,5	498,9
D. Verbindlichkeiten		4.320,2	4.330,1
I. Anleihen	(31)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(32)	2.776,7	2.773,8
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(33)	125,3	118,8
IV. Andere Verbindlichkeiten	(34)	468,2	487,5
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(35)	35,7	37,3
F. Passive latente Steuern	(36)	27,7	25,2
Gesamt		8.236,9	8.030,6

Anhang zum Jahresabschluss 2018

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) mit Sitz in Frankfurt am Main, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter HRB 7042, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

2 Bilanzstichtag

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2018.

3 Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit einer Restlaufzeit größer einem Jahr werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Kurs am Bilanzstichtag angesetzt.

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in fremder Währung mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden gemäß § 256a HGB mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag bewertet und damit auch unrealisierte Gewinne ergebniswirksam erfasst.

4 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden grundsätzlich unverändert angewendet.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die geleisteten Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Absatz 1 HGB. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Absatz 2, 2a und 3 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung, angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist, sowie Zinsen für Fremdkapital.

Die Fraport AG hat vom Wahlrecht gemäß § 255 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstands verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die Internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgelegt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 2,16 und 3,53 % (im Vorjahr: zwischen 2,40 und 3,64 %) verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 16,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €) aktiviert. Diese betrafen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG hat das Wahlrecht gemäß § 248 Absatz 2 Satz 1 HGB in Anspruch genommen und aktiviert selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und weist diese gesondert aus. Diese betrafen ausschließlich Software.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden mit den geleisteten Stunden des Mitarbeiters mit einem um 9 % gekürzten Vollkostensatz angesetzt und aktiviert. Ausgenommen von der Kürzung waren Leistungen des Servicebereichs

„Projekt Ausbau Süd“ für das geplante Terminal 3 sowie dessen Anbindung mit einem neuen Passagier-Transport-System, da keine nicht aktivierungsfähigen Verwaltungs- und Vertriebsgemeinkosten vorlagen.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear und - soweit möglich - degressiv auf der Grundlage des mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden Nutzungsdauern vorgenommen:

Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3 – 25
Sachanlagen	
Gebäude und Platzanlagen	5 – 80
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 80
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4 – 25

Ab dem 1. Januar 2018 wurde die Grenze für eine Sofortabschreibung von sogenannten geringwertigen Wirtschaftsgütern von € 410 auf € 800 erhöht. Die Neuregelung wurde entsprechend angewendet und hat keine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens- und Ertragslage der Fraport AG. Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 800 € wurden im Zugangsjahr direkt als Aufwand erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 800 € bis 3.000 € werden über fünf Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 1,7 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €) entlastet.

Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist.

Erhaltene Investitionszuschüsse werden als Sonderposten passiviert und über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Anlagegegenstände ratierlich ertragswirksam aufgelöst.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der in- und ausländischen Finanzanlagen wurden zum 31. Dezember 2018 Berechnungen hinsichtlich der Werthaltigkeit der Beteiligungen mit einem Buchwert von mehr als 2,5 Mio € durchgeführt. Hierbei wurden die Beteiligungsbuchwerte zuzüglich der Buchwerte der Ausleihungen als Vergleichswert zugrunde gelegt und den erzielbaren Erträgen gegenübergestellt. Basierend auf den durchgeführten Bewertungen war zum Stichtag keine Erfassung von außerplanmäßigen Abschreibungen notwendig.

Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist. Gewinnanteile aus Personengesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen, die dauerhaft dem Geschäftsbetrieb dienen, werden in den Finanzanlagen ausgewiesen. Bei einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr erfolgt aufgrund der Zweckbestimmung keine Umgliederung in das Umlaufvermögen.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen (Lebensarbeitszeit- und Zeitwertkonten) sowie Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG wurden Wertpapiere des Anlagevermögens erworben. Die Bewertung der Wertpapiere erfolgt zum beizulegenden Zeitwert (Kurswert). Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Rückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die

Verpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

Werden Wertpapiere mit einem Agio oder Disagio erworben, wird das auf die jeweilige Periode entfallende anteilige Agio beziehungsweise Disagio als Anschaffungskostenminderung beziehungsweise als zusätzliche Anschaffungskosten erfasst.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt.

Falls erforderlich, werden Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Absatz 4 Satz 2 HGB vorgenommen. Bestandsrisiken aus überhöhter Lagerdauer werden durch Abwertungen berücksichtigt. Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen bis zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten vorgenommen.

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst.

Diese betreffen im Wesentlichen strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Sie werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht.

Des Weiteren werden bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen pauschale Wertberichtigungen unter Verwendung festgelegter Abwertungssätze vorgenommen. Die Ermittlung erfolgt anhand von Erfahrungswerten der Vergangenheit im Rahmen einer Altersstruktur-Analyse sowie durch Portfoliobildung von Kundengruppen mit gleichartigen Ausfallrisikomerkmale.

Zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Pensionsrückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Pensionsverpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten beziehungsweise zu dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Absatz 1 und 2 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 3,21 % (im Vorjahr: 3,68 %) ermittelt worden. Die Ermittlung des Zinssatzes erfolgte gemäß Rückstellungsabzinsungsverordnung (RückAbzinsV) unter Verwendung eines 10-Jahresdurchschnittszinssatzes. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB, der sich zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 4,1 Mio €. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,75 % bis 2,25 % p. a. (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,25 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die neuen Richttafeln 2018G (im Vorjahr: 2005G) von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Aufgrund dessen ergab sich ein Mehraufwand von 0,3 Mio €. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung und Fluktuation unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden in Höhe des Erfüllungsbetrages für noch nicht veranlagte Körperschaft- und Gewerbesteuer sowie ausländische Steuern und für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank im Geschäftsjahr bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 0,82 % und 2,51 % (im Vorjahr: zwischen 1,26 % und 2,95 %).

Die Ermittlung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 0,98 % beziehungsweise 1,11 % (im Vorjahr: 1,43 % beziehungsweise 1,73 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 2,32 % (im Vorjahr: 2,80 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 1,06 % bis 3,03 % (im Vorjahr: 1,99 % bis 2,3 %) angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr geregelte und laufende Anspruchsberechtigte einbezogen.

Der Wert der Rückstellungen für Verpflichtungen im Zusammenhang mit tarifvertraglichen Regelungen über Zeitwertkonten bestimmt sich grundsätzlich nach dem beizulegenden Zeitwert der für die Mitarbeiter angelegten und zwecks treuhänderischer Verwaltung zur Insolvenzsicherung abgetretenen Wertpapiere.

Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Die erhaltenen Anzahlungen werden mit ihrem Nennbetrag angesetzt. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt im Geschäftsjahr auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 3,13 % und 3,92 % (im Vorjahr: 3,13 % und 3,92 %).

Ist der Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit höher als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag aktiviert und über die Laufzeit der Verbindlichkeiten linear abgeschrieben.

Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Soweit möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt, Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen von in Bewertungseinheiten designierten Derivaten werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine Bewertungseinheiten mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, oder keine Grundgeschäfte bestehen, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

Die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken erfolgt unter Anwendung der Discounted-Cash-Flow-Methode. Für die gebildeten Bewertungseinheiten wird die prospektive Effektivität anhand der Critical Terms der jeweiligen Geschäfte sichergestellt. Als Critical Terms sind definiert:

- > Nominalbetrag
- > Währung
- > Restlaufzeit
- > Zinsanpassungstermine
- > Zins- und gegebenenfalls Kapitalzahlungstermine
- > Referenzzinssatz für die variablen Cash Flows.

