

# Geschäftsbericht 2018

Gute Reise! Wir sorgen dafür



# Das Geschäftsjahr 2018 auf einen Blick

## Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2018	2017	Veränderung in %
Umsatzerlöse	3.478,3	2.934,8	+18,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.118,8	2.893,1	+7,8
EBITDA	1.129,0	1.003,2	+12,5
EBIT	730,5	643,0	+13,6
EBT	670,4	506,1	+32,5
Konzern-Ergebnis	505,7	359,7	+40,6
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	473,9	330,2	+43,5
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	5,13	3,57	+43,7
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	62,46	91,86	-32,0
Dividende je Aktie (€) <sup>1)</sup>	2,00	1,50	+33,3
Operativer Cash Flow	802,3	818,7 <sup>2)</sup>	-2,0
Free Cash Flow	6,8	393,1	-98,3
Bilanzsumme	11.449,1	10.832,4	+5,7
Eigenkapital	4.368,0	4.028,7	+8,4
Konzern-Liquidität	1.163,2	1.018,6	+14,2
Netto-Finanzschulden	3.545,4	3.512,4	+0,9
Umsatzrendite (%)	19,3	17,2	-
Eigenkapitalrendite (%)	11,9	8,9	-
EBITDA-Marge (%)	32,5	34,2	-
EBIT-Marge (%)	21,0	21,9	-
ROCE (%)	11,4	9,6	-
ROFRA (%)	11,1	10,0	-
Gearing Ratio (%)	88,7	94,2	-

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2018	2017	Veränderung
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) (%)	86	85	+1 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,4	98,5	-0,1 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,76	2,85	+0,09
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) (%)	26,0	28,0	-2,0 PP
Krankenquote (%)	7,4	7,5	-0,1 PP
CO <sub>2</sub> -Emission (t)	244.029	209.668	34.361

## Beschäftigte

	2018	2017	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.961	20.673	+6,2
Beschäftigte zum Stichtag	23.299	22.024	+5,8
Beschäftigte in Gemeinschaftsunternehmen	2.629	2.574	+2,1

<sup>1)</sup> Vorgeschlagene Dividende (2018).

<sup>2)</sup> Wert geändert gemäß der angepassten Definition (siehe Kapitel „Kapitalflussrechnung“).

# Inhalt

## 1 An unsere Aktionäre

Brief des Vorstandsvorsitzenden	4
Bericht des Aufsichtsrats	10
Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht	16
Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht	25
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	50

## 2 Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

Hinweis zur Berichterstattung	52
Geschäftsentwicklung im Überblick	53
Grundlagen des Konzerns	54
Geschäftsmodell	54
Wesentliche Standorte	55
Struktur	59
Strategie	61
Steuerung	67
Finanzmanagement	72
Rechtliche Angaben	74
Vergütungsbericht	76
Wirtschaftsbericht	83
Gesamtaussage des Vorstands	83
Gesamtwirtschaftliche, rechtliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	84
Wesentliche Ereignisse	86
Geschäftsverlauf	86
Ertragslage Konzern	89
Ertragslage Segmente	91
Vermögens- und Finanzlage	95
Wertorientierte Steuerung	102
Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	103
Beschäftigte	105
Forschung und Entwicklung	106
Umwelt	107
Gesellschaft	107
Aktie und Investor Relations	108
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	113
Risiko- und Chancenbericht	113
Prognosebericht	131
Gesamtaussage des Vorstands	131
Geschäftsausblick	131

## 3 Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2018

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	138
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	139
Konzern-Bilanz	140
Konzern-Kapitalflussrechnung	141
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	142
Konzern-Anlagenspiegel	144
Segment-Berichterstattung	146

## 4 Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2018

Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	148
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	168
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	176
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	205
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	207
Sonstige Angaben	208

## 5 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	234
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	235
Zehn-Jahresübersicht	242
Glossar	244
Finanzkalender 2019	246
Verkehrskalender 2019	246
Impressum	246

## ***An unsere Aktionäre***

### ***Brief des Vorstandsvorsitzenden***



*Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,*

2018 war für den Luftverkehr in Europa in jeder Hinsicht ein besonderes Jahr. Wir konnten am Flughafen Frankfurt über 69,5 Millionen Passagiere begrüßen – ein Plus von gut fünf Millionen Reisenden oder 7,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dieses deutliche Wachstum unterstreicht die Attraktivität unseres Heimatstandorts. Es ging andererseits aber auch mit einigen Herausforderungen einher – vor allem lange Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen in Frankfurt und anderen großen Flughäfen in Deutschland strapazierten Fluggäste aus aller Welt. Die Anzahl unpünktlicher und ausgefallener Flüge ist auch wegen der hohen Auslastung des Luftraums europaweit stark angestiegen – dies gilt für Frankfurt ebenso wie für die anderen größeren Flughäfen und Drehkreuze. Licht und Schatten lagen branchenweit eng beieinander. Alle Akteure sind sich einig, dass wir gemeinsame Lösungen brauchen, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Flugverkehr wieder zu erhöhen. Daran arbeiten Flughäfen, Airlines, Flugsicherung, Behörden und Politik.

Für mich persönlich hat die Zufriedenheit unserer Kunden oberste Priorität. Deshalb haben wir bereits im vergangenen Jahr viele Maßnahmen angestoßen: Im Sicherheitsbereich wurde verstärkt zusätzliches Personal eingestellt und auch dieses Jahr werden wir uns weiter verstärken. Die Bundespolizei testet effizientere Kontrollstellen, um die Zahl der kontrollierten Fluggäste pro Stunde erhöhen zu können. Es ist erfreulich, dass die ersten Ergebnisse aus den Tests positiv sind und mehr Passagiere pro Stunde kontrolliert werden können als mit den herkömmlichen Kontrollspuren. Denn hier müssen wir dringend aufholen. Im europäischen Vergleich steht Deutschland schlecht da. Wir sind bereit, hier mehr Verantwortung zu übernehmen – das betrifft auch die Investitionen in Kontrolltechnik. Die Kontrollen müssen effizienter und die Abläufe flexibler werden. Dass die Regierung dieses Thema in dem Koalitionsvertrag auf die Agenda gesetzt hat, ist der richtige Schritt. Nur gemeinsam können wir die Defizite nachhaltig beseitigen. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz besonders für den Einsatz und das Engagement aller Beschäftigten und Partner im vergangenen Jahr bedanken.

Die enorme Passagiernachfrage unterstreicht einmal mehr die hohe Bedeutung von Investitionen in Flughäfen als ein zentraler Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur. Der Bau von Terminal 3 mit seinen drei Flugsteigen G, H und J im Süden des Flughafens schreitet voran. Flugsteig G soll zum Winterflugplan 2021 zur Verfügung stehen, ab Ende 2023 folgen dann die weiteren Flugsteige von Terminal 3. Im zurückliegenden Jahr hat die Stadt Frankfurt am Main die Baugenehmigung für den Flugsteig G erteilt. Dieser wird als vollwertiges Abfertigungsgebäude errichtet und perspektivisch in das Terminal 3 integriert. Aber auch mit dem Baubeginn des Hauptgebäudes kommen wir wie geplant voran. Im Januar dieses Jahres wurde mit den Rohbaumaßnahmen zum Flugsteig H begonnen. Im weiteren Jahresverlauf wird auch der Startschuss für den Rohbau von Flugsteig J erfolgen.

Zukunftsfähigkeit und Werthaltigkeit sind Parameter, die ebenfalls auf unser Engagement außerhalb Frankfurts zutreffen. Schauen wir auf die Entwicklung unserer Beteiligungsflughäfen weltweit. Fast alle Flughäfen haben beim Passagieraufkommen im vergangenen Jahr neue historische Höchstwerte erzielt. In Antalya beispielsweise begrüßten wir über 32 Millionen Fluggäste – so viele wie nie zuvor in der Geschichte des Flughafens. Aufgrund der durchweg positiven Entwicklung ist das Segment International Activities and Services zum ersten Mal in der Geschichte des Fraport-Konzerns das größte Einzelsegment gemessen am operativen Ergebnis (EBITDA). Dies zeigt, dass unsere Strategie aufgeht, das internationale Portfolio stetig weiterzuentwickeln und langfristig stabile Renditen zu erwirtschaften.

Besonders zufrieden bin ich mit der Entwicklung der beiden brasilianischen Flughäfen Porto Alegre und Fortaleza. Im ersten Jahr nach der Betriebsübernahme konnten wir die Passagierzahlen um insgesamt 7 Prozent auf fast 15 Millionen erhöhen. Mit den geplanten Erweiterungen werden wir die Bedeutung der beiden Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktoren für alle beteiligten Stakeholder sowie die jeweiligen Regionen weiter erhöhen. Dabei investieren wir vor allem in die Erneuerung und den Ausbau der Terminals sowie der Flughafeninfrastrukturen. Sowohl die Ausbauprojekte als auch das übergeordnete Management der beiden Flughäfen steuern wir aus einer Zentrale in Porto Alegre heraus. Dies schafft Synergien und steigert die Effizienz, wie wir es bereits in Griechenland bewiesen haben. Dort steuern wir die 14 Flughäfen aus einer Unternehmenszentrale in Athen. Auch dort haben wir im vergangenen Jahr eine starke Entwicklung gesehen. Wir begrüßten mit fast 30 Millionen Passagieren an den 14 Regionalflughäfen 8,9 Prozent mehr als im Jahr 2017. Die Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen in Griechenland kommen wie geplant voran. In Thessaloniki – dem größten Flughafen in unserem Portfolio – beispielsweise wurde im vergangenen Jahr mit dem Bau eines neuen Terminals begonnen. Außerdem werden wir in diesem Jahr bereits die ersten Baumaßnahmen an drei Flughäfen abschließen – einschließlich der Neugestaltung attraktiver Service- und Shoppingangebote.

Auch das vierte große Ausbauprojekt, das wir derzeit im Fraport-Konzern vorantreiben, geht nun in die entscheidende Phase. Am Flughafen in Lima bauen wir eine weitere Start- und Landebahn und errichten ein neues Passagierterminal. Dies schafft Kapazitäten für weiteres Wachstum. Wie Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wissen, möchten wir bei unseren Beteiligungen möglichst einen Mehrheitsanteil erwerben oder zumindest einen maßgeblichen Einfluss auf die jeweiligen Betreibergesellschaften ausüben. So können wir den operativen Betrieb optimieren und die Flughäfen langfristig weiterentwickeln. Doch der Verkauf unserer Anteile am Flughafen Hannover für rund 109 Millionen Euro im vergangenen Jahr zeigt, dass es uns auch erfolgreich gelingt, Flughäfen mit einer Minderheitsbeteiligung zu entwickeln und eine Wertsteigerung zu erzielen.

Analog zur konzernweit positiven Entwicklung der Verkehrszahlen war das Geschäftsjahr 2018 für Ihr Unternehmen auch finanziell erfolgreich. Wir haben alle unsere gesteckten Ziele erreicht und auf Konzern-Ebene ein EBITDA von 1.129 Millionen Euro und ein EBIT in Höhe von rund 731 Millionen Euro erzielt. Das Konzern-Ergebnis belief sich auf knapp 506 Millionen Euro.

Deshalb werden der Aufsichtsrat und Vorstand der Fraport AG Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, an der Hauptversammlung im Mai eine um 0,50 Euro auf 2,00 Euro erhöhte Dividende je Aktie vorschlagen. Auch die Beschäftigten der Fraport AG, die im vergangenen Jahr erneut Mitarbeiteraktien erhielten, partizipieren an der guten Entwicklung des Unternehmens und erhalten zudem eine entsprechende Erfolgsbeteiligung.

An dieser Stelle möchte ich mich ausdrücklich, auch im Namen meiner Vorstandskollegin und meiner Vorstandskollegen, bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konzernweit herzlich bedanken. Ihrem täglichen Engagement ist es zu verdanken, dass wir trotz aller Herausforderungen solch ein hervorragendes Ergebnis erwirtschaftet haben.

Blicken wir nach vorn: Wie sehen wir die Entwicklung im laufenden Jahr? Nach deutlichen Zuwächsen in den Jahren 2017 und 2018 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2019 ein schwächeres, aber weiterhin robustes Wachstum. Am Standort Frankfurt rechnen wir mit einem Wachstum des Passagieraufkommens um etwa 2 Prozent bis etwa 3 Prozent. An unseren internationalen Flughäfen gehen wir von einer insgesamt positiven Entwicklung aus. Hinsichtlich der Entwicklung unserer wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren erwarten wir ein Konzern-EBITDA von etwa 1.160 bis circa 1.195 Millionen Euro und ein Konzern-EBIT von circa 685 bis rund 725 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir zwischen rund 420 und rund 460 Millionen Euro.

Ich würde mich sehr freuen, Sie wieder auf der diesjährigen Hauptversammlung am 28. Mai 2019 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main begrüßen zu dürfen, und wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts. Bleiben Sie uns gewogen und schenken Sie uns weiterhin Ihr Vertrauen.

Ihr



Stefan Schulte

## Der Fraport-Vorstand

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



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





**Dr. Stefan Schulte**  
Vorstandsvorsitzender  
Jahrgang 1960  
Bestellung bis  
31. August 2024

**Dr. Matthias Zieschang**  
Vorstand Controlling  
und Finanzen  
Jahrgang 1961  
Bestellung bis  
31. März 2022



## Bericht des Aufsichtsrats

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2018 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand darüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

Im Berichtszeitraum trat der Aufsichtsrat zu vier ordentlichen Sitzungen, einer Sondersitzung, einer konstituierenden Sitzung und einer Strategieklausur zusammen.