Des Weiteren wird für jede gebildete Bewertungseinheit eine Sensitivitätsanalyse zur Sicherstellung der prospektiven Effektivität durchgeführt.

Die Messung der retrospektiven Effektivität erfolgt nach der Dollar-Offset-Methode und wird in regelmäßigen Abständen vorgenommen. Bei Bestehen von Ineffektivitäten werden diese erfolgswirksam erfasst.

Latente Steuern

Aktive sowie passive latente Steuern gemäß § 274 Absatz 1 Satz 3 HGB werden unverrechnet ausgewiesen. Die Bewertung der Steuerlatenzen erfolgt unter Verwendung eines kombinierten Ertragsteuersatzes von unverändert rund 31 %.

Sonstige Steuern

Die Sonstigen Steuern werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „Geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, das mit erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist. Gemäß den Vorgaben des § 6b EnWG besteht für die Fraport AG die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse zu erstellen. Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2018 angewendet.

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****5 Umsatzerlöse****Umsatzerlöse**

in Mio €	2018	2017
Flughafentgelte	810,2	780,3
davon Passagierentgelte	533,7	515,2
davon Start- und Landeentgelte	179,9	172,8
davon Abstellentgelte	48,9	47,7
davon Sicherheitsentgelte	47,7	44,6
Bodenverkehrsdienstleistungen	343,0	319,6
Infrastrukturentgelte	314,4	304,7
Sicherheitsdienstleistungen	81,9	83,6
Umsatzerlöse Real Estate	196,4	193,0
Umsatzerlöse Retail	204,2	204,1
Parkierung	98,4	89,6
Sonstige Umsatzerlöse	137,7	139,0
Gesamt	2.186,2	2.113,9

Die Umsatzerlöse wurden wie im Vorjahr nahezu vollständig im Inland erzielt.

6 Andere aktivierte Eigenleistungen**Andere aktivierte Eigenleistungen**

in Mio €	2018	2017
Andere aktivierte Eigenleistungen	28,9	29,7

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzten sich aus Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungsleistungen, Einkaufsleistungen von Fraport-Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen insbesondere für das Ausbauprogramm, für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie im Rahmen selbst erstellter Softwareprojekte an.

7 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2018	2017
Gewinne aus dem Verkauf von Anteilen Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	85,7	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	33,4	5,8
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	5,1	1,2
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,2	5,8
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,2
Erträge aus der Währungsumrechnung	0,5	0,2
davon realisiert	(0,0)	(0,1)
Zuschreibung Finanzanlagen	0,0	4,5
Sonstige	9,5	12,1
Gesamt	137,6	30,8

Die Fraport AG hat am 9. Oktober 2018 ihre Kapitalanteile in Höhe von 30 % an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH für einen Kaufpreis von 109,2 Mio € an die iCON Flughafen GmbH veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein betrieblicher Gewinn in Höhe von 85,7 Mio € (siehe auch Tz. 19).

Die Auflösungen von Rückstellungen betrafen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen infolge von Verjährungen sowie den Personalbereich.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 39,2 Mio € (im Vorjahr: 14,3 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2018	2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-60,0	-56,1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-631,4	-573,5
Instandhaltung	-79,8	-76,3
Versorgungsleistungen	-94,9	-91,0
Sonstige Fremdleistungen	-456,7	-406,2
(davon Leistungen Gemeinschaftsbetrieb)	-132,9	-52,5
(davon Fremdpersonal)	-115,4	-150,9
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	-51,1	-54,0
Gesamt	-691,4	-629,6

Seit Juli 2017 bilden die FraGround Fraport Ground Services GmbH (FraGround), die Fraport AG und die FRA Vorfeldkontrolle GmbH (Vorfeldkontrolle) einen Gemeinschaftsbetrieb. Im Gemeinschaftsbetrieb werden Dienstleistungen im Luftverkehr erbracht, insbesondere im Rahmen der Bodenverkehrsdienste. Ab diesem Zeitpunkt werden die Leistungen nicht mehr als Fremdpersonal sondern als Leistungen Gemeinschaftsbetrieb ausgewiesen.

Ab dem Geschäftsjahr 2018 wird die Unterhaltung des Personentransportsystems (7,0 Mio €) als Instandhaltung ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2017 erfolgte der Ausweis in den Sonstigen Fremdleistungen (6,4 Mio €).

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2018	2017
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-580,7	-566,9
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-142,7	-142,7
(davon für Altersversorgung)	-41,4	-42,1
Gesamt	-723,4	-709,6

Die durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Mitarbeiter (ohne Auszubildende und Freigestellte) betrug:

	2018	2017
Stammbeschäftigte	9.617	9.933
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	250	271
Gesamt	9.867	10.204

10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2018	2017
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-10,9	-11,3
Abschreibungen auf Sachanlagen	-304,5	-287,4
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-177,7	-161,9
Technische Anlagen und Maschinen	-97,7	-98,5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-29,1	-27,0
Gesamt	-315,4	-298,7

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2018	2017
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-21,6	-14,7
Versicherungen	-19,2	-17,8
Aufwand für Betriebsrestaurants	-18,6	-18,4
Werbekosten	-16,3	-17,6
Mieten und Leasingaufwendungen	-15,5	-16,0
Ertragszuschuss an Personengesellschaft	-13,6	-14,2
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-10,4	-12,5
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-7,4	-7,1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-6,5	-5,9
Sonstige Steuern	-6,1	-5,8
Wertberichtigung auf Forderungen	-2,4	-0,6
Schadenersatzleistungen	-2,0	-2,2
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	0,0	-2,7
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-0,7
(davon realisiert)	0,0	-0,2
Übrige	-35,4	-39,0
Gesamt	-175,0	-175,2

Soweit die Fraport AG als Gesellschafter einer Personengesellschaft eine Sonderbilanz zu bilden hat und dies zu einer Erhöhung des Gewerbesteuerertrags und der Gewerbesteuerbelastung der Personengesellschaft führt, leistet die Fraport AG bei wesentlichen Belastungen in Höhe der gewerbesteuerlichen Mehrbelastung einen Ertragszuschuss an die Personengesellschaft. Korrespondierend kommt es zu einer annähernd identischen Minderung der Gewerbesteuerbelastung der Fraport AG.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 9,7 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) und ergab sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen.

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2018. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts.

12 Erträge aus Beteiligungen

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2018	2017
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Aconim Sirketi	15,3	0,0
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Istanbul/Türkei	15,1	0,0
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	13,5	11,8
Fraport Twin Star Airport Management AD	10,2	8,4
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG	5,6	0,0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	4,1	0,1
Media Frankfurt GmbH	1,1	1,1
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	0,8	0,6
Fraport Malta Ltd.	0,0	34,3
Fraport Slovenija, d.o.o.	0,0	18,5
Lima Airport Partners S.R.L.	0,0	5,9
Delhi International Airport Private Ltd.	0,0	2,1
Übrige	2,4	3,1
Gesamt	68,1	85,9
(davon aus verbundenen Unternehmen)	41,5	81,8

13 Erträge aus Gewinnabführungen

Die Fraport AG hat mit ihren 100%-igen Tochtergesellschaften Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Airport Cater Service GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Energy Air GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FRA – Vorfeldkontrolle GmbH mit Sitz in Kelsterbach, Fraport Ausbau Süd GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Fraport Casa GmbH mit Sitz in Neu-Isenburg, Fraport Passenger Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, FraGround Fraport Ground Services GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main sowie mit ihren (indirekt über die Tochtergesellschaft Fraport Beteiligungs-Holding GmbH gehaltenen) Einzelgesellschaften Flughafen-Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach und Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH mit Sitz in Kelsterbach Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge abgeschlossen. Die Gewinne der Organgesellschaften wurden an die Fraport AG abgeführt.

Erträge aus Gewinnabführungen

in Mio €	2018	2017
Energy Air GmbH	6,8	5,6
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH	2,3	2,2
Fraport Casa GmbH	1,2	1,3
Sonstige	0,3	1,2
Gesamt	10,6	10,3

14 Zinsergebnis

Zinsergebnis

in Mio €	2018	2017
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5,9	9,5
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,0	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-106,3	-111,5
davon an verbundene Unternehmen	0,0	0,0
Gesamt	-100,4	-102,0

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge enthielten mit 4,1 Mio € (im Vorjahr: 3,9 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung der Maßnahmenprogramme zum passiven Schallschutz und Wirbelschleppen (siehe auch Tz. 22).

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 16,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2018	2017
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-91,4	-96,9
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-12,0	-9,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-0,1	-0,1
Übrige	-2,8	-5,5
Gesamt	-106,3	-111,5

15 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2018	2017
Wertpapiere des Anlagevermögens	-1,4	0,0
Sonstige	-0,8	-0,1
Gesamt	-2,2	-0,1

Die Abschreibungen betreffen mit 1,4 Mio € Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände erworben wurden. Die Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (siehe auch Tz. 19).

16 Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2018	2017
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	25,0	21,2
davon aus verbundenen Unternehmen	21,2	16,0
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	7,7	-0,9
Sonstige	-3,4	0,0
Gesamt	29,3	20,3

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens ergaben sich aus an Fraport Greece ausgereichten Darlehen sowie aus Zinszahlungen aus den im Rahmen des Finanzanlagen-Managements getätigten Geldanlagen.

Im Geschäftsjahr 2018 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 7,9 Mio € und Verluste in Höhe von 0,2 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 7,4 Mio € sowie Verluste in Höhe von 8,3 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung ergeben. Die Gewinne vermindern die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 16,7 Mio € im Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 40).

17 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2018	2017
Latente Ertragsteuern	-9,2	-10,0
Laufende Ertragsteuern	-100,2	-91,4
Gesamt	-109,4	-101,4

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €) sowie Aufwendungen aus der Abnahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 6,7 Mio € (im Vorjahr: 9,6 Mio €) erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens und der Rückstellungen.

18 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2018	2017
Jahresüberschuss	343,5	274,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-158,6	-135,6
Bilanzgewinn	184,9	138,7

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 184,9 Mio € auszuschütten, dies sind 2,00 € je Aktie, und den verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 158,6 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Erläuterungen zur Bilanz

19 Anlagevermögen

Anlagenspiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2018)

in Mio €	Bruttowerte					
	Stand am 1.1.2018	Zugänge	davon Zinsen	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2018
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Selbst geschaffene Rechte, ähnliche Rechte und Werte	24,4	0,9	0,0	0,0	2,5	27,8
Entgeltlich erworbene Software, Nutzungs- und ähnliche Rechte	133,1	2,6	0,0	-5,6	2,7	132,8
	157,5	3,5	0,0	-5,6	5,2	160,6
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.059,2	21,7	0,0	-53,8	37,7	6.064,8
Technische Anlagen und Maschinen	2.947,8	60,8	0,0	-30,9	16,6	2.994,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	379,7	41,6	0,0	-20,4	3,7	404,6
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	749,6	311,5	16,5	-4,5	-63,2	993,4
	10.136,3	435,6	16,5	-109,6	-5,2	10.457,1
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.683,9	104,1	0,0	0,0	0,0	1.788,0
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	340,6	20,7	0,0	0,0	0,0	361,3
Beteiligungen	168,2	0,0	0,0	-83,7	0,0	84,5
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10,9	0,0	0,0	0,0	0,0	10,9
Wertpapiere des Anlagevermögens	353,8	59,8	0,0	-107,3	0,0	306,3
Sonstige Ausleihungen	30,7	0,0	0,0	-15,4	0,0	15,3
	2.588,1	184,6	0,0	-206,4	0,0	2.566,3
Gesamt	12.881,9	623,7	16,5	-321,6	0,0	13.184,0

						Bruttowerte		Nettowerte
	Stand am 1.1.2018	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abschreibungen		Stand am 31.12.2017
	Stand am 31.12.2018					Stand am 31.12.2018	Stand am 31.12.2018	Stand am 31.12.2017
	10,7	1,8	0,0	0,0	0,0	12,5	15,3	13,7
	94,1	9,1	-5,6	0,0	0,0	97,6	35,2	39,0
	104,8	10,9	-5,6	0,0	0,0	110,1	50,5	52,7
	3.113,9	177,7	-43,8	0,0	0,0	3.247,8	2.817,0	2.945,3
	1.675,2	97,7	-30,3	0,1	0,0	1.742,7	1.251,6	1.272,6
	252,1	29,1	-19,8	-0,1	0,0	261,3	143,3	127,6
	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	992,3	748,5
	5.042,3	304,5	-93,9	0,0	0,0	5.252,9	5.204,2	5.094,0
	157,8	0,3	0,0	0,0	0,0	158,1	1.629,9	1.526,1
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	361,3	340,6
	62,4	0,0	-60,2	0,0	0,0	2,2	82,3	105,8
	6,6	0,0	0,0	0,0	0,0	6,6	4,3	4,3
	0,6	0,2	0,0	0,0	0,0	0,8	305,5	353,2
	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	13,6	29,0
	229,1	0,5	-60,2	0,0	0,0	169,4	2.396,9	2.359,0
	5.376,2	315,9	-159,7	0,0	0,0	5.532,4	7.651,6	7.505,7

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 3,5 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau, in Höhe von 5,2 Mio €, betrafen insbesondere Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 10,9 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 435,6 Mio €. Schwerpunkte bildeten Baumaßnahmen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie Erneuerungen der bestehenden Infrastruktur.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 5,1 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 6,5 Mio € realisiert (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 304,5 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 104,1 Mio € resultierten fast ausschließlich aus Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza in Höhe von 47,5 Mio € sowie Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre in Höhe von 56,6 Mio €.

Die Abgänge von Beteiligungen mit einem Buchwert von 23,5 Mio € betrafen die am 9. Oktober 2018 erfolgte Veräußerung sämtlicher 30 % Kapitalanteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH. Aus dem Verkauf resultierte ein betrieblicher Gewinn von 85,7 Mio € (siehe auch Tz. 7).

Am 28. Dezember 2018 wurde zwecks Schaffung einer einfacheren Gesellschaftsstruktur sowie Verkürzung des Gewinnverteilungsprozesses die Beteiligung Fraport TAV Antalya Havalimani Isletme A.S. auf die Fraport TAV Antalya Terminal Havalimani Isletmeciligi A.S. verschmolzen. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung wurde der Buchwert von 24,9 Mio € von der aufgelösten auf die übernehmende Gesellschaft umgebucht.

Die Zugänge aus Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 20,7 Mio € betrafen Gesellschafterdarlehen an die Fraport Regional Airports of Greece A S.A. in Höhe von 8,0 Mio € sowie an die Fraport Regional Airports of Greece B S.A. in Höhe von 12,7 Mio €.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 59,8 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Zum Bilanzstichtag waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinslichen Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (62,5 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (61,5 Mio €) lagen. Weil diese Marktwertveränderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen waren und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfinden wird, handelt es sich um eine nicht andauernde Wertminderung.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertgut haben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 1,2 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 56,2 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (56,4 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 27 und 30).