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

### Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

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

Fortlaufend hat der Aufsichtsrat zudem den Fortschritt des Ausbaus im Süden des Flughafengeländes begleitet. Dazu nahm auch die Geschäftsführung der Konzern-Gesellschaft Fraport Ausbau Süd GmbH an den Juni- und Dezember-Sitzungen sowohl des Beteiligungs- und Investitionsausschusses als auch des Aufsichtsrats teil.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich in 2018 erneut über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt – unter besonderer Berücksichtigung der Ende 2017 geschlossenen Vereinbarung zur Implementierung einer Lärmobergrenze – informiert. Die zu erwartende Fluglärmbelastung soll demnach die im Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 für den Ausbaufall prognostizierte Fluglärmbelastung bei Erreichen des unterstellten Flugbewegungsaufkommens von 701.000 Bewegungen pro Jahr deutlich unterschreiten. Hierzu wurde nun von den Partnern der Vereinbarung erstmals ein Monitoringbericht mit dem Ergebnis erstellt, dass die Lärmobergrenze im Jahr 2017 eingehalten wurde. Im Zusammenhang mit der Berichterstattung zur Lärmproblematik erfolgten zudem regelmäßig Sachstandsberichte über die Programme zur Dachsicherung und zur Außenwohnbereichsentschädigung.
- > Im Zusammenhang mit der Investitionsberichterstattung wurde der Aufsichtsrat zudem über die Bauinvestitionen in Energieeffizienz und Umweltschutz am Standort Frankfurt informiert. Diese umfassen neben Neubauprojekten auch die Sanierung der Technikzentralen in den Bestandsgebäuden mit dem klaren Ziel der CO<sub>2</sub>-Vermeidung und Steigerung der Energieeffizienz. Auch die E-Mobilität innerhalb der Fraport-Fahrzeugflotte wird mit diesem Ziel vorangetrieben.
- > Großen Raum in der Berichterstattung nahmen auch die durch das starke Passagierwachstum am Standort Frankfurt verursachten Herausforderungen ein. In diesem Zusammenhang wurden überdies die Bemühungen zur stärkeren Übernahme der Steuerungsverantwortung an den Sicherheitskontrollstellen dargestellt.



- > Daneben wurde der Aufsichtsrat über die fortlaufenden Gespräche mit der Deutschen Lufthansa hinsichtlich einer Vertiefung der Systempartnerschaft in Frankfurt informiert.
- > Des Weiteren wurde erneut über den Fortgang der bereits in 2015 begonnenen Projekte zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retailaktivitäten berichtet.
- > Ein Störfall im Mai 2018 wurde zum Anlass genommen, sich vertieft mit dem Thema IT-Sicherheit zu befassen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat auch über die Umsetzung der neuen EU-Datenschutzgrundverordnung unterrichtet.
- > Im Rahmen seiner Begleitung des internationalen Geschäfts verfolgte der Aufsichtsrat unter anderem den Fortgang des Übernahmeprozesses an den brasilianischen Flughäfen in Fortaleza und Porto Alegre.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie dem Geschäftsbericht 2017.

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

- > Am 15. März 2018 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 29. Mai 2018 und stimmte in diesem Zusammenhang auch dem Vorschlag des Nominierungsausschusses hinsichtlich der Kandidaten der Anteilseignerseite für die Wahl in den Aufsichtsrat zu. Des Weiteren hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 vorzuschlagen.
- > Im Rahmen einer Sondersitzung am 25. Mai 2018 genehmigte der Aufsichtsrat den Verkauf der Fraport-Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, der im Oktober 2018 vollzogen wurde.
- > Nach entsprechender Vorberatung im Beteiligungs- und Investitionsausschuss präzisierte der Aufsichtsrat seine Beschlussfassung aus dem Jahr 2011 hinsichtlich eines Verkaufs der Fraport-Anteile an der Delhi International Airport Ltd. in Indien, der unverändert angestrebt wird.

- > Im Zusammenhang mit der Umsetzung der CSR-Richtlinie beschloss der Aufsichtsrat am 7. September 2018 erneut die gesonderte Prüfung der CSR-Berichterstattung durch einen externen Prüfer.
- > Nachdem der Privatisierungsprozess hinsichtlich des Flughafens Sofia von der bulgarischen Regierung erneut initiiert wurde, stimmte der Aufsichtsrat am 10. Dezember 2018 – auf Empfehlung des Beteiligungs- und Investitionsausschusses – der Abgabe eines Angebots zu
- > Ebenfalls am 10. Dezember 2018 genehmigte der Aufsichtsrat die Wirtschaftsplanung 2019.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Anfang September 2018 hat sich der Aufsichtsrat vertieft mit der Marktentwicklung im Luftverkehr unter besonderer Betrachtung der Trends und Herausforderungen in Europa, Deutschland und Frankfurt befasst.

Ein zweiter Schwerpunkt war die Entwicklung und Organisation des internationalen Geschäfts, wobei insbesondere die Marktentwicklung und die Ausbauaktivitäten am peruanischen Flughafen Lima und den Flughäfen in Brasilien betrachtet wurden.

### Arbeit der Ausschüsse

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

Der **Finanz- und Prüfungsausschuss** trat im Berichtszeitraum sechsmal zusammen und beschäftigte sich dabei mit der Erörterung wesentlicher Geschäftsvorfälle, dem Jahres- und Konzern-Abschluss, den Lageberichten sowie dem Vorschlag an die Hauptversammlung zur Gewinnverwendung beziehungsweise der Dividendenhöhe. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten nahmen oftmals Vertreter des Abschlussprüfers an den Sitzungen teil. Der Finanz- und Prüfungsausschuss bereitete die Festlegung der Prüfungsschwerpunkte des Aufsichtsrats im Rahmen der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2018 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2019 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2019 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2018 unterbreitet. In diesem Zusammenhang wurde die Unabhängigkeitserklärung der Abschlussprüfer gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) eingeholt, die Qualifikation des Prüfers überwacht und über dessen Vergütung beraten. Behandelt wurde ferner die Vergabe von Aufträgen für nicht prüfungsbezogene Dienstleistungen an den Abschlussprüfer. Nach dem für das Geschäftsjahr 2013 turnusmäßig vorgenommenen Wechsel des Jahresabschlussprüfers wurde dem Plenum erneut vorgeschlagen, der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2018 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Auch bezüglich der Prüfung der CSR-Berichterstattung lautete die Empfehlung des Ausschusses zugunsten dieser Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

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

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** lagen im Geschäftsjahr 2018 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens mit besonderem Fokus auf den Ausbau am Standort Frankfurt. Im Rahmen von vier regulären Sitzungen und einer Sondersitzung befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zum Verkauf der Fraport-Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, zum Verkauf der Fraport-Anteile an der Delhi International Airport Ltd. in Indien sowie zur Angebotsabgabe hinsichtlich des bulgarischen Flughafens Sofia.

Vor dem Hintergrund, dass dem Beteiligungs- und Investitionsausschuss eine eigene Entscheidungskompetenz hinsichtlich investitions- und beteiligungsbezogener Maßnahmen bis zu einer Wertgrenze von 30 Mio. € vom Aufsichtsrat übertragen ist, stimmte

der Ausschuss am 18. Juni 2018 abschließend sowohl dem Verkauf der Energy Air GmbH an die Mainova GmbH als auch der Verlängerung des Erbbaurechts hinsichtlich des Internationalen Postzentrums in Frankfurt zu.

Des Weiteren standen regelmäßig sowohl die weltweit als auch die am Standort Frankfurt bestehenden Konzern-Gesellschaften im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei Mitglieder des Aufsichtsrats und des Ausschusses die Gelegenheit nutzten, sich Anfang Mai 2018 an zwei griechischen Regionalflughäfen ein Bild hinsichtlich der Entwicklung vor Ort zu machen. Zudem begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und insbesondere das Projekt Ausbau Süd. Schlussendlich behandelte er intensiv die Investitionsplanung im Rahmen des Wirtschaftsplans 2019.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2018 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten neben aktuellen Tarifthemen im Konzern auch der Status bei den Entsendungen und die Aktion „Wachstum 2018“ zur Deckung des durch das starke Passagierwachstum in Frankfurt ausgelösten Personalbedarfs. Darüber hinaus waren Informationen zu neuen gesetzlichen Regelungen, zur Förderung von Frauen in Führungspositionen, zur Arbeitsschutz- und Unfallentwicklung, zur Personalstruktur in Konzern-Gesellschaften sowie zur Entwicklung von Krankenquote und Fehlzeiten Gegenstand der Erörterung.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum dreimal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2018 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen. In diesem Zusammenhang bereitete er auch die erneute Bestellung von Herrn Dr. Schulte zum Vorsitzenden des Vorstands für weitere fünf Jahre vor.

Der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** beriet sich im Geschäftsjahr 2018 einmal, um die Kandidatenliste für die Hauptversammlung am 29. Mai 2018 vorzubereiten, bei der turnusgemäß sämtliche Anteilseignervertreter zur Wahl standen.

Die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden Vermittlungsausschusses war im Geschäftsjahr 2018 nicht erforderlich.

### **Corporate Governance und Entsprechenserklärungen**

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

Vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in 2018 keine Anpassungen am DCGK in seiner Fassung vom 7. Februar 2017 vorgenommen hat, wurde auch auf eine Anpassung des Fraport-Kodex verzichtet.

Im Ergebnis blieb es daher – auf Grundlage der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 18. September 2015 – bei dem Verzicht auf eine Umsetzung der Empfehlung zur Festlegung einer unternehmensspezifischen Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. In der Folge war erneut die entsprechende Abweichung im Rahmen der Entsprechenserklärung 2018 zu erklären und zu begründen.

Der Aufsichtsrat hat seine regelmäßige Effizienzüberprüfung im Jahr 2018 im Wege der Selbstevaluierung anhand eines internen Fragebogens durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Dezember-Sitzung vertieft diskutiert. Ein konkreter Handlungsbedarf wurde daraus nicht abgeleitet.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 10. Dezember 2018 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ab Seite 16. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft zugänglich gemacht.

### **Interessenkonflikte und deren Behandlung**

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Gerber nicht an den Beratungen zu den Gesprächen mit der Lufthansa teilgenommen. Im Rahmen der Juni-Sitzung des Beteiligungs- und Investitionsausschusses haben zudem Herr Oberbürgermeister Feldmann und Frau Prof. Windt auf die Teilnahme an den Beratungen und Beschlussfassungen hinsichtlich des Verkaufs der

Energy Air GmbH an die Mainova GmbH respektive der Verlängerung des Erbbaurechts für das Internationale Postzentrum in Frankfurt verzichtet.

### **Jahres- und Konzern-Abschlussprüfung**

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2018 sowie den Lagebericht der Fraport AG und den Konzern-Lagebericht geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 29. Mai 2018 – durch den Aufsichtsratsvorsitzenden und die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses erteilt.

Der Einzelabschluss und der Lagebericht wurden nach den Regelungen des HGB für große Kapitalgesellschaften, der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, erstellt. Zudem fanden die ergänzend nach § 315e Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften bei der Erstellung des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts Anwendung. Der Einzelabschluss und Lagebericht sowie der Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht wurden vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzernabschluss und der Konzern-Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System besteht, das es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2019 in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses im Ausschuss erstattet. Einen Schwerpunkt dieser Berichterstattung bildeten die im Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (sogenannte Key Audit Matters). Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 2,00 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu verwenden, haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Der vom Vorstand aufgestellte Bericht über die Beziehungen der Fraport AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Bericht enthält an seinem Schluss folgende Erklärung des Vorstands, die auch in den Lagebericht aufgenommen ist:

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

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 14. März 2019 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts, die auch in den Lagebericht aufgenommen wurde, keine Einwendungen zu erheben.

### **Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung**

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

Im Rahmen der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2019 berichtete der Abschlussprüfer, neben den Ergebnissen seiner Prüfung der Finanzberichterstattung, auch über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts und stand diesbezüglich für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht ordnungsgemäß ist und den handelsrechtlichen Anforderungen entspricht.

### **Personalia**

Mit Ablauf der Hauptversammlung vom 29. Mai 2018 endete turnusgemäß die Amtszeit aller Aufsichtsratsmitglieder.

Bereits im Vorfeld der Hauptversammlung wurden entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes folgende Arbeitnehmervertreter erstmals oder erneut in den Aufsichtsrat gewählt: Frau Claudia Amier, Herr Devrim Arslan, Herr Hakan Bölükmeşe, Herr Hakan Cicek, Herr Detlev Draths, Herr Dr. Ulrich Kipper, Frau Birgit Kother, Herr Ronald Laubrock, Herr Qadeer Rana und Frau Katharina Wesenick.

Im Rahmen der Hauptversammlung wurden zudem folgende Anteilseignervertreter erneut in den Aufsichtsrat gewählt: Herr Stadtkämmerer Uwe Becker, Frau Kathrin Dahnke, Herr Oberbürgermeister Peter Feldmann, Herr Peter Gerber, Frau Dr. Margarete Haase, Herr Frank-Peter Kaufmann, Herr Lothar Klemm, Herr Michael Odenwald, Herr Karlheinz Weimar und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 29. Mai 2018 wählte der Aufsichtsrat erneut Herrn Karlheinz Weimar zum Vorsitzenden und erstmals Herrn Ronald Laubrock zu seinem Stellvertreter.

Hinsichtlich des Vorstands beschloss der Aufsichtsrat am 7. September 2018 zudem die Bestellung von Herrn Dr. Schulte zum Vorsitzenden des Vorstands mit Wirkung zum 1. September 2019 für weitere fünf Jahre bis zum 31. August 2024 zu verlängern.

Mit Blick auf das anwachsende Auslandsgeschäft (insbesondere in Griechenland und Brasilien) sowie den erhöhten Steuerungsbedarf der anstehenden Kapazitätserweiterungen am Standort Frankfurt beschloss der Aufsichtsrat am 14. März 2019 zudem die Erweiterung des Vorstands um Herrn Dr. Dominique Prümm zum 1. Juli 2019 und dessen Bestellung für fünf Jahre bis zum 30. Juni 2024.

In Rückschau auf das erfolgreiche Geschäftsjahr 2018 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeitern für ihr großes Engagement zum Wohle des Unternehmens.

Frankfurt am Main, 14. März 2019



Karlheinz Weimar  
(Vorsitzender des Aufsichtsrats)

## **Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht**

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

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

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

### **Entsprechenserklärung nach § 161 AktG**

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

### **Entsprechenserklärung zum DCGK vom 10. Dezember 2018**

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 10. Dezember 2018 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 11. Dezember 2017. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (DCGK) entsprochen und wird ihnen auch künftig entsprechen mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat.

Begründung:

Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 2 DCGK enthält unter anderem die Empfehlung, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat festzulegen. Der Aufsichtsrat der Fraport AG erachtet eine solche Grenze für die Dauer der Zugehörigkeit als nicht sachgerecht. Vielmehr ist bei der Zusammensetzung eines funktionsfähigen und effektiven Aufsichtsratsremiums auf eine Mischung aus erfahrenen und neu in das Gremium gewählten Aufsichtsratsmitgliedern zu achten. Eine starre Höchstdauer läuft dem zuwider, da der Aufsichtsrat in regelmäßigen Abständen komplett oder nahezu komplett neu zu besetzen wäre. Gerade die von einer solchen Regelung betroffenen langjährigen Aufsichtsratsmitglieder verfügen über vertiefte Kenntnisse der Gesellschaft, die sie zu deren Nutzen bei der Überwachung und Beratung des Vorstands einbringen können. Da die Aufsichtsratsstätigkeit in der Regel nebenberuflich ausgeübt wird, bestehen auch bei langjährigen Aufsichtsratsmitgliedern keine Bedenken hinsichtlich



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

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

### **Anregungen des DCGK**

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

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

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich die Fraport AG auf die Internetübertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2018 beschränkt.

Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern (Ziffer 5.1.2 Absatz 2 DCGK).

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

### **Angaben zu weiteren Unternehmensführungspraktiken**

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

#### **Eigener Corporate Governance Kodex**

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat eigene Corporate Governance-Grundsätze für das Unternehmen verabschiedet. Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex beschreibt die wesentlichen Grundsätze für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft sowie der verantwortungsvollen Unternehmensführung, denen sich Fraport verpflichtet hat. Darüber hinaus stellt er die konkrete Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK bei Fraport dar und verdeutlicht die wesentlichen Rechte der Aktionäre.

Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex ist eng an den DCGK angelehnt und wird regelmäßig im Licht neuer gesetzlicher Vorgaben sowie weiterentwickelter nationaler und internationaler Standards überprüft und gegebenenfalls angepasst (zuletzt am 26. Juni 2017). Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex kann auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporate-governance](http://www.fraport.de/corporate-governance) abgerufen werden.

#### **Compliance**

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

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

Schwerpunkte der Compliance-Prävention sind eine konzernweite Compliance-Risikoanalyse, zahlreiche Kommunikationsmaßnahmen und eine Vielzahl von Schulungen, die entweder über Präsenzveranstaltungen oder per E-Learning durchgeführt werden.

Seit dem Geschäftsjahr 2018 sind in allen beherrschten nationalen und internationalen Konzern-Gesellschaften die wesentlichen Mindestanforderungen des Konzern-CMS durch die jeweiligen Geschäftsführungen umgesetzt.

Mit einem Verhaltenskodex hat Fraport darüber hinaus seiner eingegangenen Selbstverpflichtung zur Einhaltung international anerkannter Regelwerke – wie der Prinzipien des UN Global Compact, der OECD-Leitsätze und der ILO- Kernarbeitsnormen – unternehmensweit verankert. Der Umgang mit Einladungen und Geschenken wurde im Geschäftsjahr 2018 für die Beschäftigten der Fraport AG in einer neuen Richtlinie festgelegt, die unter anderem die elektronische Dokumentation der Genehmigung von erhaltenen Geschenken und Einladungen regelt. Die Richtlinie unterstützt die Beschäftigten bei der Befolgung der bestehenden Gesetze und unternehmensinternen Regelungen.

Fraport beschreibt in einem Lieferantenkodex die Anforderungen und Grundsätze für die Zusammenarbeit mit Auftragnehmern, Lieferanten und Dienstleistern. Diese sind verpflichtet, die jeweils geltenden nationalen Gesetze und die relevanten international anerkannten Normen, Leitsätze und Prinzipien, wie sie auch im Verhaltenskodex festgehalten sind, einzuhalten sowie ihre Einhaltung bei ihren eigenen Lieferanten nachzuhalten.

### **Verantwortungsvolle Unternehmensführung**

Fraport ist ein sozial und partnerschaftlich orientierter Konzern. Ziel ist es, an allen Standorten und in allen Geschäftsbereichen im Wettbewerb zu bestehen und so Arbeitsplätze mit fairen und gerechten Arbeitsbedingungen zu sichern. Das umfasst angemessene Löhne und Gehälter, aber auch Leistungen darüber hinaus. Fraport bietet eine hohe Arbeitsplatzsicherheit, gute Arbeitsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen, berufliche und persönliche Weiterbildungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Unternehmensethik.

Für ihr gesellschaftliches, kulturelles und soziales Engagement richtet sich die Fraport AG nach dem Förderkonzept „Aktiv für die Region“. Es dient in erster Linie der Vereinsförderung und der Unterstützung der ehrenamtlichen Tätigkeiten in der Region rund um den Flughafen Frankfurt. Darüber hinaus sieht sich die Fraport AG von jeher in besonderem Maße dazu verpflichtet, die vom Flughafenbetrieb ausgehenden ökologischen Auswirkungen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus mit der Einrichtung eines Umweltfonds ebenfalls zu berücksichtigen. Die internationalen Konzern-Gesellschaften steuern ihr gesellschaftliches Engagement entsprechend den lokalen Anforderungen.

### **Struktur und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat**

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

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

#### **Vorstand**

Der Vorstand der Fraport AG besteht seit dem 1. September 2014 aus den vier Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitzender), Anke Giesen, Michael Müller und Dr. Matthias Zieschang. Der Vorstand führt als Leitungsorgan die Geschäfte des Unternehmens. Er ist im Rahmen der aktienrechtlichen Vorschriften an das Interesse und die gesellschaftspolitischen Grundsätze des Unternehmens gebunden. Grundlage seiner Arbeit ist darüber hinaus eine Geschäftsordnung, die vom Aufsichtsrat genehmigt wurde. Dieser Geschäftsordnung ist als Anlage auch der Geschäftsverteilungsplan des Vorstands beigefügt, in dem die Ressortzuständigkeiten geregelt ist.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für einige Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu investitions- oder beteiligungsbezogenen Maßnahmen oberhalb einer Wertgrenze von 10 Mio €, soweit diese nicht in einem Wirtschaftsplan vorgesehen sind, dem der Aufsichtsrat zugestimmt hat. Die Dauer der Bestellung der Vorstandsmitglieder ist langfristig orientiert und beträgt – wie bereits

ausgeführt – in der Regel fünf Jahre. Die Vergütung der Vorstände besteht aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen. Eine detaillierte Aufstellung der Vergütung ist im Vergütungsbericht des Konzern-Lageberichts angegeben.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich und ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder an der Sitzung teilnimmt. Er beschließt mit einfacher Stimmenmehrheit der an der Beschlussfassung teilnehmenden Vorstandsmitglieder. Bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.

### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Fraport AG überwacht die Geschäftsführung des Vorstands. Er ist paritätisch aus Vertretern der Anteilseigner und Arbeitnehmer zusammengesetzt und besteht aus 20 Mitgliedern. Die zehn Anteilseignervertreter werden von der Hauptversammlung, die zehn Arbeitnehmervertreter entsprechend den Maßgaben des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) von den Beschäftigten für fünf Jahre gewählt. Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben und ist demnach beschlussfähig, wenn – auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen Einberufung – mindestens die Hälfte seiner Mitglieder persönlich oder durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung teilnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, soweit das Gesetz nichts anderes zwingend bestimmt. Bei Stimmgleichheit steht dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der aus dem Kreis der Anteilseignervertreter kommt, eine zweite Stimme zu. Darüber hinaus regelt die Geschäftsordnung insbesondere die Bildung und die Befugnisse von Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2018: siebenmal) und überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Im Bericht des Aufsichtsrats resümiert er jährlich seine Aktivitäten des vergangenen Geschäftsjahres. Eine detaillierte Aufstellung seiner Vergütung ist im Vergütungsbericht des Konzern-Lageberichts angegeben.

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

### Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Vertreter der Anteilseigner	Vertreter der Arbeitnehmer (seit 29. Mai 2018)	Vertreter der Arbeitnehmer (bis 29. Mai 2018)
Karlheinz Weimar (Vorsitz)	Ronald Laubrock (stellvertretender Vorsitz)	Gerold Schaub (stellvertretender Vorsitz)
Uwe Becker	Claudia Amier	Dr. Roland Krieg
Kathrin Dahnke	Devrim Arslan	Mehmet Özdemir
Peter Feldmann	Hakan Bölükmeşe	Arno Prangenberg
Peter Gerber	Hakan Cicek	Hans-Jürgen Schmidt
Dr. Margarete Haase	Detlev Draths	Werner Schmidt
Frank-Peter Kaufmann	Dr. Ulrich Kipper	Edgar Stejskal
Lothar Klemm	Birgit Kother	
Michael Odenwald	Qadeer Rana	
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	Katharina Wesenick	

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

## Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2018	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen</li> <li>&gt; Befassung               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses</li> <li>&gt; mit der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance</li> </ul> </li> <li>&gt; Stellungnahme               <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; zum Wirtschaftsplan und zu zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum Lage- und Konzern-Lagebericht, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands</li> <li>&gt; zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten</li> </ul> </li> <li>&gt; Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers</li> <li>&gt; Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu</li> </ul>	4	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Ronald Laubrock (stellvertretender Vorsitz, seit 29. Mai 2018) Uwe Becker Hakan Cicek (seit 29. Mai 2018) Kathrin Dahnke Dr. Ulrich Kipper (seit 29. Mai 2018) Lothar Klemm Qadeer Rana (seit 29. Mai 2018) Arno Prangenberg (stellvertretender Vorsitz, bis 29. Mai 2018) Dr. Roland Krieg (bis 29. Mai 2018) Hans-Jürgen Schmidt (bis 29. Mai 2018) Edgar Stejskal (bis 29. Mai 2018)
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer Investitionsmaßnahme (außerhalb des genehmigten Wirtschaftsplans) oder einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 €</li> <li>&gt; Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung</li> </ul>	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Katharina Wesenick (stellvertretender Vorsitz, seit 29. Mai 2018) Hakan Böllükmeşe (seit 29. Mai 2018) Detlev Draths (seit 29. Mai 2018) Peter Feldmann Frank-Peter Kaufmann Birgit Kother (seit 29. Mai 2018) Prof. Dr. Katja Windt Gerold Schaub (stellvertretender Vorsitz, bis 29. Mai 2018) Claudia Amier (bis 29. Mai 2018) Werner Schmidt (bis 29. Mai 2018) Edgar Stejskal (bis 29. Mai 2018)
Personalausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens</li> <li>&gt; Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung</li> </ul>	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Böllükmeşe (seit 29. Mai 2018) Michael Odenwald Qadeer Rana (seit 29. Mai 2018) Prof. Dr. Katja Windt Hakan Cicek (bis 29. Mai 2018) Mehmet Özdemir (bis 29. Mai 2018)
Präsidialausschuss	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung</li> <li>&gt; Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern</li> </ul>	Nach Bedarf	3	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Vorsitzender Ronald Laubrock (kraft Amtes, seit 29. Mai 2018) Claudia Amier Devrim Arslan (seit 29. Mai 2018) Detlev Draths (seit 29. Mai 2018) Peter Feldmann Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes, bis 29. Mai 2018) Werner Schmidt (bis 29. Mai 2018) Edgar Stejskal (bis 29. Mai 2018)

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2018	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Ausschuss gemäß § 27 MitbestG	> Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Ronald Laubrock (kraft Amtes, seit 29. Mai 2018) Claudia Amier Lothar Klemm Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes, bis 29. Mai 2018) Devrim Arslan (bis 29. Mai 2018)
Nominierungsausschuss	> Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung	Nach Bedarf	1	3	Karlheinz Weimar Uwe Becker Dr. Margarete Haase

### Aktionäre und Hauptversammlung

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

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

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

#### Zielgrößen für den Vorstand

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

Der Aufsichtsrat hat im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 eine Zielgröße von 25 % für den Frauenanteil im Vorstand der Fraport AG festgelegt. Diese Zielgröße sollte bis zum 30. Juni 2017 erreicht sein. Da der Vorstand aus einem weiblichen und drei männlichen Mitgliedern besteht, ist diese Zielgröße im Geschäftsjahr 2018 erreicht. Mit der Bestellung eines weiteren männlichen Vorstandsmitglieds durch den Aufsichtsrat zum 1. Juli 2019 wird diese Zielgröße verfehlt werden. Die Zielgröße bleibt jedoch unverändert Maßgabe zukünftiger Entscheidungen hinsichtlich der Besetzung des Vorstands.

#### Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

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

Für die Fraport AG hat der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von 30,0 % Frauenanteil für die darunterliegende

Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) per 31. Dezember 2021 festgelegt. Zum Bilanzstichtag 2018 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 26,9 % und in der zweiten Führungsebene bei 24,5 %.

### **Geschlechterquote im Aufsichtsrat**

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

Der Aufsichtsrat hat insoweit im Rahmen seiner Sitzung vom 18. September 2015 beschlossen, dass diese Quoten von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen sind. Dieser Anforderung wurde im Rahmen der Neuwahlen zum Aufsichtsrat 2018 Rechnung getragen, denn derzeit besteht der Aufsichtsrat aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dieser Zielsetzung entsprechend besteht der Aufsichtsrat seit der Hauptversammlung 2018 aus drei weiblichen und sieben männlichen Anteilseignervertretern sowie drei weiblichen und sieben männlichen Arbeitnehmervertretern.

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

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

Darüber hinaus haben sie sich entsprechend der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 5 DCGK im Vorfeld der Aufsichtsratswahl 2018 bei dem jeweiligen Kandidaten vergewissert, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann.

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

## Weitere Angaben

### Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

### Anteilsbesitz der Organe

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

### Risiko- und Chancenmanagement

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

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

### **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

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

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der Lage- und Konzern-Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2018 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“), die Fraport damit im sechsten aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Die nach Ziffer 7.2.1. Absatz 1 DCGK erforderliche Unabhängigkeitserklärung zur Vorbereitung der Wahl wurde von PwC abgegeben. Die Durchführung der Abschlussprüfung erfolgt nach den deutschen Prüfungsgrundsätzen. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

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

### **Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts**

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und den Corporate Governance Bericht hat der Vorstand am 19. März 2019 unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) offengelegt.



# Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht

## Darstellung des Geschäftsmodells

Der Fraport-Konzern zählt mit seinem internationalen Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Konzernen. Fraport erbringt sämtliche operative wie auch administrative Leistungen des Flughafen- und Terminalbetriebs sowie damit im Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Planungs- und Beratungsleistungen zählen ebenfalls zum Leistungsspektrum. Wesentlich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Konzerns ist der Passagierverkehr, der sich auf einen Großteil der erbrachten Unternehmensleistungen auswirkt.

Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG, den Flughafen Frankfurt als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit mehr als 9.800 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 21.900 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 30 Flughäfen aktiv. Nähere Informationen zum Geschäftsmodell, zur Wettbewerbsposition sowie zur Struktur sind im Konzern-Lagebericht im Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 54 sowie im Lagebericht der Fraport AG im Kapitel „Grundlagen der Fraport AG“ ab Seite 4 zu finden.