Die Abgänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 15,4 Mio € betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Geldanlagen in Schulscheindarlehen.

20 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,3	14,5

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe beinhalten im Wesentlichen Ersatzteile für Technische Anlagen und Maschinen, Ersatzteile für Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Enteisungsmittel für die Enteisung des Start- und Landebahnsystems.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129,4	102,9

Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hatten wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

22 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	58,5	58,5	0,0	0,0	50,9	50,9	0,0	0,0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13,3	13,3	0,0	0,0	17,6	17,6	0,0	0,0
Sonstige Vermögensgegenstände	119,5	30,5	45,1	43,9	129,6	56,3	44,3	29,0
davon Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen	(98,7)	(9,7)	(45,1)	(43,9)	(84,3)	(11,0)	(44,3)	(29,0)
davon sonstige Ausleihungen	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)
davon Zinsforderungen	(3,0)	(3,0)	(0,0)	(0,0)	(3,4)	(3,4)	(0,0)	(0,0)
Gesamt	191,3	102,3	45,1	43,9	198,1	124,8	44,3	29,0

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultierten im Wesentlichen mit 27,6 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 21,9 Mio €), mit 23,6 Mio € aus Gewinnansprüchen (im Vorjahr: 22,1 Mio €) sowie mit 7,3 Mio € aus kurzfristigen Darlehen (im Vorjahr: 6,9 Mio €). Es erfolgte keine Verrechnung mit Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen mit 13,3 Mio € aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 9,1 Mio € aus dem Leistungsverkehr und 8,5 Mio € aus kurzfristigen Darlehen). Es erfolgte keine Verrechnung mit den Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutzentgelten resultierenden Refinanzierung von passiven Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Im Geschäftsjahr wurden Schallschutzentgelte von 13,0 Mio € (im Vorjahr: 12,2 Mio €) vereinnahmt. Die Aufzinsung der Forderung betrug 4,1 Mio € (im Vorjahr: 3,9 Mio €). Die korrespondierende Rückstellung ist unter Tz. 30 erläutert.

Bei den Zinsforderungen handelte es sich um Zinsabgrenzungen für Termingelder, Darlehen sowie abgeschlossene Zinssicherungsgeschäfte.

23 Wertpapiere

Wertpapiere

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige Wertpapiere	40,0	0,0

Im Geschäftsjahr wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 40,0 Mio € erworben.

24 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Kurzfristige Tages- und Termingelder	108,7	93,3
Sonstige	9,2	11,5
Gesamt	117,9	104,8

Die kurzfristigen Tages- und Termingelder betrafen ausschließlich Anlagen in € und in US-\$.

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

25 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Baukostenzuschüsse	26,9	22,9
Sonstige	12,9	13,9
Gesamt	39,8	36,8

Baukostenzuschüsse oder zuschussähnliche Abgrenzungsbeträge werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben.

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten Disagien in Höhe von 3,0 Mio € (im Vorjahr: 3,4 Mio €) (siehe auch Tz. 31).

26 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 49,1 Mio € (im Vorjahr: 55,8 Mio €) betrafen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen lag ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestanden weder Verlust- noch Zinsvorräge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

27 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Wertpapiere des Anlagevermögens, die ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, wurden mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr: 9,3 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 19 und 30).

Der Wert der abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 22,9 Mio € (im Vorjahr: 22,1 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der

korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 20,6 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 3,3 Mio € (im Vorjahr: 2,7 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 30).

28 Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2018	923,9	606,3	36,5	1.424,5	138,7	3.129,9
Dividendenzahlung					-138,6	-138,6
Jahresüberschuss					343,5	343,5
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				158,7	-158,7	0,0
Stand 31.12.2018	923,9	606,3	36,5	1.583,2	184,9	3.334,8

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital setzt sich, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.391.339 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

Die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbenen eigenen Anteile wurden offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt.

Genehmigtes Kapital

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. Der Vorstand ist 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.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden die Aktien für die Ausgabe im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms durch die Fraport AG am Markt erworben. Die in der Hauptversammlung am 23. Mai 2017 beschlossene Möglichkeit, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage für die Verwendung im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms zu erhöhen, wurde daher nicht in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2018 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 Mio €.

Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2017 wurden 0,1 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2018 158,6 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 2,00 € je Aktie (im Vorjahr: 1,50 € je Aktie). Auf Tz. 18 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag, der sich aus dem Unterschied zwischen der Bewertung der Pensionsrückstellungen mit dem 10-Jahresdurchschnittszinssatz und dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz ergibt, betrug im laufenden Geschäftsjahr 4,1 Mio € (im Vorjahr: 4,0 Mio €).

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 43,2 Mio € (im Vorjahr: 49,8 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 28,2 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern (im Vorjahr: 36,6 Mio €)
- > 11,6 Mio € aus der Aktivierung von selbst geschaffenen Rechten, ähnlichen Rechten und Werten (im Vorjahr: 9,4 Mio €)
- > 3,4 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert (im Vorjahr: 3,8 Mio €)

Die Ausschüttungssperre in Höhe von insgesamt 47,3 Mio € (im Vorjahr: 53,8 Mio €) griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

29 Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

In Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	8,0	9,2

Der Posten beinhaltet insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen im Terminal 1, die den Nutzern weiterberechnet werden. Die Zuschüsse werden entsprechend der Restnutzungsdauer der betreffenden Anlagegegenstände ertragsmäßig linear vereinnahmt und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

30 Rückstellungen

Rückstellungen

In Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Rückstellungen für Pensionen	24,0	22,9
Steuerrückstellungen	97,6	101,0
Sonstige Rückstellungen	388,9	375,0
Gesamt	510,5	498,9

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2018	Verbrauch	Zuführung / Auflösung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2018
Pensionsverpflichtungen	9,4	-1,7	1,9	2,5	9,6
Sonstige Pensionszusagen	13,5	-0,6	1,5	0,9	14,4
Gesamt	22,9	-2,3	3,4	3,4	24,0

Die Pensionsverpflichtungen enthielten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebene.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2018 einen prozentualen Anspruch von 68 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2018 einen prozentualen Anspruch von 52 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Für den Fall der Dienstunfähigkeit beträgt der Versorgungssatz für Dr. Schulte und Dr. Zieschang jeweils mindestens 55 % des jeweiligen festen Jahresbruttogehalts beziehungsweise der vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der 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 erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt haben die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10 % und Vollwaisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8 Tsd €.

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

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

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalten im Wesentlichen arbeitgeberfinanzierte Pensionszusagen für leitende Angestellte und außertarifliche Mitarbeiter sowie arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen.

Zur Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände besteht eine Rückdeckungsversicherung. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2018 18,1 Mio € (im Vorjahr: 18,1 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 22,9 Mio € (im Vorjahr: 22,1 Mio €). Davon wurden 20,6 Mio € (im Vorjahr: 20,5 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,3 Mio € (im Vorjahr: 2,7 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4).

Erträge aus der Versicherung und den Wertpapieren in Höhe von 0,6 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,6 Mio €).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts (im Vorjahr: 6,8 %); hiervon übernimmt der Arbeitgeber 6,1 % (im Vorjahr: 6,0 %), die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 % (im Vorjahr: 0,8 %). Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3 % vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert gemäß § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 489,6 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen in Höhe von 97,6 Mio € (im Vorjahr: 101,0 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2018	Verbrauch	Auflösung	Zuführung/ Verrechnung Planvermögen	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2018
Personal	132,2	-87,1	-10,5	100,0	1,7	134,6
(davon ZV Plus)	28,8	-8,6	-3,5	-2,1	0,4	14,6
Passiver Schallschutz	52,5	-6,7	0,0	1,0	0,0	46,8
Umweltschutz	34,2	-2,2	-0,3	1,8	1,8	33,5
Derivative Finanzinstrumente	24,4	0,0	-7,9	0,2	0,0	16,7
Ökologischer Ausgleich	23,6	-0,7	0,0	2,2	1,1	25,1
Wirbelschleppen	8,5	-6,8	0,0	26,0	0,8	27,7
Übrige	99,6	-40,1	-22,6	67,6	1,0	104,5
Gesamt	375,0	-143,6	-41,3	198,8	6,4	388,9

Die personalbezogenen Rückstellungen betrafen zu einem großen Teil getroffene Regelungen der Altersteilzeit, variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG sowie Ansprüche aus Zeitguthaben.

In 2016 initiierte die Fraport AG ein unternehmensweites Programm zur Entwicklung der Personalstruktur, „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“. Mit finanziellen Anreizen unterstützte die Fraport AG ältere Beschäftigte, die früher in den Ruhestand gehen oder auch solche, die das Unternehmen verlassen möchten. Insgesamt wurden Einzelverträge mit Mitarbeitern mit einem Volumen von rund

45 Mio € abgeschlossen, wovon im laufenden Geschäftsjahr 8,6 Mio € zur Auszahlung gelangt sind. Das Programm ZV Plus wurde im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen, sodass keine weiteren Vertragsabschlüsse mehr vorgesehen sind. Die Auflösung der Rückstellung in Höhe von 3,5 Mio € ergab sich aufgrund einer gegenüber den ursprünglichen Annahmen veränderten Inanspruchnahme der angebotenen Optionen.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle der Mitarbeiter der Fraport AG und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG – die im Rahmen des Programms ZV Plus und darüber hinaus entstanden sind – mit den zur Insolvenzversicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 59,6 Mio € (im Vorjahr: 51,1 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 19).

In Höhe von 0,4 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem in 2012 ergangenen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) vom 30. April 2013.

Umweltschutzrückstellungen wurden insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie Asbestschäden in Gebäuden gebildet. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 16,7 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 24,4 Mio €; siehe auch Tz. 40).

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinest.

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 infolge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Rückstellungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere für Rabatte, Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen, Schadensfälle und andere Sachverhalte gebildet.

31 Anleihen

Anleihen

In Mio €	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	800,0	0,0	150,0	950,0	0,0	800,0	150,0

Im Geschäftsjahr 2009 wurde eine Anleihe mit einem Volumen von 800 Mio € platziert. Die Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,25 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von zehn Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,832 %.

Ferner wurde im Geschäftsjahr 2009 eine weitere Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,875 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von 20 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566 %.

32 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.776,7	495,3	1.032,0	1.249,4	2.773,8	509,8	1.282,0	982,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des Investitionsbedarfs der Fraport AG aufgenommen.

Im Geschäftsjahr wurden Darlehen in Höhe von 490 Mio € planmäßig getilgt und in etwa gleicher Höhe wieder aufgenommen.

33 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	125,3	82,8	34,3	8,2	118,8	77,0	31,7	10,1

34 Andere Verbindlichkeiten

Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2018	Restlaufzeit			31.12.2017	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,8	0,8	0,0	0,0	0,8	0,8	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	392,9	392,9	0,0	0,0	396,5	396,5	0,0	0,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13,5	13,5	0,0	0,0	24,7	24,7	0,0	0,0
Sonstige Verbindlichkeiten	61,0	49,9	10,9	0,2	65,5	51,8	13,7	0,0
davon aus Steuern	13,9	13,9	0,0	0,0	15,5	15,5	0,0	0,0
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	468,2	457,1	10,9	0,2	487,5	473,8	13,7	0,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten im Wesentlichen mit 233,8 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 240,2 Mio €) sowie mit 125,6 Mio € Finanzverbindlichkeiten (im Vorjahr: 125,6 Mio €). Darüber hinaus waren mit 33,5 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr enthalten (im Vorjahr: 30,7 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr wurde nicht vorgenommen.

Die „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten betrafen im Wesentlichen „Cash-Pool“-Guthaben der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH in Höhe von 166,0 Mio € (im Vorjahr: 165,6 Mio €). Die Finanzverbindlichkeiten resultierten aus der kurzfristigen Termingeldanlage von verbundenen Unternehmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalteten im Wesentlichen mit 9,3 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 10,3 Mio €) sowie mit 4,2 Mio € Verbindlichkeiten aus dem Leistungsverkehr (im Vorjahr: 14,4 Mio €). Eine Verrechnung dieser Verbindlichkeiten mit den Forderungen aus dem Leistungsverkehr erfolgte nicht.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 5,3 Mio € (im Vorjahr: 7,8 Mio €) im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG, der Energy Air GmbH und der Mainova AG. Die Vereinbarung regelt die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Kälte einschließlich der Bereitstellung und Unterhaltung der für die Kältelieferung erforderlichen Anlagen.

Bei der Vereinbarung handelt es sich um Spezialleasing. Das wirtschaftliche Eigentum wurde der Fraport AG zugeordnet, die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten wurden bilanziert.

Weiterhin beinhaltet der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € (im Vorjahr: 15,7 Mio €) für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 31).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

35 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Mietvorauszahlungen	6,0	6,4
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	0,0	0,0
Erschließungskostenbeiträge	16,3	17,1
Sonstige	13,4	13,8
Gesamt	35,7	37,3

Bei den passiven Rechnungsabgrenzungsposten handelt es sich im Wesentlichen um erhaltene Erschließungskostenbeiträge zur Erschließung von Flächen, die die Fraport AG für die späteren Nutzer durchgeführt hat.

36 Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 27,7 Mio € (im Vorjahr: 25,2 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens.

Ergänzende Angaben

37 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2018 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Bürgschaften	2,2	1,2
Gewährleistungsverträge	575,5	351,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	506,5	274,5
Sonstige	9,0	9,7
Gesamt	586,7	361,9
(davon Altersversorgung betreffend)	7,9	7,9

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Haftungsverhältnisse resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit den nationalen sowie internationalen Beteiligungsprojekten. Aufgrund der Erfahrungen aus der Vergangenheit und des fortlaufenden Monitorings der Liquiditätssituation der Projekte ist das Risiko einer Inanspruchnahme nach Einschätzung der Fraport AG als äußerst gering anzusehen. Eine Passivierung der Haftungsverhältnisse erscheint somit als nicht geboten.

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

Im Zusammenhang mit der Dienstleistungskonzession für 14 griechische Flughäfen bestehen verschiedene Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 103,5 Mio €.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Neu Delhi, Indien, in Höhe von 37,5 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung der Fraport AG ausschließt. Sollte 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.

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 336,6 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei, hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Konzessionsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 37,5 Mio € (im Vorjahr 37,5 Mio €) übernommen. Weiterhin besteht im Zusammenhang mit dem Engagement eine Garantie in Höhe von 11,3 Mio € (im Vorjahr: 13,1 Mio €).

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,6 Mio € (11,2 Mio US-\$), die im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen der Tochtergesellschaft in Lima.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Bulgarien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 4,5 Mio € übernommen.