## Über diesen Bericht

In diesem zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht gemäß §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB werden die Aktivitäten des Fraport-Konzerns (Fraport AG und alle vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, nachfolgend: „Fraport“) sowie der Fraport-Muttergesellschaft (nachfolgend: „Fraport AG“) beschrieben. Es ist kenntlich gemacht, ob sich die Erläuterungen auf den Fraport-Konzern oder auf die Fraport AG beziehen.

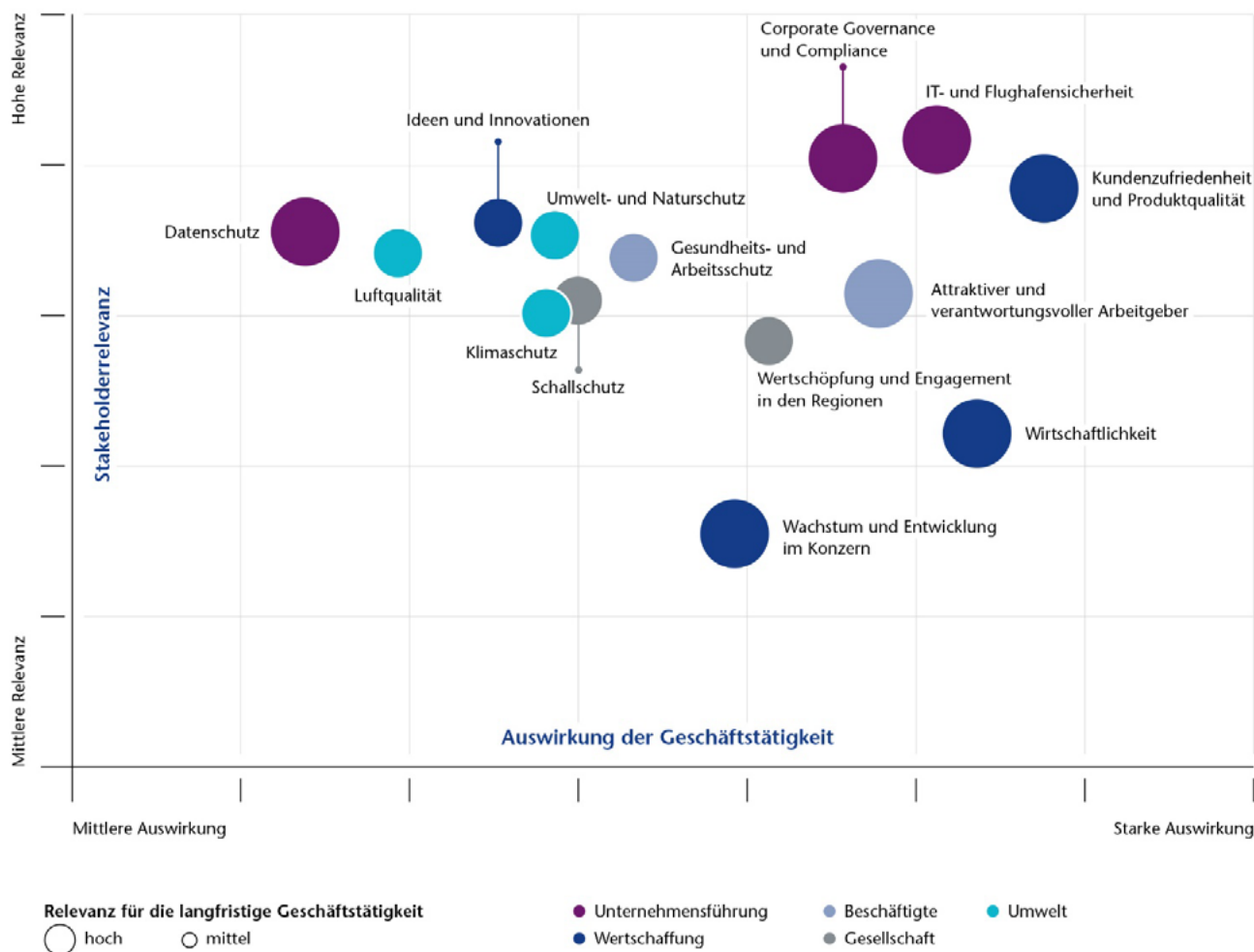
## Ableitung der Wesentlichkeit

Im Geschäftsjahr 2018 hat Fraport die Umsetzung der – auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds – weiterentwickelten Konzern-Strategie fortgesetzt. Das Leitbild beinhaltet die Konzern-Ziele „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Lernende Organisation & Digitalisierung“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“. Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage der Konzern-Strategie.

Der Vorstand hat – abgeleitet von diesen Unternehmenszielen – sechs bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren gemäß § 315 Absatz 3 HGB in Verbindung mit § 289 Absatz 3 HGB definiert. Diese sind: Globalzufriedenheit der Passagiere, Gepäck-Konnektivität, Mitarbeiterzufriedenheit, Frauen in Führungspositionen, Krankenquote und CO<sub>2</sub>-Emission. Diese Leistungsindikatoren sind ebenfalls im Konzern-Lagebericht in den Kapiteln „Steuerung“, „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ und „Geschäftsausblick“ ab Seite 67 sowie in den gleichnamigen Kapiteln des Lageberichts der Fraport AG ab Seite 10 nachzulesen.

Die Wesentlichkeitsmatrix nach den Vorgaben des von Fraport genutzten Rahmenwerks der Global Reporting Initiative ist das Ergebnis eines systematischen Austauschs mit internen und externen Stakeholdern. 2018 hat die Fraport AG in einem strukturierten Prozess die Auswahl der Themen geprüft. Das Fraport-Management und Vertreter der wichtigsten Stakeholder (Analysten, Anteilseigner, Arbeitnehmervertreter, Banken, Beschäftigte, Fluggesellschaften, Flughafenanwohner, Geschäftspartner, Investoren, Medien, NGOs, Passagiere, Politik und Behörden, Wirtschaftsverbände, Wissenschaft) bestätigten in einer Onlinebefragung die Relevanz der vorhandenen Themen. Zusätzlich wurden die Themenfelder „Corporate Governance und Compliance“, „Datenschutz“, „IT- und Flughafensicherheit“ sowie „Luftqualität“ aufgenommen. Beide Gruppen wurden außerdem gebeten, eine Priorisierung vorzunehmen. Anschließend wurde die neue Matrix vom Vorstand bestätigt. Die folgende Grafik zeigt die Auswirkungen der direkten und indirekten Geschäftstätigkeiten auf den entsprechenden Aspekt, die Relevanz für die Stakeholder sowie die Relevanz für die Geschäftstätigkeit von Fraport.

## Wesentlichkeitsmatrix



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

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten handelsrechtlichen Anforderungen wurden die gemäß der Wesentlichkeitsdefinition der Global Reporting Initiative (GRI) identifizierten wesentlichen Themenfelder wie folgt den gemäß § 289c Absatz 2 HGB berichtspflichtigen nichtfinanziellen Aspekten zugeordnet: Der Aspekt „Arbeitnehmerbelange“ entspricht in der Wesentlichkeitsmatrix der Dimension „Beschäftigte“ und ist untergliedert in die Sachverhalte „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ sowie „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“. Der Aspekt „Sozialbelange“ entspricht der Dimension „Gesellschaft“ mit den Sachverhalten „Schallschutz“ sowie „Engagement in den Regionen“, der Aspekt „Umweltbelange“ entspricht der Dimension „Umwelt“ mit den Sachverhalten „Klimaschutz“, „Umwelt- und Naturschutz“ und „Luftqualität“. Die Aspekte „Achtung der Menschenrechte“ sowie „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“ sind in der Wesentlichkeitsmatrix im Punkt „Corporate Governance und Compliance“ zusammengefasst.

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

Die finanziellen Belange sind nicht Bestandteil dieses Berichts, jedoch dem Konzern-Lagebericht im Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 83 sowie dem gleichnamigen Kapitel des Lageberichts der Fraport AG ab Seite 24 zu entnehmen. Das betrifft die Themen „Wirtschaftlichkeit“, „Wachstum und Entwicklung im Konzern“, „Ideen und Innovationen“ sowie „Wertschöpfung“.

## Verwendung von Rahmenwerken

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht orientiert sich an den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) Standards. Die Wesentlichkeitsanalyse sowie die Erläuterungen zu den Aspekten „Achtung der Menschenrechte“, „Bekämpfung von Korruption und Bestechung“, „Kundenzufriedenheit und Sicherheit“, „Arbeitnehmer-“, „Umwelt-“ und „Sozialbelange“ wurden unter Bezugnahme auf die Vorgaben der GRI erstellt. Der GRI-Bericht des Fraport-Konzerns zum Geschäftsjahr 2018 ist unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) ab 8. Mai 2019 verfügbar. Verweise auf Angaben außerhalb des Konzern-Lageberichts beziehungsweise Konzern-Abschlusses sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts.

## Identifikation von Risiken

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

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

Für das Geschäftsjahr 2018 ergaben sich für den Fraport-Konzern und die Fraport AG im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten, über die im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ des Konzerns auf Seite 113 sowie der Fraport AG auf Seite 42 aufgeführten wesentlichen Risiken hinaus, keine weiteren berichtspflichtigen Risiken, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage der Kapitalgesellschaft sowie der Auswirkungen ihrer Tätigkeit auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind.

## Geschäftsmodell-spezifische Betrachtung der Lieferkette und Beschaffung

Im Unterschied zu produzierenden Unternehmen besitzt die Lieferkette keine vergleichbare Relevanz, sondern die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und die Funktionalität der dafür notwendigen Infrastruktur steht im Fokus. Unabhängig davon ist die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und Lieferanten von wesentlicher Bedeutung. Die Konzern-Gesellschaften verfügen jeweils über ein eigenes Beschaffungsmanagement.

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

Die Fraport AG verpflichtet sich grundsätzlich zur konsequenten Ausrichtung ihres Einkaufs von Produkten und Dienstleistungen an Nachhaltigkeitskriterien. Darüber hinaus hat das Unternehmen 2016 als eines der ersten im Bundesland Hessen eine vom Hessischen Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz initiierte Zielvereinbarung unterzeichnet. Dabei werden neben ökonomischen auch soziale und ökologische Kriterien in die Kaufentscheidungen einbezogen.

Die Fraport AG hat eine heterogene Bedarfsstruktur. Sie reicht von Architektenleistungen über die Erstellung von Flughafeninfrastruktur und deren Instandhaltung, Büromaterial und IT-Leistungen bis hin zu Flugzeugschleppern. Über 60 % (rund 528 Mio €) des Auftragsvolumens der Fraport AG von rund 874 Mio € gingen 2018 an Unternehmen im Rhein-Main-Gebiet. Rund 98 % des Auftragsvolumens wurden an Lieferanten und Dienstleister mit Sitz in Deutschland, etwa 1 % innerhalb der EU und circa 1 % in den USA und der Schweiz vergeben. Da in diesen Ländern vergleichbare Rechtsnormen existieren, insbesondere bezogen auf die Achtung von Menschenrechten (siehe Seite 29) sowie hinsichtlich der Bekämpfung von Korruption und Bestechung (siehe Seite 30), gilt die erste Stufe der Lieferkette der Fraport AG als unkritisch. Obwohl die Beauftragungen von Geschäftspartnern und Lieferanten mit Sitz außerhalb der oben genannten Länder im Verhältnis zum gesamten Auftragsvolumen prozentual mit weniger als einem Prozent unwesentlich scheint, erfordern insbesondere Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten aus Risikoländern, den sogenannten „Primary Impact Countries“ (gemäß Aufstellung FTSE4Good Index) eine besondere Sorgfalt. Aus diesem Grund stellt einen wesentlichen Bestandteil eines monatlichen Regelreportings des Zentralbereichs „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ die Untersuchung der ersten Stufe der Lieferkette nach dem Herkunftsland der Auftragnehmer dar.

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

Die Fraport AG ist dem rechtskonformen Einsatz von Fremdpersonal auf Basis selbstständiger Dienst- und Werkverträge – in Abgrenzung zur Arbeitnehmerüberlassung – durch die Implementierung einer Fremdpersonal-Compliance im Rahmen einer Richtlinie zur Beauftragung und zum Einsatz von Fremdpersonal begegnet. Die Richtlinie beinhaltet einen verbindlichen Prüfprozess bei der Abgrenzung verschiedener Vertragstypen und reduziert die Gefahr des Entstehens von Scheindienstverträgen/-werkverträgen sowie verdeckten Arbeitnehmerüberlassungsverträgen. Dem Prüfprozess unterliegen dabei auch diejenigen Fremdpersonaleinsätze, die für die Fraport AG durch Konzern-Gesellschaften erbracht werden. Die Konzern-Gesellschaften stellen die rechtskonforme Beauftragung und den Einsatz von Fremdpersonal durch die Implementierung geeigneter Prozesse eigenständig sicher.

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

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

Die nach Auftragsvolumen fünf größten Lieferanten der Fraport AG sind die Unternehmen FraSec, FraGround, Total Mineralöl, FraCareS sowie Lüftungsanlagen- und Gebäudetechnik LAG. An den Konzern-Gesellschaften FraSec, FraGround sowie FraCareS ist die Fraport AG zu 100 % beteiligt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Bodenverkehrsdienst- und Sicherheitsdienstleistungen. Als vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften müssen sie den Verhaltenskodex für Mitarbeiter übernehmen und sind zudem zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum Compliance-Management-System (CMS) verpflichtet. Teil dieser Richtlinie ist die Anweisung, den Lieferantenkodex zum Teil der AGB zu machen und zu verwenden, soweit dies nach dem nationalen Recht für die Konzern-Gesellschaften möglich ist. Ist eine Integration in die AGB nicht oder nur unter Modifikation des

Lieferantenkodexes möglich, informiert die lokale Geschäftsführung den mit Compliance befassten Bereich der Fraport AG. Das Unternehmen Total Mineralöl versorgt den Standort Frankfurt mit Kraftstoffen und unterliegt wie auch die Lüftungsanlagen- und Gebäudetechnik LAG den zuvor beschriebenen Vergabebedingungen.

Auch die internationalen Konzern-Gesellschaften sind zur Einhaltung der Konzern-Richtlinie zum CMS mit allen Bestandteilen verpflichtet. Das betrifft insbesondere große Bauvorhaben wie den Terminal-Neubau am Flughafen Lima. Dort wird die Einhaltung des Fraport-Lieferantenkodexes Vertragsbestandteil mit dem Generalunternehmer sowie den von ihm beauftragten Nachunternehmern sein. Fraport Greece verpflichtet Geschäftspartner und Lieferanten, ebenfalls den Fraport-Lieferantenkodex einzuhalten, der Vertragsbestandteil mit dem Generalunternehmer für den Ausbau und die Modernisierungsmaßnahmen an den griechischen Regionalflughäfen ist. Auch bei den brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre ist der Fraport-Lieferantenkodex Teil des Vertrags mit dem Generalunternehmer.