Im Rahmen von Management-Verträgen mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 9,6 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung stand zum Stichtag noch aus.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,5 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten 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 9,0 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	170,6	106,9
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahrs	13,5	13,4
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	38,7	37,7
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	118,4	55,8
Bestellobligo	1.064,0	615,4
davon Baumaßnahmen	787,5	327,7
davon Sonstiges	276,5	287,7
Sonstige	436,1	109,5
Gesamt	1.670,7	831,8
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	558,4	191,9
(davon gegenüber Gemeinschaftsunternehmen)	1,0	4,5
(davon gegenüber assoziierten Unternehmen)	2,4	2,1

Miet- und Leasingverträge werden zur Sicherung der betrieblich notwendigen Kapazitäten und zur Realisierung wirtschaftlicher Vorteile abgeschlossen.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen (436,1 Mio €) enthalten im Wesentlichen Kapitaleinzahlungsverpflichtungen für die brasilianischen Flughäfen Porto Alegre und Fortaleza in Höhe von 330,6 Mio € und in Höhe von 66,1 Mio € im Zusammenhang mit den griechischen Gesellschaften.

38 Aktienbasierte Vergütung

Long-Term Incentive-Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive-Programm (LTIP) für den Vorstand und die 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 der 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 Geschäftsjahrs, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt. Im Geschäftsjahr 2018 wurden 48.896 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2018 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 8,3 Mio € (im Vorjahr: 8,9 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2018 erfasste Aufwand betrug 2,9 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €). Davon entfallen 1,8 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €) auf Vorstände und 1,1 Mio € (im Vorjahr: 1,9 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 31.12.2018 Vorstand	Fair Value 31.12.2018 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2017 Vorstand	Fair Value 31.12.2017 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2015	72,93	73,09	77,53	76,97
Geschäftsjahr 2016	69,34	63,57	78,87	74,75
Geschäftsjahr 2017	73,03	67,96	80,03	77,25
Geschäftsjahr 2018	65,70	61,43	83,26	83,26

Zum 1. Januar der Jahre 2015 bis 2018 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 Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2018 wurden am 1. Januar 2018 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2021.

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 2015 bis 2018 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.

39 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2018 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 33 und § 34 WpHG zugegangen:

Lazard Asset Management LLC, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 6. Februar 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 31. Januar 2018 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 4,73 % (das entspricht 4.375.951 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 7. Mai 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 2. Mai 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,25 % (das entspricht 2.080.610 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 16. Mai 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 11. Mai 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,35 % (das entspricht 3.100.120 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 14. August 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 9. August 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.801.145 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 15. August 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 10. August 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,17 % (das entspricht 2.933.884 Stimmrechten) betragen hat.

Lazard Asset Management LLC, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 27. Dezember 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 21. Dezember 2018 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,02 % (das entspricht 4.642.247 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 28. Dezember 2018 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 21. Dezember 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.783.960 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 3. Januar 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 28. Dezember 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,95 % (das entspricht 2.728.460 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 33 und § 34 WpHG am 4. Januar 2019 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 31. Dezember 2018 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.803.215 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt dar:

Der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2018 51,47 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,16 %.

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 2018): Deutsche Lufthansa AG 8,44 %, Lazard Asset Management LLC 5,02 % und BlackRock, Inc. 3,03 %. 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 32,04 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

40 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte ¹⁾		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	305	420	-11,1	-29,0	-2,7	-5,3
davon freistehend	130	130	-14,0	-11,1	-14,0	-19,1
Gesamt	435	550	-25,1	-40,1	-16,7	-24,4

¹⁾ Ohne Stückzinsen

Zum Abschlussstichtag bestanden 12 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu einem Zinsswap wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

Neun der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelte es sich um Microhedges. Für acht dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 2,7 Mio €. Die Zinsswaps mit Stillhalterpositionen der Fraport AG wurden nicht in die Bewertungseinheiten einbezogen und bei den Drohverlustrückstellungen berücksichtigt. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 16).

Bei drei Zinsswaps handelte es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestanden zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 14,0 Mio €.

Im Folgenden wird dargestellt, in welchem Zeitraum sich die Zahlungsströme der gebildeten Bewertungseinheiten voraussichtlich ausgleichen werden und in welchem Umfang Zins- und Währungsrisiken abgesichert wurden.

Details zu Zins- und Währungsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert ¹⁾ in Mio €
2009	2019	220,0	-4,6
2010	2020	85,0	-6,5
Gesamt		305,0	-11,1

¹⁾ Ohne Stückzinsen

Für weitere Angaben zur Bildung von Bewertungseinheiten und Absicherung von finanzwirtschaftlichen Risiken wird auf den Lagebericht verwiesen.

41 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2018 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB vollständig 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 2018 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.

42 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Fraport AG hat mit Wirkung zum 1. Januar 2019 ihre Anteile an der Energy Air GmbH an die Mainova Aktiengesellschaft zu einem Kaufpreis von 12,3 Mio € veräußert. Aus dem Verkauf resultiert im Geschäftsjahr 2019 ein betrieblicher Gewinn von rund 12 Mio €.

Darüber hinaus haben nach dem Bilanzstichtag keine weiteren wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG stattgefunden.

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

Am 10. Dezember 2018 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de/corporategovernance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

44 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2018

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 7.428,5 Tsd € (im Vorjahr: 5.956,2 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.178,5 Tsd € (im Vorjahr: 1.158,3 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 2018 auf 673 Tsd € (im Vorjahr: 924 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 für die Tranche 2016 104,1 Tsd € (im Vorjahr: 132,5 Tsd €), für die Tranche 2017 115,6 Tsd € (im Vorjahr: 137,0 Tsd €) und für die Tranche 2018 98,5 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2018 jeweils für die Tranche 2016 74,0 Tsd € (im Vorjahr: 99,4 Tsd €), für die Tranche 2017 84,7 Tsd € (im Vorjahr: 102,5 Tsd €) und für die Tranche 2018 68,0 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2018 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.998,3 Tsd € (im Vorjahr: 2.653,7 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 2.460,2 Tsd € (LTIP-Tranche 2018) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2018) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2017: 1.456,3 Tsd €, LSA-Tranche 2017: 390,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2018 insgesamt mit 903 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 894 Tsd €).

Im Geschäftsjahr wurden keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.673 Tsd € (im Vorjahr: 1.638 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 9.302 Tsd € (im Vorjahr: 9.667 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.858 Tsd € (im Vorjahr: 20.206 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 45 und Tz. 46 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2018

Im Geschäftsjahr 2018 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 94,3 Tsd € (im Vorjahr: 104,0 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.

45 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Deutsche Post AG <p>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 > Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza
Vorstand Operations Anke Giesen	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > AXA Konzern AG > Fraport Ausbau Süd GmbH
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.12.2018) <p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH
Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Fraport Ausbau Süd GmbH > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 9.10.2018) <p>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 9.10.2018) <p>Mitglied im Verwaltungsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Frankfurter Sparkasse

46 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.</p> <p>(Bezüge 2018: 63.800 €; 2017: 62.200 €)</p>	<p>Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main</p> <p>Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender (seit 29.5.2018) Ronald Laubrock ver.di Hessen</p> <p>(Bezüge 2018: 34.011 €)</p>	<p>Mitglied im Verwaltungsrat: > Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbh Limburg</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraGround Fraport Ground Services GmbH > LSG Lufthansa Service Holding > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender (bis 29.5.2018) Gerold Schaub ver.di Hessen</p> <p>(Bezüge 2018: 23.029 €; 2017: 54.150 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>
<p>Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende</p> <p>(Bezüge 2018: 56.550 €; 2017: 57.350 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > operational Services GmbH & Co. KG</p>
<p>Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2018: 42.100 €; 2017: 41.300 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>
<p>Uwe Becker Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2018: 43.700 €; 2017: 45.300 €)</p>	<p>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</p>
	<p>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 (Stellvertretender Vorsitzender) > Kita Frankfurt > Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (Stellvertretender Vorsitzender) > 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 > RMA Rhein-Main Abfall GmbH > RTW Planungsgesellschaft mbH</p>
<p>Hakan Bölükmeşe Freigestelltes Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018)</p> <p>(Bezüge 2018: 28.123 €)</p>	
<p>Hakan Cicek Freigestelltes Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2018: 37.100 €; 2017: 36.300 €)</p>	

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Kathrin Dahnke Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG (Bezüge 2018: 37.100 €; 2017: 36.300 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: (zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG): > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH > abcbank GmbH</p> <p>Vorsitzende des Aufsichtsrats: > Basalt-Actien-Gesellschaft</p> <p>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats: > ZWILLING J.A. Henckels AG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > B. Braun Melsungen AG > Knorr-Bremse AG, zweite stellv. Vorsitzende (seit 30.5.2018)</p> <p>Mitglied im Verwaltungsrat: (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG): > abcfinance GmbH</p> <p>Mitglied im Vorstand: (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG): > Wehrhahn Industrieholding AG</p>
<p>Detlev Draths Freigestelltes Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018) (Bezüge 2018: 26.523 €)</p>	
<p>Peter Feldmann Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2018: 38.900 €; 2017: 41.300 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (seit 26.4.2018)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen: > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) > DomRömer GmbH (Vorsitzender) > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) > Gas Union GmbH > KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH > 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) (bis September 2018)</p> <p>Mitglied im Beirat: > Thüga AG</p>
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (Bezüge 2018: 26.500 €; 2017: 26.500 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik e.V. > Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften</p>
<p>Dr. Margarete Haase Mitglied des Vorstands DEUTZ AG (bis 30.4.2018) (Bezüge 2018: 68.600 €; 2017: 67.000 €)</p>	<p>Mitglied im Präsidium: > Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. > Chair of IATA Cargo Committee (CC)</p> <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG: > DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd. (bis 30.4.2018) > Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz) (bis 30.4.2018)</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags (Bezüge 2018: 47.700 €; 2017: 46.900 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > OSRAM Licht AG (seit 20.2.2018) > OSRAM GmbH (seit 20.2.2018) > ZF Friedrichshafen AG (bis 31.3.2018) > ING Groep N.V. und ING Bank N.V., Amsterdam > Marquard & Bahls AG (seit 1.8.2018)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH, Eltville</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Dr. Ulrich Kipper Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (seit 29.5.2018) (Bezüge 2018: 23.550 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: > operational services GmbH & Co. KG
Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D. (Bezüge 2018: 58.150 €; 2017: 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 (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 14.658 €; 2017: 37.900 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.12.2018) > operational services GmbH & Co. KG Mitglied der Gesellschafterversammlung: > AirITSystems GmbH > operational services GmbH & Co. KG > AirIT Services GmbH
Birgit Kother Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018) (Bezüge 2018: 22.750 €)	
Michael Odenwald Staatssekretär a.D., Rechtsanwalt (Bezüge 2018: 33.900 €; 2017: 34.700 €)	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Deutsche Bahn AG (seit 17.4.2018) Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG (bis 17.4.2018)
Mehmet Özdemir Betriebsratsmitglied (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 13.858 €; 2017: 36.300 €)	
Arno Prangenberg Wirtschaftsprüfer, Steuerberater (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 13.858 €; 2017: 37.900 €)	
Qadeer Rana Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 29.5.2018) (Bezüge 2018: 28.923 €)	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH
Hans-Jürgen Schmidt 1. stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 14.658 €; 2017: 37.900 €)	
Werner Schmidt Aufgabenleiter (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 18.342 €; 2017: 43.700 €)	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 Stellv. Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 29.5.2018) (Bezüge 2018: 19.941 €; 2017: 48.500 €)	Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH Mitglied der Vertreterversammlung: > Deutsche Rentenversicherung Hessen
Katharina Wesenick ver.di Bundestarifsekretärin Luftverkehr (seit 29.5.2018) (Bezüge 2018: 22.750 €)	
Prof. Dr. Katja Windt Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (berufen zum 1.4.2018) (Bezüge 2018: 43.700 €; 2017: 44.500 €)	Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG

47 Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	-18	-22 ³⁾
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	4.182	750
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	100,00	2.658	410
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	5.217	567
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	14.232	-210 ³⁾
AIRMALL, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-576	0
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-6.498	-1.974
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	162.603	2.282 ⁴⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 ⁴⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,00	18.678	1.513
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	832	195
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	431	-10 ³⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,00	313.977	-3.176 ⁵⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,00	52	6.809 ⁴⁾
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	49,00	4.890	-8.207
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	360 ⁴⁾
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	16,66	-11	-40
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,00	1.205	62
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	556	-477 ⁴⁾
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	16.628	5.889
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	50,00	18	-5
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	(100,00)	25	59 ⁴⁾
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,00	102.033	-81
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	0 ⁴⁾
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	69	-1
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	100,00	71	-1
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	25	0 ⁶⁾
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza/Brasilien	100,00	153.442	2.969
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre/Brasilien	100,00	146.227	17.207
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	(100,00)	26	0
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.031	1.174 ⁴⁾
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.100	-15
Fraport Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	4.296	288 ⁷⁾
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	13.300	13.372
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	428.436	10.594
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	100,00	25.622	-15
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,99 (0,07)	463.897	15.382
Fraport Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	24.248	2.204 ⁸⁾
Fraport New York Inc., New York/USA	(100,00)	793	768
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	28	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	28	1
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	350	188 ⁴⁾
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	307	158
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	13.037	13 ⁹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	0	0 ³⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.657	9.595
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	39	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	3.863
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	73,40	96.479	11.532
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	73,40	108.381	-10.847
Fraport Regional Airports of Greece Management S.A. Athen/Griechenland	73,40	2.097	1.131
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,00 (10,00)	6.634	-153 ³⁾

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a und b HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital*	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	100,00	105.480	11.870
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	213.476	133.655 ¹⁰⁾
Fraport Tennessee Inc., Nashville/USA	(100,00)	0	0 ⁶⁾
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	110.625	23.243
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA	100,00	3.726	400
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	2.621	-551
FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main	(100,00)	25	-483 ⁴⁾ 6)
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	34	107 ⁴⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 ³⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	100,00	2.393	1.151
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	2.865	-4.063
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ³⁾ 11)
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ³⁾ 11)
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ³⁾ 11)
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ³⁾ 11)
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	357.605	77.839
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,00	7.212	2.148
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,00	12.375	2.793
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	143	-5 ³⁾
M-Port GmbH & Co. KG, Neu Isenburg	(50,00)	3.499	13.076
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu Isenburg	(50,00)	24	0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,00	12.930	1.510
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland/ Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	25,00	-393.500	-23.160 ¹²⁾
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	33.425	15.939
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	50,00	6.235	23
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,00	1.348	572 ¹³⁾
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,00	360	1
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,00	44	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,50)	553.767	37.740

* in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Absatz 4 AktG.

- ¹⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.
- ²⁾ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.
- ³⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.
- ⁴⁾ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.
- ⁵⁾ Geschäftsjahr endete am 31. März 2018.
- ⁶⁾ Neugründung in 2018, Rumpfwirtschaftsjahr.
- ⁷⁾ Vormals: AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA.
- ⁸⁾ Vormals: AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA.
- ⁹⁾ Vormals: AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA.
- ¹⁰⁾ Vormals: Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A.S.;
Am 28. Dezember 2018 Fusion mit Fraport TAV Antalya Havalimani Isletme A.S.
- ¹¹⁾ Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.
- ¹²⁾ Konsolidierter Jahresabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).
- ¹³⁾ Jahresabschluss 2017.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2019

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 Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2019

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 Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts 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 Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Nichtprüfungsdienstleistungen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses 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 Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens
- ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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 Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens

① Im Jahresabschluss der Fraport AG werden immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen in Höhe von insgesamt € 5.254,7 Mio (63,8 % der Bilanzsumme) sowie Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von € 1.712,2 Mio (20,8 % der Bilanzsumme) ausgewiesen.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet. Die planmäßigen Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2018 € 315,4 Mio.