### **Zusammenhänge mit dem Abschluss**

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

### **Freiwillige externe Prüfung**

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Prüfungssicherheit durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft unterzogen. Der uneingeschränkte Vermerk ist der Seite 50 zu entnehmen.

## ***Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung von Korruption und Bestechung***

### **Achtung der Menschenrechte**

Der Fraport-Konzern hat sich der Einhaltung der wichtigsten international anerkannten Verhaltenskodizes – den Prinzipien des UN Global Compact, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und den Kernarbeitsnormen der International Labor Organization (ILO) – verpflichtet. Entsprechend den Werten im Fraport-Verhaltenskodex will Fraport integer, ökonomisch und ökologisch zukunftsfähig wirtschaften. Diese Verantwortung ist im Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter definiert. Die gleiche Erwartungshaltung findet sich im Fraport-Lieferantenkodex. Von Lieferanten und Dienstleistern erwartet Fraport, dass sie dieselben Standards in Bezug auf den Umgang mit Beschäftigten und Integrität im Geschäftsverkehr einhalten. Der Lieferantenkodex stellt die Achtung der Menschenrechte bei Beauftragungen sicher und schließt auch Nachunternehmer ein.

Fraport lehnt jegliche Form von Zwangs- oder Kinderarbeit ab. Unter anderem wird innerhalb des Konzerns die Einhaltung des Mindestalters für die Zulassung zur Beschäftigung im Einklang mit den jeweiligen nationalen Bestimmungen gewährleistet. Allen Beschäftigten stehen über interne Informationsportale der Verhaltenskodex und die übrigen im Fraport-Konzern jeweils maßgeblichen Compliance-Regelwerke zur Verfügung.

Fraport hat geeignete Berichtswege für etwaige Menschenrechtsverstöße angelegt. Im Zuge der halbjährlichen Compliance-Berichterstattung wird der Vorstand über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen informiert.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen gegen Menschenrechte ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS<sup>®</sup>-System), das im Fraport-Konzern zur Verfügung steht. Darüber hinaus hat die Fraport AG eine externe Rechtsanwältin als Ombudsfrau für alle Beschäftigten in den deutschen Konzern-Gesellschaften sowie Kunden, Lieferanten und sonstige Geschäftspartner beauftragt. Ihre Aufgabe ist die Entgegennahme, rechtliche Prüfung und Weiterleitung

von Hinweisen über unternehmensschädigendes rechtswidriges Verhalten. Außerdem steht den Beschäftigten in Deutschland eine interne Vertrauensperson zur Verfügung.

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

In ihrer im Geschäftsjahr 2018 aktualisierten „Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“ hat die Konzern-Gesellschaft Lima die Anforderungen an die sozial und ökologisch verträgliche Umsetzung des Flughafen-Ausbaus festgeschrieben. Zudem bekennt sich die Konzern-Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen.

Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre haben neben der Einführung des elektronischen Hinweisgebersystems im Jahr 2018 ein monatliches Treffen implementiert, bei dem unter anderem der Schutz der Beschäftigten im Fokus steht. Für die Durchführung des Ausbauprogramms ist die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre im Rahmen des Konzessionsvertrags verpflichtet, die Umsiedlung von gut 900 Familien zu veranlassen. Die Umsiedlung erfolgt nach einem strukturierten und in Brasilien bereits etablierten Prozess. Durch die enge Kooperation mit den zuständigen Behörden der Stadtverwaltung und der Landesregierung ist die strikte Einhaltung der lokalen Gesetzgebung garantiert. Die betroffenen Familien sind durch die Konzern-Gesellschaft Porto Alegre zu entschädigen.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle von Menschenrechtsverletzungen sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt. Im Berichtszeitraum erfolgten bei Fraport keine Beschwerden im Zusammenhang mit Menschenrechten, die durch formale, organisatorische Beschwerdemechanismen eingereicht wurden.

## **Bekämpfung von Korruption und Bestechung**

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

Ziel der Compliance-Management-Systeme im Fraport-Konzern ist eine integre und wertebasierte Unternehmensführung, die über eine bloße Normtreue hinausgeht. Die wertebasierte Unternehmenskultur ist die Grundlage der beständigen Fortentwicklung der Compliance-Management-Systeme. Sie sind präventiv ausgerichtet und sollen die Fraport-Beschäftigten dazu anhalten, Compliance-Risiken und -Verstöße frühzeitig bewusst wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren. Für die Fraport AG hat sich der Vorstand ausdrücklich zur Einhaltung dieser wertebasierten Compliance verpflichtet. Damit und mit dem konzernweit geltenden Verhaltenskodex sowie diversen Kommunikationsmaßnahmen unterstützt er die Verantwortung der Geschäftsführungen der Konzern-Gesellschaften sowie der Beschäftigten der Fraport AG und ihrer Führungskräfte bei der kontinuierlichen Umsetzung der Compliance-Ziele.

Der Vorstand wird durch eine halbjährliche Compliance-Berichterstattung über die Aktivitäten des mit Compliance befassten Bereichs der Fraport AG und den Stand der Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung informiert. Allen Beschäftigten stehen über interne Informationsportale sowohl der Verhaltenskodex als auch die Compliance-Richtlinien zur Verfügung.

Ein wichtiges Instrument zur Vorbeugung beziehungsweise Aufdeckung von Verstößen – und damit zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung – ist das zertifizierte elektronische Hinweisgebersystem (BKMS®-System), das im Fraport-Konzern zur Verfügung steht. Die von der Fraport AG beauftragte Ombudsfrau nimmt Hinweise von Beschäftigten der deutschen Konzern-Gesellschaften und der Fraport AG sowie von Kunden, Lieferanten und sonstigen Geschäftspartnern entgegen, die Korruption und Bestechung zum Gegenstand haben können. Beschäftigte in Deutschland können sich zudem an die interne Vertrauensperson wenden.

Zur Stärkung der Integrität und Korruptionsvermeidung hat die Fraport AG im Geschäftsjahr 2018 den Umgang mit Geschenken und Einladungen in einer neuen Richtlinie geregelt.

Im Strategischen Geschäftsbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ der Fraport AG besteht eine Compliance-Due-Diligence als Regelprozess, sodass wesentliche Compliance-Aspekte – wie zum Beispiel die Geschäftspartnerprüfung zu Themen wie Korruption, Preisabsprachen und Betrug – bei jedem Investitionsvorhaben und bei Consultingleistungen berücksichtigt werden.

Die interne Revision erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsleistungen in allen wesentlichen Geschäftseinheiten der Fraport AG, deren Tochter- und Gemeinschaftsunternehmen sowie Beteiligungsgesellschaften und führt Compliance-Audits durch. Die Prüfungsschwerpunkte werden auf der Grundlage eines standardisierten und risikoorientierten Planungsprozesses erstellt.

Die Konzern-Gesellschaften setzen die Fraport-Standards für das CMS auf Grundlage der Richtlinie zum Konzern-CMS um. Über die Compliance-Management-Systeme der Konzern-Gesellschaften wird die Unternehmenskultur der Fraport AG in den gesamten Konzern transportiert. Bei den lokalen Compliance-Management-Systemen steht analog der Fraport AG die Compliance-Risiko-Analyse im Vordergrund. Auf Grundlage der Compliance-Risiko-Analyse werden von den Konzern-Gesellschaften Maßnahmen zur Korruptionsprävention abgeleitet. Dazu gehören zum Beispiel Schulungsmaßnahmen und die Einführung von Prozessen.

Im Rahmen großer Finanzierungsprojekte werden in Konzern-Gesellschaften weitere Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung implementiert, zum Teil auch im Rahmen von Vorgaben von Fremdkapitalgebern. Die Konzern-Gesellschaft Lima hat etwa im Rahmen der Ausschreibungen für den Ausbau des Flughafens sämtliche Bieter zur Unterzeichnung von Antikorruptionsvereinbarungen verpflichtet. Im Einklang mit brasilianischem Recht haben die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre ihre Beschäftigten im Geschäftsjahr 2018 zum Thema Antikorruption geschult sowie die Führungskräfte gesondert informiert.

Über die zuvor genannten organisatorischen Konzepte zur Identifikation und Meldung von Auffälligkeiten ist sichergestellt, dass der Vorstand unmittelbare Kenntnis über erkannte Fälle von Korruption und Bestechung sowie über relevante eingegangene Hinweise dazu erlangt. Im Geschäftsjahr 2018 wurde kein Vertrag mit einem Geschäftspartner wegen Korruptionsvorwürfen beendet.

## **Kundenzufriedenheit und Sicherheit**

### **Kundenzufriedenheit und Produktqualität**

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

Auch bei den internationalen Konzern-Gesellschaften steht die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen, die über Konzessionsverträge betrieben werden (siehe auch Konzern-Lagebericht Kapitel „Grundlagen des Konzerns“ ab Seite 54), sind vertraglich zur Erhebung der Passagierzufriedenheit verpflichtet. Sie wird an den unterschiedlichen

Standorten mit verschiedenen Kennzahlen gemessen (siehe auch Konzern-Lagebericht Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 103). Soweit sinnvoll, soll diese Erhebungssystematik mittelfristig vereinheitlicht werden.

Die Passagierzufriedenheit am Flughafen Lima lag im Jahr 2018 bei 94 % (2017: 82 %). Diverse Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bei den Servicedienstleistungen wurden von den Reisenden positiv wahrgenommen. So wurden unter anderem die Zollabfertigung verbessert und das Erscheinungsbild der öffentlichen Terminalflächen sowie das Retailangebot aufgewertet. An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote bei knapp 74 %. Dabei wurde im Geschäftsjahr 2018 zum ersten Mal die Erhebungssystematik der Fraport AG angewendet. Aus dem Vorjahreswert von 97 % ergibt sich mit der neuen Systematik ein Zufriedenheitswert von 82 % und damit ein Rückgang um 8 Prozentpunkte. Während sich die Zufriedenheit am Flughafen Varna erhöhte, verschlechterte sich diese in Burgas aufgrund der hohen Terminalauslastung im Sommer.

Trotz eines deutlichen Anstiegs der Passagierzahlen stieg die Zahl der Beschwerden in Ljubljana nur leicht auf 81 (im Vorjahr: 64). Seit März 2018 hat Fraport Greece ein erweitertes Marktforschungsprogramm an allen 14 Flughäfen gestartet. Basierend auf diesen Umfrageergebnissen im Sommer 2018 erhielten alle Flughäfen – trotz Bauarbeiten – eine Gesamtbewertung von über 3,00 (im Maßstab 1 bis 5, 1: extrem schlecht und 5: exzellent). Die drei bestplatzierten Flughäfen waren Rhodos (4,06), Aktio (3,94) und Kefalonia (3,86). An den beiden brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre wird, im Rahmen der Konzessionsvorgaben, zukünftig eine Messung der Passagierzufriedenheit eingeführt. Erste Ergebnisse werden für das zweite Quartal 2019 erwartet.

Um bei steigenden Verkehrszahlen die Servicequalität zu sichern und den steigenden Anforderungen von Passagieren und Airlines gerecht zu werden, führt Fraport an den Konzern-Flughäfen umfangreiche Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch. Beispielweise wird am Flughafen Lima ein neues Terminal sowie eine zweite Start- und Landebahn gebaut.

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

Die Zufriedenheit der Fluggäste gilt als das wichtigste Kriterium zur Messung der Servicequalität. Die Globalzufriedenheit beschreibt die Zufriedenheit der Passagiere mit den angebotenen Leistungen und dem Service am Flughafen Frankfurt insgesamt. Fraport hat sich zum Ziel gesetzt, die Zufriedenheit der Kunden zu halten und weiter zu steigern. Trotz der voraussichtlichen temporären Überlastung der Terminalinfrastruktur durch das Verkehrswachstum in den nächsten Jahren strebt die Fraport AG einen Zielwert von mindestens 80 % an. Mit der Inbetriebnahme des Flugsteigs G 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 Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2018 mit 86 % um einen Prozentpunkt über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 85 %).

Der Flughafen Frankfurt verzeichnete mit 69,5 Millionen Passagieren im Jahr 2018 im Vorjahresvergleich ein starkes Wachstum um 7,8 %. Dadurch kam es zu Verkehrsspitzen (vor allem in den Ferien und an Feiertagen) zu erhöhten Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen. Dies spiegelte sich unter anderem in einem gestiegenen Beschwerdeaufkommen zum Sicherheitskontrollprozess wider. Die Passagierzufriedenheit mit der Wartezeit an den Sicherheitskontrollstellen erreichte im Jahr 2018 80 % (im Vorjahr: 81 %), die Zufriedenheit mit der Freundlichkeit des Sicherheitspersonals betrug 82 % (im Vorjahr: 82 %). Trotz der sehr guten Ergebnisse bei den meisten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit im Geschäftsjahr 2018, liegt der Fokus auf der Verbesserung der Performance insbesondere bei 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.

Mit dem im Jahr 2010 gestarteten Serviceprogramm „Great to have you here!“ ist es gelungen, die Globalzufriedenheit der Fluggäste am Flughafen Frankfurt signifikant zu steigern. In fünf Teilprogrammen wurden vor allem die Orientierung und Wegeführung, das Ambiente und der Komfort sowie das Angebot an Entspannungs-, Arbeits- und Entertainmentmöglichkeiten in den Terminals deutlich verbessert. Die Maßnahmen konnten zum Großteil 2018 abgeschlossen werden, einzelne Maßnahmen wie die Sanierung der Sanitäranlagen werden im Geschäftsjahr 2019 fortgeführt. Parallel dazu besuchten 2018 circa 1.100 Beschäftigte Schulungsveranstaltungen im Rahmen des Programms „Service Excellence“, um die Gastfreundschaft und Serviceorientierung am Flughafen Frankfurt weiter zu verbessern. In 2018 betrug die Zufriedenheit der Passagiere mit der Gastfreundschaft des Flughafenpersonals 91 % und konnte somit signifikant gesteigert werden (im Vorjahr: 85%).



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

Der Vorstand der Fraport AG wird quartalsweise mit einem Reporting über die wichtigsten Kennzahlen der Passagierzufriedenheit informiert und an Entscheidungsprozessen beteiligt. Darüber hinaus werden vom Vorstand für die wichtigsten Kriterien der Passagierzufriedenheit jährlich Zielwerte verabschiedet, die für alle betreffenden Unternehmensbereiche und teilweise für Dienstleister maßgeblich sind. Maßnahmen zur Verbesserung werden vorrangig über das Serviceprogramm, Schulungen für Mitarbeiter sowie weitere Infrastrukturprojekte abgebildet. Die strategische Relevanz der Globalzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Konzern-Lagebericht und Lagebericht der Fraport AG jeweils im Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76 beziehungsweise ab Seite 16).

Einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben die zuverlässige Verladung des Reisegepäcks bei Abflügen und die schnelle Gepäckaushandlung bei ankommenden Flügen. Die Kennzahl Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Flughafen Frankfurt zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität von der guten Qualität der Gepäckprozesse – eine Hauptaufgabe der Bodenverkehrsdienste. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt als Hub-Flughafen mit einem Umsteigeanteil von mehr als 55 % einen hohen Anteil an Transfergepäck zu bewältigen hat. Ziel ist es, langfristig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen. Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr 98,4 % und lag damit um 0,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert und dem Zielwert von 98,5 %. Insbesondere verspätete Flüge sowie schlechte Wetterverhältnisse hatten einen negativen Einfluss auf die zeitgerechte Gepäckverladung. Um zukünftig auch bei steigender Anzahl der Gepäckstücke die Konnektivität auf dem bereits hohen Niveau zu halten, arbeitet Fraport kontinuierlich an Optimierungsmaßnahmen, die im Rahmen regelmäßiger Performancegespräche eng mit den Fluggesellschaften abgestimmt und umgesetzt werden. Um bei dem starken Verkehrswachstum im Geschäftsjahr 2018 die Gepäckabfertigung auf hohem Niveau zu halten, wurde zum einen die Personalrekrutierung deutlich ausgeweitet. Zum anderen wurden die IT-Prozesse weiter optimiert, um die Stabilität der IT-Infrastruktur der Gepäckförderanlage auch unter hoher Belastung sicherzustellen.

Der Vorstand wird monatlich über die Entwicklung der Gepäck-Konnektivität informiert. Die Bereichsleiter erhalten täglich Informationen, so dass bei einer Verschlechterung entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen werden können, um die Qualität wiederherzustellen. Mit den Airlines werden die Werte regelmäßig besprochen und bei Bedarf Maßnahmen zur Verbesserung umgesetzt. So erhält beispielsweise die Deutsche Lufthansa in kurzen Abständen ein detailliertes Monitoring und Verbesserungsmaßnahmen werden gemeinsam gesteuert.

Als weiterer Baustein zur Messung der Kundenzufriedenheit beziehungsweise Servicequalität am Flughafen Frankfurt wird unter anderem das jährlich erscheinende Ranking der Top-100-Flughäfen der Unternehmensberatung Skytrax herangezogen. Weltweit belegte der Flughafen Frankfurt auf Basis von Onlinebefragungen der Passagiere im Jahr 2018 den zehnten Platz (2017: Platz zehn).

## **IT- und Flughafensicherheit**

Sicherheit ist die wesentliche Voraussetzung für den Luftverkehr, das gilt für den Passagier- und den Frachtverkehr gleichermaßen. Dementsprechend hat das Sicherheitsmanagement für Fraport schon immer höchste Priorität.

Die 192 Mitgliedsstaaten (darunter alle Länder, in denen Fraport aktiv ist) der International Civil Aviation Organization (ICAO) haben sich vertraglich dazu verpflichtet, deren Sicherheitsstandards und -empfehlungen für Verkehrsflughäfen zu befolgen. Gleiches gilt für die 44 Mitgliedstaaten der europäischen Unterorganisation European Civil Aviation Conference (ECAC). Das nationale Recht regelt innerhalb dieses Rahmens die Zuständigkeiten. Im Unterschied zu den meisten EU-, ECAC- und

ICAO-Mitgliedsstaaten ordnet beispielsweise das deutsche Recht die Durchführung von Passagier- und Gepäckkontrollen staatlichen Stellen zu, während dies im Ausland in der Regel Aufgabe der Flughäfen ist. Auch ist die Anwendung strengerer Maßnahmen aufgrund einer lokalen Risikobewertung in einzelnen EU-Mitgliedsstaaten möglich.

Im Fraport-Konzern unterliegt jede Gesellschaft den Sicherheitsregelungen des jeweiligen Landes. Das Management ist gegenüber der Aufsichtsbehörde des jeweiligen Landes selbst für die Erfüllung der Auflagen zuständig. Die Sicherheitsbeauftragten der Konzern-Gesellschaften tauschen sich aber projekt- oder themenbezogen aus.

### **IT-Sicherheit**

Alle wichtigen Geschäfts- und Betriebsabläufe bei Fraport werden durch IT-Systeme und -Komponenten unterstützt. Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die weltweit gewachsene Gefahr von Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement trägt Fraport dieser Situation Rechnung. Das Ziel ist die Gewährleistung der Sicherheit unternehmenskritischer IT-Systeme und Daten. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Ihre Einhaltung wird regelmäßig durch die Interne Revision, das IT-Sicherheitsmanagement oder externe Berater überprüft (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113).

Die IT-Systeme der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die SAP-Systeme von Fraport Greece sind grundsätzlich in die Technik der Fraport AG integriert und werden dort betreut. Ausnahmen in diesem Zusammenhang sind nur mit Genehmigung des Vorstands möglich. Die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt verwenden eine eigene IT-Infrastruktur, die sie entsprechend den Konzern-IT-Sicherheitsrichtlinien schützen.

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 oder vertraulichen Daten führen. Um diesen Risiken zu begegnen, sind die unternehmenskritischen IT-Systeme grundsätzlich redundant ausgelegt und in räumlich getrennten Standorten untergebracht. Die Risiken aus dem Bereich IT-Sicherheit sind im Risikomanagementsystem enthalten.

Bei der Fraport AG ist ein eigener Bereich für die IT-Sicherheit zuständig. Seine Aufgaben sind unter anderem die fortlaufende Identifizierung und Umsetzung von Maßnahmen zur Erfüllung hoher Sicherheitsstandards.

Im Rahmen eines Arbeitskreises innerhalb des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft entwickelt die Fraport AG gemeinsam mit anderen Flughafenbetreibern, der Deutschen Lufthansa und der Deutschen Flugsicherung die Sicherheitsstandards der Branche weiter. Die Basis dafür sind die neuen Anforderungen des IT-Sicherheitsgesetzes für kritische Infrastrukturen (KRITIS). Das Ziel ist, durch die Selektion von Sicherheitsmaßnahmen, die Zuordnung der Maßnahmen zu vordefinierten Vertrauensleveln und die gegenseitige Prüfung, einen hohen Sicherheitsstandard innerhalb der Luftverkehrsbranche zu etablieren. Die Arbeiten sollen 2019 abgeschlossen und der Branchenstandard soll vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik freigegeben werden. Bei der Fraport AG werden bis Mitte 2019 mit dem Standard auch die gesetzlichen Vorgaben umgesetzt.

Aktuell wird dafür auch die Einführung eines einheitlichen Tools für alle Prozesse der IT-Security inklusive der Dokumentation geplant. Darüber hinaus koordiniert der Bereich die Sensibilisierungsmaßnahmen für Mitarbeiter und Externe für eine hohe Security-Awareness. Der IT-Sicherheitsbeauftragte der Fraport AG berichtet wöchentlich an den Chief Information Officer, alle zwei Monate auch im IT-Management-Board. Der Stand der IT-Sicherheit ist darüber hinaus Teil des jährlichen Management-reports für die Qualitätsmanagement-Zertifizierung ISO 9001. Ein eigenes Kennzahlensystem gibt jederzeit Auskunft über den Status von IT-Sicherheitsmaßnahmen, aufgliedert nach Security- und Compliance-Aspekten. Die sich daraus ergebende Gesamtnote wird regelmäßig an den Vorstand berichtet.

Die Risikomanagement- und Sicherheitsmanagementsysteme sowie ausgewählte Maßnahmen werden regelmäßig organisatorischen und technischen Audits unterzogen sowie von der Internen Revision überprüft. Im Jahr 2018 hat die Fraport AG erneut eine Vielzahl von Projekten umgesetzt, um der wachsenden Gefährdung durch die Informationstechnologie adäquat begegnen zu können. Unter anderem hat die Fraport AG ihre im Jahr 2012 begonnene Sensibilisierungskampagne aktualisiert. Zudem wurden neue Anforderungen aus dem IT-Sicherheitsgesetz wie die Meldepflicht von Vorfällen und die unabhängige Auditierung des Sicherheitslevels umgesetzt.

## Flughafensicherheit

Was im Deutschen mit dem Begriff „Sicherheit“ beschrieben wird, umfasst in der Fachsprache zwei unterschiedliche, aber miteinander verzahnte Aufgabenbereiche: Mit „Safety“ ist die betriebliche Sicherheit des gesamten Flugbetriebs und des Flughafengeländes gemeint. „Security“ ist im Sinne der Abwehr von terroristischen Gefahren und des Schutzes der zivilen Luftfahrt zu verstehen. Zu den entsprechenden Maßnahmen gehören Passagier-, Gepäck- und Frachtkontrollen sowie die Überprüfung der Zugangskontrolle von Flughafenbeschäftigten und Lieferanten.

### Safety

Das Safetymanagement-System (SMS) hat zum Ziel, Personen- und Sachschäden an Flugzeugen, Fahrzeugen oder der Infrastruktur durch Unfälle und technische Defekte zu vermeiden. So müssen beispielsweise alle Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen (Vorfeld und Rollfeld) eine SMS-Schulung absolvieren, bevor sie die Flugbetriebsflächen betreten dürfen. Aber auch das Notfall- und Krisenmanagement gehört zum Safetymanagement.

Am Flughafen Frankfurt ist die Fraport AG verpflichtet, ein SMS zu betreiben. Eingerichtet wurde es auf Basis der EU-Verordnung 2018/1139, 139/2014 und der einschlägigen Leitmaterialien. Mit dem SMS werden sicherheitsrelevante Ereignisse erfasst und bewertet sowie mögliche Schwachstellen aufgezeigt. Es richtet sich an alle Organisationen und Personen mit Zugang zu den Flugbetriebsflächen des Flughafens Frankfurt. Alle Faktoren, die die Sicherheit des Flughafenbetriebs beeinflussen können, werden im SMS berücksichtigt – seien sie technischer, organisatorischer oder menschlicher Natur. Zu diesem Zweck können interne und externe Beschäftigte Sicherheitshinweise oder -meldungen versenden. Sie werden auf Wunsch vertraulich behandelt und auch anonym entgegen genommen.

In der für alle am Flughafenbetrieb teilnehmenden Organisationen und Personen gültigen SMS-Ordnung werden die Zuständigkeiten, Verfahren und Betriebsabläufe dokumentiert, die zur Fortentwicklung der betrieblichen Sicherheit relevant sind. So enthält die SMS-Ordnung Vorgaben zur Identifikation von Gefahren sowie Anleitungen zu Prozess- und Risikobewertungen und ermöglicht vorausschauende Handlungsempfehlungen. Die SMS-Ordnung wurde zuletzt am 11. Dezember 2017 aktualisiert. Der EASA-Safety-Manager folgt den Vorgaben der European Aviation Safety Agency (EASA) und hat ein direktes Vortragsrecht an den Vorstand.

Als zentrale Melde- und Alarmierungsstelle für sicherheitsrelevante Angelegenheiten betreibt die Fraport AG am Flughafen Frankfurt eine Sicherheitsleitstelle, die bei Bedarf das Notfall- und Krisenmanagement aktiviert. Die Flughafenfeuerwehr, die medizinischen Dienste, der Rettungsdienst und die Sicherheitsdienste koordinieren dann den Einsatz vor Ort. Im „Emergency Response and Information Center“ (ERIC) nimmt ein Krisenstab seine Arbeit auf. Er koordiniert und veranlasst alle Maßnahmen, die über die Schaden- und Gefahrenabwehr an der Schadenstelle hinaus ein abgestimmtes Vorgehen erforderlich machen. Bei Bedarf wird das „Care Team“ aktiviert, das sich vor Ort um Fluggäste, Abholer und Angehörige kümmert oder eine sogenannte „Notfallinformationszentrale“ besetzt, um telefonische Anfragen zu bedienen. Das Care Team besteht aus freiwilligen Mitarbeitern der Fraport AG und der Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt, die für die jeweiligen Aufgabenstellungen aus- und fortgebildet werden.

Die Notfallplanung für den Flughafen Frankfurt „FRA Not“ dokumentiert, welche Vorbereitungen für verschiedene Notfallszenarien getroffen wurden, und definiert Verfahren, um die Auswirkungen zu minimieren. Dazu zählen insbesondere die Rettung von Menschen und Tieren, der Erhalt von natürlichen Lebensgrundlagen und Sachwerten sowie das Aufrechterhalten des Flughafenbetriebs. In der FRA Not sind Verfahren festgelegt, um alle an der Bewältigung von Notfällen beteiligten internen und externen Stellen zu koordinieren.

Um den Umgang mit Notfällen und anderen sicherheitsrelevanten Szenarien zu trainieren, sind regelmäßige Übungen an den Flughäfen international durch die ICAO und die EASA vorgeschrieben. Sie sind Voraussetzung für die Betriebsgenehmigung. Die Durchführung erfolgt unter der Verantwortung der jeweiligen Betreibergesellschaft.

Die Fraport AG probte im November 2018 gemeinsam mit der Deutschen Lufthansa, dem Gesundheitsamt Frankfurt, der Branddirektion Frankfurt, der Sonderisolerstation der Universitätsklinik Frankfurt sowie Rettungsdiensten und Behörden am Flughafen Frankfurt die Zusammenarbeit im medizinischen Notfall. In diesem Fall war die Übung nicht nur von ICAO und EASA, sondern auch nach den internationalen Gesundheitsvorschriften vorgeschrieben. Solche Übungen haben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb.

Das Szenario des Trainings basierte auf der Annahme, dass auf einem Flug nach Frankfurt zwei Passagiere Symptome einer ansteckenden Infektion aufweisen. Nach der fiktiven Landung übten die Ärzte des Gesundheitsamts und der Fraport AG die Prozesse an Bord. Auch die weitere medizinische Behandlung aller Passagiere sowie der Transport der infektiösen Fluggäste mit Spezialfahrzeugen der Feuerwehr in die Sonderisolierstation der Universitätsklinik Frankfurt gehörten dazu. Die Ergebnisse dienen der Fort- und Weiterbildung.