Die Höhe der Abschreibungen wird vor allem durch Annahmen zu den voraussichtlichen Nutzungsdauern der Anlagen beeinflusst. Die Festlegung der Nutzungsdauern und die jährliche Beurteilung deren Angemessenheit sind mit Schätzungsunsicherheiten behaftet, so dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände und damit auch auf das Eigenkapital der Gesellschaft ergeben können.

Im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen an der Terminal- und der weiteren Flughafeninfrastruktur tätigt die Gesellschaft in bedeutendem Umfang Ausgaben für die Erneuerung und die Instandhaltung. Während als Investitionen einzustufende Maßnahmen weitestgehend bis auf als Aufwand zu erfassende Anteile aktiviert und damit im Wege der Abschreibung über mehrere Jahre aufwandswirksam werden, werden Instandhaltungsmaßnahmen im laufenden Geschäftsjahr aufwandswirksam erfasst. Wegen des bedeutenden Umfangs des Anlagevermögens der Gesellschaft kommt der Abgrenzung zwischen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie der Ermittlung von Aufwandsanteilen bei Modernisierungsmaßnahmen und deren richtiger Abbildung im Jahresabschluss eine besondere Bedeutung zu. Bei Maßnahmen, die die bestehende Infrastruktur betreffen, bestehen Ermessensspielräume hinsichtlich dieser Abgrenzung und der damit verbundenen wesentlichen Auswirkung auf das Jahresergebnis der Gesellschaft.

Die handelsrechtliche Bewertung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen richtet sich nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die beizulegenden Werte werden als Barwerte der erwarteten künftigen Zahlungsströme, die sich aus den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Planungsrechnungen ergeben, mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der individuell ermittelten Kapitalkosten des jeweiligen zu bewertenden Unternehmens. Auf Basis der durchgeführten Bewertungen sowie weiterer Dokumentationen ergab sich für das Geschäftsjahr kein Abwertungsbedarf. Die Ergebnisse dieser Bewertungen sind abhängig davon, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsströme einschätzen, sowie von den jeweils verwendeten Diskontierungszinssätzen und Wachstumsraten. Die Bewertung ist daher mit entsprechenden Unsicherheiten behaftet.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der hohen Komplexität der Bewertung von Vermögensgegenständen des Anlagevermögens und der wesentlichen Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Fraport AG waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung der immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen haben wir unter anderem die von der Fraport AG eingerichteten Prozesse und Kontrollen zur Investitionsgenehmigung und in der Anlagenwirtschaft, die die ordnungsgemäße Erfassung der getätigten Investitionen und Einhaltung der Vorgaben zur Bilanzierung nach deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sicherstellen, beurteilt. Gegenstand dieser Prozesse ist auch die Abgrenzung von Anschaffungs- und Herstellungskosten und Erhaltungsaufwand. Diese Beurteilung umfasste auch die inhaltliche Würdigung der erstellten Projektbeschreibungen und daraus abgeleiteten Bewertungen unter anderem hinsichtlich Aktivierungsanteilen und Nutzungsdauern. Durch die Durchsicht der zuvor genannten Unterlagen in Stichproben haben wir nachvollzogen, dass die den planmäßigen Abschreibungen zugrunde liegenden wirtschaftlichen Nutzungsdauern innerhalb einer Bandbreite vertretbarer Schätzwerte liegen.

Im Rahmen unserer Prüfung der Finanzanlagen haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen nachvollzogen. Wir haben insbesondere beurteilt, ob die beizulegenden Werte der Vermögensgegenstände des Finanzanlagevermögens sachgerecht mittels Discounted-Cash-Flow Modellen unter Beachtung der relevanten Bewertungsstandards ermittelt wurden. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der verabschiedeten Planung der Gesellschaften haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Langfristplanung für Zwecke der Werthaltigkeitsprüfung wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ geringe Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe der auf diese Weise ermittelten beizulegenden Werte haben können, haben wir uns intensiv mit den bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parametern beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten Prozesse und angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Immateriellen Vermögensgegenstände und Sachanlagen sowie der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sachgerecht vorzunehmen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Immaterielle Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen sind in den Abschnitten 4, 10 und 19 des Anhangs enthalten.

② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

① Die Fraport AG ist als weltweit tätige Flughafenbetreiberin verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren gegen Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 129,4 Mio) sind Forderungen enthalten, bei denen Risiken aus Rechtsstreitigkeiten mittels Einzelwertberichtigung berücksichtigt sind. Für Rechtsstreitigkeiten und Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Verpflichtungen aus Personalmaßnahmen bestehen im Jahresabschluss der Fraport AG Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe von € 389,0 Mio.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert 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 Verbindlichkeiten werden Rückstellungen 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 der 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 Jahresergebnis 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 Jahresabschluss 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 Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang 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 Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in den Abschnitten 4, 21 und 30 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- > die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Lageberichts 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

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschlusses und Lageberichts 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 Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- > beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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 zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrundeliegenden 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 Jahresabschlusses 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

Vermerk über die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG

Wir haben die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Darüber hinaus haben wir den Tätigkeitsabschluss für die Tätigkeit „Stromnetz– bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 einschließlich der Angaben zu den Regeln, nach denen die Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens sowie die Aufwendungen und Erträge den gemäß § 6b Abs. 3 Satz 1 bis 4 EnWG geführten Konten zugeordnet worden sind – geprüft.

Nach unserer Beurteilung

- > wurden die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen erfüllt und
- > entspricht der beigefügte Tätigkeitsabschluss in allen wesentlichen Belangen den Vorschriften des § 6b Abs. 3 EnWG.

Wir haben unsere Prüfung nach § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und

Grundsätzen ist nachfolgend sowie im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ weitergehend beschrieben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile hierzu zu dienen.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG sowie für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie zur Einhaltung dieser Pflichten als notwendig erachtet haben.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt wurden sowie einen Vermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zur Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet. Die Prüfung umfasst die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Mai 2018 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 10. Dezember 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Abschlussprüfer 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 26. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer



ppa. Christoph Meyer
Wirtschaftsprüfer

Glossar

1.000-Mann-Quote

Meldepflichtige Arbeitsunfälle \times 1.000/durchschnittliche Gesamtbeschäftigte

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis/ gewichtete Anzahl der Aktien

EBIT

Abkürzung für Earnings before Interest and Taxes = Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern

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

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 + Einzahlungen von Gegenständen des immateriellen Anlagevermögens und des Sachanlagevermögens + Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen und das Sachanlagevermögen + Erhaltene Dividende/Gewinnabführungen

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

Krankenquote

Krankentage/Solltage \times 100 ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Anderen Finanzanlagen“ und „Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie \times Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

Operativer Aufwand

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROFRA

Abkürzung für Return on Fraport-Assets = EBIT/Fraport-Assets

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

¹⁾ Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags.

Impressum

Herausgeber

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
www.fraport.de

Kontakt Investor Relations

Fraport AG
Christoph Nanke
Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Layout

Der Bericht wurde mit dem System SmartNotes erstellt.

Redaktionsschluss/Veröffentlichungstermin

26. Februar 2019/19. März 2019

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