## **Security**

Sowohl die internationalen als auch die europäischen Vorschriften enthalten Vorgaben über die bauliche Gestaltung der Flughafeninfrastruktur zum Zwecke der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. Ziel der Sicherheitsmaßnahmen an Flughäfen ist es, Angriffe, wie Flugzeugentführungen, Sabotageakte oder terroristische Aktivitäten, zu verhindern.

In Deutschland gehören die Passagier- und Gepäckkontrollen gemäß § 5 LuftSiG zu den zentralen Funktionen der Gefahrenabwehr. Sie liegen im Hoheitsbereich des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat und werden von der Bundespolizei und durch von ihr beauftragte Dritte wahrgenommen. Am Flughafen Frankfurt führen derzeit sowohl Fraport-Beschäftigte als auch Beschäftigte der Konzern-Gesellschaft FraSec und anderer privater Sicherheitsdienstleister im Auftrag der Bundespolizei Luftsicherheitskontrollen durch.

Nach § 8 LuftSiG müssen alle Gebäude und das Gelände so gestaltet sein, dass der Flughafenbetrieb vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs geschützt werden kann und eine sachgerechte Durchführung sämtlicher Sicherheitsmaßnahmen gewährleistet ist. Dies betrifft insbesondere die Zutrittskontrollen zu den luftseitigen Bereichen sowie die Kontrolle von Personen, mitgeführten Gegenständen und Fahrzeugen vor dem Sicherheitsbereich. Hinzu kommen unter anderem die Umzäunung, das Ausweiswesen, die Schulung des eingesetzten Personals sowie der sichere und vor fremdem Zugriff geschützte Transport von kontrolliertem Gepäck. Diese Sicherungsmaßnahmen gehören zu der unmittelbaren Verantwortung des Flughafenbetreibers. Sie sind in einem Luftsicherheitsprogramm dargestellt, das vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen als Aufsichtsbehörde genehmigt wird.

Die Aus- und Weiterbildung des gesamten Sicherheitspersonals erfolgen konzernweit gemäß behördlichen und internen Vorgaben. Am Standort Frankfurt gelten die Schulungsanforderungen sowohl für das Sicherheitspersonal der Fraport AG als auch für das von der Konzern-Gesellschaft FraSec. Die Konzern-Gesellschaft FraSec führt die Zutritts- und Zufahrtskontrollen sowie die Personen- und Warenkontrollen beim Zutritt zu den sensiblen Teilen des Sicherheitsbereichs im Auftrag der Fraport AG durch.

Die Fraport AG beschränkt sich am Flughafen Frankfurt allerdings nicht auf die Umsetzung gesetzlicher Vorgaben, sondern entwickelt im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden eigenverantwortlich Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards. So wurde im Jahr 2018 der Zaun um die Startbahn West mit elektronischen Sensoren aufgerüstet, die automatisch jede Berührung melden. Außerdem testete die Fraport AG in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut ein Fahrzeug zur autonomen Zaunkontrolle. Als weitere Maßnahme wurde eine Security-Awareness-Kampagne mit dem Ziel aufgelegt, über verschiedene Medien die am Flughafen beschäftigten Menschen für sicherheitsrelevante Wahrnehmungen zu sensibilisieren und zur Meldung an die Sicherheitsleitstelle zu animieren. Während 2018 der Schwerpunkt auf Sicherheitsmaßnahmen in den Terminals lag, wird 2019 die Safety verstärkt einbezogen.

Als Betreiberin des Flughafens Frankfurt sieht es die Fraport AG als ihre Aufgabe an, für einen umfassenden Austausch aller für die Sicherheit relevanten Informationen, für eine fortlaufende Kommunikation und für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der für Sicherheit verantwortlichen Organisationen zu sorgen. Auf Arbeitsebene finden zu diesem Zweck regelmäßige Treffen mit Fluggesellschaften, Sicherheitsdienstleistern und Behörden im wöchentlichen oder monatlichen Rhythmus statt. Die Fraport AG lädt darüber hinaus mehrmals im Jahr die Leiter dieser Unternehmen und Behörden zu einem Informationsaustausch ein.

## Datenschutz

Der Schutz personenbezogener Daten hat für jedes Unternehmen Priorität. Als verantwortungsvoller Partner legt Fraport dabei stets den höchsten Maßstab an, unabhängig davon, ob es sich um Daten von Fluggästen, Kunden, Mitarbeitern oder Fremdfirmen handelt.

Das Datenschutzrecht hatte in Deutschland schon immer einen hohen Stellenwert und der Datenschutz wurde bereits seit 1980 durch das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) klar geregelt. Während das BDSG nur deutschlandweit gilt, vereinheitlicht die EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) seit Mai 2018 den Datenschutz in allen EU-Mitgliedsstaaten. Allerdings können bei der Umsetzung in nationales Recht Abweichungen bestehen.

Im Fraport-Konzern wirkt sich die DSGVO auf die Konzern-Gesellschaften innerhalb der EU aus. Der Vorstand wirkt bei den Konzern-Gesellschaften in anderen Teilen Europas ebenso auf die Einhaltung der Verordnung hin wie in Deutschland. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Konzern-Gesellschaften. Dieser Verantwortung sind die EU-Konzerngesellschaften nachgekommen. Dies wird seitens der Fraport AG nachgehalten. Bei den Konzern-Gesellschaften außerhalb der EU werden die Gesetze zum Datenschutz entsprechend den nationalen Vorgaben umgesetzt. Das Ziel ist einen datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten sicherzustellen und die Rechte von Betroffenen zu wahren.

Bei der Fraport AG überwacht der Datenschutzbeauftragte die Einhaltung der Vorschriften im Unternehmen. Er ist dem Vorstand unmittelbar unterstellt und in Ausübung seiner Fachkunde auf dem Gebiet des Datenschutzes weisungsfrei. Verstöße gegen die DSGVO oder andere diesbezügliche Beschwerden können direkt an ihn gesendet werden, wahlweise auch anonym. Im Jahr 2018 verzeichnete die Fraport AG keinen nach DSGVO meldepflichtigen Verstoß gegen den Datenschutz.

Die Fraport AG verfügt über einen Meldeprozess für Datenschutz- und Datensicherheitsvorfälle. Beschwerden und Auskunftserfolge von Betroffenen werden zeitnah und vollständig bearbeitet. Um die Prozesse und Vorschriften in der Fraport AG zu bündeln, implementiert die Fraport AG die bestehenden Prozesse in ein Datenschutzmanagementsystem und plant die Umsetzung einer Datenschutzrichtlinie. Bestehende Schulungskonzepte wurden überarbeitet und mit E-Learning-Methoden umgesetzt. Für Mitarbeiter, die im besonderen Umfang mit sensiblen Daten umgehen, wurden zusätzlich Präsenzveranstaltungen durchgeführt, deren Inhalt als Videoschulung zur Verfügung steht.

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) ist die Fraport AG an einer Taskforce zum Thema DSGVO beteiligt, der neben dem Flughafen München auch weitere Flughäfen angehören. Die aktive Mitarbeit in dieser Taskforce gibt der Fraport AG die Möglichkeit, die eigenen Maßnahmen kontinuierlich im Sinne eines Benchmarks zu bewerten.

Um die Anforderungen der neuen Verordnung umzusetzen, hat die Fraport AG seit 2017 ein Projekt zur Umsetzung der Anforderungen der DSGVO implementiert. Die vorhandenen Rahmenbedingungen wurden geprüft und wo nötig neue Prozesse etabliert. Sie sind außerdem Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach ISO 9001. Das Verarbeitungsverzeichnis gemäß den Anforderungen der DSGVO wurde erstellt und wird laufend aktualisiert. Darüber hinaus wurde ein Handlungsleitfaden zum Löschen personenbezogener Daten erarbeitet. Der Lenkungsausschuss des Projekts erhält regelmäßige Berichte über den Umsetzungsstand. Der Vorstand wird regelmäßig durch ein Mitglied des Lenkungsausschusses informiert.

Im Zuge der Prüfung der Rahmenbedingungen wurde unter anderem die Fraport-Homepage auf die Abfrage personenbezogener Daten untersucht und die Konformität mit der DSGVO sichergestellt. Unter [datenschutz.fraport.de](https://datenschutz.fraport.de) sind die Datenschutzerklärungen für sogenannte Betroffenenkategorien wie Beschäftigte, Besucher, Bewerber, Passagiere oder Kunden abrufbar.

Personenbezogene Daten von Passagieren werden von der Fraport AG im Wesentlichen für die Benutzung der Parkhäuser und für die Gepäckabfertigung benötigt. Die Verarbeitung der Reisedaten liegt in der Verantwortung der Airlines. Ein Großteil der personenbezogenen Daten, die bei Fraport verarbeitet werden, ist auf die Ausgabe von Flughafenausweisen zurückzuführen und ist aus sicherheitstechnischen Gründen verpflichtend.

Für alle Fragen des Einsatzes von Videotechnik hat die Fraport AG am Standort Frankfurt eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der für Datenschutz, Produktmanagement Video und Anforderungsmanagement der zuständigen Bereiche und der Unternehmenssicherheit unter Beteiligung des Betriebsrats eingerichtet. Sie erarbeitete ein Konzept, das klare, an der jeweiligen Zweckbestimmung und den datenschutzrechtlichen Erfordernissen orientierte Vorgaben an Nutzer aller Videodaten macht. Das

Konzept enthält ein Rollen- und Berechtigungskonzept für den Einsatz und die Nutzung von Videotechnik auf dem gesamten Flughafengelände. Auch die Mitnutzung von Fraport-Videotechnik durch die Behörden ist dort geregelt.

Darüber hinaus wurde ein standardisierter Genehmigungsprozess etabliert, der maßgeblich auf der Benennung von Videobeauftragten (VB) durch die nutzenden Bereiche basiert. Der VB des Strategischen Geschäftsbereichs Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit ist der vom Vorstand benannte Leiter der Arbeitsgruppe aller Videobeauftragten. Er ist darüber hinaus Ansprechpartner für die Behörden. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass die Erfordernisse für eine Videoüberwachung mit den Persönlichkeitsrechten von Fluggästen, Besuchern und Beschäftigten vereinbar sind.

Um die Sicherheit an Flughäfen gewährleisten zu können, müssen unter anderem persönliche Zutrittsrechte verwaltet und kontrolliert werden. Das erfolgt in Frankfurt mittels eines Ausweisverwaltungssystems sowie neuer Zutrittskontrollsysteme sowohl für Gates als auch alle anderen Zugänge zu Betriebs- und Sicherheitsbereichen. Die Fraport AG hat sowohl organisatorische als auch technische Maßnahmen umgesetzt, um die Daten gegen missbräuchliche Nutzung zu sichern. Auch in diesem Zusammenhang werden die Anforderungen der DSGVO vollumfänglich eingehalten. Zugriffe auf das System sind nur einem eng begrenzten Personenkreis für einen konkret definierten Aufgabenbereich gestattet, sodass eine missbräuchliche Nutzung soweit wie möglich ausgeschlossen ist, aber auch identifiziert und verfolgt werden kann.

#### Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2018
Kundenzufriedenheit und Produktqualität	Wir wollen die Zufriedenheit unserer Kunden halten und weiter steigern.	Globalzufriedenheit der Passagiere	≥80 % <sup>1)</sup>	2021	Fraport AG	86 %
		Gepäck-Konnektivität	>98,5 %	2019	Fraport AG	98,4 %

<sup>1)</sup> Zielwert ab 2021: ≥82,5 %, ab 2025: ≥85 %.

#### Arbeitnehmerbelange

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

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

Im Fraport-Konzern sind über 21.900 Mitarbeiter beschäftigt. Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der zunehmenden internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den steigenden Ansprüchen der Passagiere und Fluggesellschaften bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die Personalstruktur so zu gestalten, dass diesem Wettbewerbsdruck standgehalten werden kann. Die persönlichen und fachlichen Kompetenzen der Beschäftigten werden konzernweit durch Weiterbildungsmaßnahmen gefördert. So kann Fraport die hohe Qualität der Leistungen gewährleisten.

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

## Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Fraport hat sich als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber gute Arbeitsbedingungen und eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit zum Ziel gesetzt. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport Slovenija und Twin Star nahmen an der Befragung 2018 teil. Zukünftig soll die Befragung auf alle weiteren wesentlichen Konzern-Gesellschaften ausgeweitet werden. Dabei müssen die kulturellen Gegebenheiten berücksichtigt und ein gemeinsamer Standard für die Bewertung gefunden werden.

Bei der Fraport AG dienen die Ergebnisse zur Identifikation von Verbesserungspotenzial und Ableitung von entsprechenden Maßnahmen. Sie werden vom Zentralbereich Personalserviceleistungen dokumentiert, die Umsetzung kontrolliert und für die jeweiligen Bereiche oder deutschen Konzern-Gesellschaften aufbereitet. Im Einzelfall können die Maßnahmen und die damit zu erreichende Verbesserung in die Zielvereinbarung der Führungskraft aufgenommen werden. Die strategische Relevanz der Konzern-Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Konzern-Lagebericht Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76).

Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2018 bei 2,76 und damit über dem angepassten Wert des Vorjahres von 2,85 (im Vorjahr berichtet: 2,87, die Vorjahreszahl wurde um die Konzern-Gesellschaft FCS bereinigt). In der Fraport AG ist es das Ziel, die Mitarbeiterzufriedenheit jährlich zu steigern. 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). Herausforderungen wie zum Beispiel die an vielen Flughafenstandorten spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung vor allem der operativen Beschäftigten durch das Verkehrswachstum begegnet Fraport mit verstärkter Rekrutierung und Qualifizierung in diesen Bereichen.

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber respektiert und fördert Fraport persönliche Unterschiedlichkeit und legt Wert darauf, dass sich dies im Umgang miteinander widerspiegelt. Vielfalt (Diversity) ist für Fraport ein wichtiges Ziel, das der Konzern im Rahmen seines Diversity-Managements systematisch angeht. Verschiedene kulturelle Hintergründe, Auslandserfahrung und Gender-Aspekte bereichern die Zusammenarbeit und fördern Innovation und Kreativität. So kann Fraport flexibel auf die sich wandelnden Anforderungen in den internationalen Märkten reagieren und davon profitieren.

Bereits 2007 hat Fraport sich zur „Charta der Vielfalt“, einer Unternehmensinitiative zur Förderung von Vielfalt in Unternehmen und Institutionen, bekannt. In der Konzern-Betriebsvereinbarung „Partnerschaftliches Verhalten, Vielfalt und Gleichbehandlung am Arbeitsplatz“ wurden Grundsätze wie Diskriminierungsfreiheit und Chancengleichheit festgelegt. Die Betriebsvereinbarung verankert neben expliziten Definitionen von Werten konkrete innerbetriebliche Regelungen und Strukturen. Organisatorisch ist Diversity als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

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

Im Geschäftsjahr 2018 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen in Deutschland bei 26,0 % (im Vorjahr: 28,0 %). Der Anteil von Frauen in Führungspositionen in der Fraport AG lag 2018 bei 25,0 % (im Vorjahr: 27,1 %). Der leichte Rückgang der Quote sowohl in der Fraport AG als auch in den deutschen Konzern-Gesellschaften ist auf organisatorische sowie personelle Veränderungen zurückzuführen. Fraport verfolgt das Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen zu steigern, schon seit vielen Jahren. Alle Personalentwicklungsprozesse, die einen Einfluss auf die Erhöhung des Anteils haben, werden fokussiert behandelt. Dazu

gehört die strategische Nachfolgeplanung über alle Führungsebenen ebenso wie das Talentmanagement und das Potenzial-Assessment-Center. Zu den langjährigen Maßnahmen, die bereits entsprechende Erfolge zeigen, gehören das Cross-Mentoring-Programm, das interne Mentoring und Coaching im Rahmen der Weiterentwicklung von weiblichen Führungskräften. Dazu kommen Angebote wie die Möglichkeit zum Führen in Teilzeit im Rahmen einer Arbeitszeit von 80 oder 90 %. Zukünftig ist es ebenfalls möglich, im Rahmen eines Interimsmanagements tätig zu sein. Zeitlich befristet kann so die Führungserfahrung erweitert werden. Zudem werden bei vakanten Stellen geeignete Kandidatinnen aktiv angesprochen und systematische Entwicklungs- und Karrierewege aufgezeigt.

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

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

Das mehrfach ausgezeichnete betriebliche Gesundheitsmanagement der Fraport AG initiiert vielfältige gesundheitsfördernde Aktionen und Maßnahmen mit verschiedenen Schwerpunkten. So wurde beispielsweise durch die Kooperation mit Fitnessstudios ein wohnortnahes Training für die Beschäftigten ermöglicht. Wer regelmäßig trainiert, wird mit einem Zuschuss zum Mitgliedsbeitrag belohnt. 2018 wurde der Tarif der betrieblichen Krankenzusatzversicherung um höhere Zahnersatzerstattungen erweitert. Insgesamt wurden rund 2.000 Verträge von Beschäftigten und deren Angehörigen abgeschlossen. Alle Beschäftigten in Deutschland erhielten eine „Fitbox“ mit Anregungen zur Stärkung der eigenen Gesundheit. Dazu gehört auch ein Kalender mit Präventionsanregungen. In jedem Monat wird ein neues Thema beleuchtet und mit entsprechenden Informationen und Aktionen begleitet. Sofern es die betriebliche Situation erlaubt und die Abstimmung mit der Führungskraft erfolgt ist, können Beschäftigte der Fraport AG die Gesundheitsvorträge während der Arbeitszeit besuchen. Organisatorisch ist das Gesundheitsmanagement als Stabsstelle mit entsprechenden Ressourcen dem Vorstand Arbeitsdirektor zugeordnet.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer kontinuierlichen Zunahme der langfristigen Erkrankungen bei. Hohe Fehlzeiten, insbesondere in den operativ tätigen Geschäftsbereichen und Konzern-Gesellschaften in Deutschland, sind aber nicht nur durch Gesundheitsthemen, Arbeitsbelastung und Alterseffekte erklärbar. Es zeigt sich, dass sich die Fehlzeiten in operativen Bereichen an Feiertagen enorm reduzieren, was auf motivationsbedingte Ausfälle schließen lässt, da diese Arbeitstage durch besondere Zuschläge vergütet werden. Für Führungskräfte wurden 2017 neue Auswertungsmöglichkeiten der Krankenstände sowie Schulungen erarbeitet und durchgeführt. Seit 2018 kann zudem jeder Mitarbeiter seine persönliche Krankenquote sowie die seines Bereichs im Intranet abrufen.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt konnte nur durch zusätzliche Arbeitsschichten aufgefangen werden. Die Fraport AG setzte unter dem Motto „Wachstum 2018 – gemeinsam anpacken“ einen attraktiven finanziellen Anreiz für die Übernahme von Zusatzdiensten. In stark belastenden Arbeitsbereichen wie der Flugzeugabfertigung wurden den Mitarbeitern Getränke und Essen zur Verfügung gestellt. Für die Beschäftigten an den Sicherheitskontrollen gab es darüber hinaus Massagegutscheine.

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

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

2018 betrug die Krankenquote im Konzern 7,4 % (im Vorjahr: 7,5 %). Diese Entwicklung ist vor allem auf die Verbesserung der Krankenquoten der personalstarken Fraport AG und Konzern-Gesellschaft FraSec zurückzuführen. In der Fraport AG 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.



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

Für Mitarbeiter mit fahrerischen Tätigkeiten werden Fahrsicherheitstrainings angeboten. Für Führungskräfte gibt es spezielle Arbeitsschutzseminare beispielsweise zur „Übertragung von Unternehmerpflichten“. Gezielte und zeitlich befristete Aktionen und Projekte sollen vor allem die Beschäftigten in den operativen Bereichen für sicheres Verhalten sensibilisieren. Im Projekt „Achtsam durch '18“ im Jahr 2018 wurde der Schwerpunkt auf eine Reduzierung der unfallbedingten Ausfalltage und der Kosten für Beschädigungen an Fahrzeugen und Geräten gesetzt. Als weitere Maßnahme steht im Anschluss an dieses Projekt unter anderem im Jahr 2019 das Projekt „Zero“ für einen Teil der Bodenverkehrsdiensten auf der Agenda. In dem Bereich, der für die Be- und Entladung der Flugzeuge sowie den innerbetrieblichen Transport verantwortlich ist, soll der verhaltensbedingte Arbeitsschutz gestärkt werden.

Fraport hat gemäß Arbeitssicherheitsgesetz eine Stabsstelle Arbeitsschutz beim Vorstand Arbeitsdirektor implementiert, die die Bereiche in der Weiterentwicklung des Arbeitsschutzes berät und unterstützt. Die für die Konzern-Gesellschaften wesentlichen Grundlagen sind im Arbeitsschutzmanagementhandbuch enthalten. Sie sind eigenverantwortlich durch die Geschäftsführer umzusetzen und durch unternehmensspezifische Regelungen in eigenen Regelwerken zu ergänzen. Für die Fraport AG und die Konzern-Gesellschaften, die im Bereich des Arbeitsschutzgesetzes angesiedelt sind, ist diese Vorgabe unmittelbar gültig. Für die internationalen Beteiligungen ist die Regelung unter Berücksichtigung der nationalen Gesetze eine Handlungsoption. Das Anerkennungsverfahren des Arbeitsschutzmanagementhandbuchs ist für die Konzern-Gesellschaften im Geltungsbereich des deutschen Arbeitsschutzgesetzes weitestgehend abgeschlossen. Auch von den Konzern-Gesellschaften Lima, Fraport Slovenija, Twin Star und Fraport USA liegen schon Bestätigungen vor. Darüber hinaus ergab eine 2017 durchgeführte Selbstauskunft bei den internationalen Konzern-Gesellschaften, dass nach deutscher Gesetzgebung wesentliche Aspekte des Arbeitsschutzes angewendet und umgesetzt werden.

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst Fraport unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr stetig zu senken und bis zum Jahr 2020 im Konzern eine „1.000-Mann-Quote“ (Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten) mit einem Wert unter 25 zu erreichen. Bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten (Stammbeschäftigte, Aushilfen, Auszubildende und Leiharbeitnehmer) ergab sich eine 1.000-Mann-Quote von 26,1 (im Vorjahr: 25,8). Das Ziel für die 1.000-Mann-Quote der Fraport AG ist ein Wert von unter 20. Sie betrug 2018 19,3 (im Vorjahr: 24,1; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben). Die deutlichste Reduktion der Unfälle war im strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste zu verzeichnen.

### Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2018
Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber	Wir wollen gute Arbeitsbedingungen schaffen und die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen.	Mitarbeiterzufriedenheit	Gleich oder besser als 3,0	2019	Konzern	2,76 <sup>1)</sup>
			Besser als Vorjahreswert	2019	Fraport AG	2,86
	Wir wollen die Anzahl von Frauen in Führungspositionen in Deutschland steigern.	Frauen in Führungspositionen (1. und 2. Ebene unterhalb des Vorstands)	30 %	2021	Konzern	26% <sup>2)</sup>
			30 %	2021	Fraport AG	25,0 %
Gesundheits- und Arbeitsschutz	Wir wollen die Krankenquote mittelfristig stabilisieren und langfristig senken.	Krankenquote	≤7,2%	2025	Konzern	7,4 % <sup>3)</sup>
			≤7,2%	2025	Fraport AG	7,4 %

<sup>1)</sup> Beinhaltet die Fraport AG, elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Fraport Slovenija.

<sup>2)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie die deutschen Konzern-Gesellschaften.

<sup>3)</sup> Wert ohne die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

## Sozialbelange

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

## Schallschutz

Flughäfen, die in der Nähe von Ballungsräumen liegen, bedeuten eine Belastung für viele Anwohner. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den nationalen Regelungen zum Lärmschutz sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert. Der Flughafen Frankfurt ist im Konzern der Standort mit der weitaus größten Verkehrsmenge. Dies geht einher mit der Lärmbelastung der Flughafenanwohner. Deshalb wird im Folgenden der lokale Managementansatz beschrieben.

In zwei Gremien arbeitet die Fraport AG mit der vom Fluglärm betroffenen Region, den Vertretern der Landesregierung und weiteren Mitgliedern der Luftverkehrswirtschaft zusammen: Die Fluglärmkommission (FLK) ist ein gesetzlich installiertes Gremium zur Beratung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW), der Deutschen Flugsicherung und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Die FLK berät die oben genannten Stellen zu Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Flugzeugabgase.

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

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

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

Bei den Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung ist grundsätzlich zwischen aktivem und passivem Schallschutz zu differenzieren. Beim aktiven Schallschutz wird der Lärm direkt an der Quelle beziehungsweise durch lärmindernde Betriebskonzepte und 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 ermöglicht wird. Bisher konnte das GBAS aber nicht für Parallelanflüge genutzt werden und die Flugzeuge mussten mit einem zeitlichen Abstand versetzt auf die beiden Bahnen anfliegen. Seit Dezember 2018 sind Parallellflüge nun möglich. Mit dem sogenannten Lärmpausenmodell werden einzelne Start und Landebahnen wechselweise nicht genutzt, wodurch die nächtliche Ruhephase lokal um eine Stunde verlängert wird. Darüber hinaus incentiviert die aktuelle Struktur der lärmabhängigen Entgelte als Teil der Flughafentgelte den Einsatz von lärmarmem Fluggerät.

In den Sommermonaten 2018 kam es zu einem leichten Anstieg der Landungen nach 23 Uhr. Dies lag unter anderem an schlechten Wetterbedingungen oder war in den Flugplänen der Airlines begründet. Als Verbesserungsmaßnahme schufen Airlines beispielsweise zusätzliche Puffer in den Flugplänen am Flughafen Frankfurt. Ebenso werden keine Starts nach 22:40 Uhr mehr geplant. Verspätete Landungen werden von den Fluglärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) geprüft und gegebenenfalls genehmigt. Die Fraport AG erhebt für Starts und Landungen in den Nachtrandstunden einen Lärmentgeltzuschlag von 50 %, nach 23 Uhr von 200 %, um die verspäteten Flugbewegungen zusätzlich unattraktiv zu gestalten. Diese Entgelte werden für die Finanzierung des passiven Schallschutzprogramms und zur Wirbelschleppenvorsorge verwendet.

Das 2017 eingeführte freiwillige Bündnis für eine Lärmobergrenze soll dazu beitragen, dass die Lärmbelastung am Tag am Flughafen Frankfurt trotz Bewegungswachstums nicht so stark ansteigt, wie es nach dem Planfeststellungsbeschluss zulässig wäre. Auf der Basis der Verkehrsmenge und Verkehrsstruktur der Planfeststellung für den sogenannten Ausbaufall ergeben sich Lärmkonturen mit Dauerschallpegeln von 55 dB(A) und 60 dB(A). Diese Konturen wurden pauschal um 1,8 dB(A) reduziert. Die Gesamtflächen innerhalb der jeweils verkleinerten Konturen definieren die Lärmobergrenze. Wenn diese überschritten werden, sind die Fraport AG und die Fluggesellschaften angehalten, Maßnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen. Bei einer wiederholten Überschreitung steht es allen Beteiligten frei, Maßnahmen außerhalb des Bündnisses zu ergreifen. 2018 wurde erstmals ein von den Bündnispartnern gemeinsam erarbeiteter Monitoringbericht veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass die Lärmobergrenze im Geschäftsjahr 2017 eingehalten worden ist.

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

Im Februar 2012 hat die Landesregierung mit der Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“ den betroffenen Anwohnern im Flughafenumfeld weitere, über den bisherigen Umfang hinausgehende Leistungen, zugesagt. Dafür wurde im selben Jahr ein Regionalfonds mit 265-270 Mio € eingerichtet. Die Mittel werden im Wesentlichen vom Land Hessen und von der Fraport AG gestellt und können sowohl für private Haushalte als auch für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen, zum Beispiel Schulen, Kindergärten oder Krankenhäuser, genutzt werden. Durch den Regionalfonds können rund 17.300 Haushalte in der Flughafenregion zusätzliche Unterstützung für passiven Schallschutz erhalten. Die Antragsfrist für Mittel aus dem Fonds ist am 31. Dezember 2017 abgelaufen. An dessen Stelle tritt seit 1. Januar 2018 das Regionallastenausgleichsgesetz, mit dem das Land Hessen für besonders stark von Fluglärm belastete Kommunen bis zum Jahr 2021 weitere 22,6 Mio € bereitstellt.

Im Bereich des passiven Schallschutzes bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 47,9 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

### Wirbelschleppenvorsorge

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 HMWEVW am 10. Mai 2013 und am 26. Mai 2014 Planergänzungsbeschlüsse erlassen. Sie regeln die Anforderungen an die Sicherung der Dacheindeckungen von Gebäuden gegen wirbelschleppenbedingte Windböen und klären deren Voraussetzungen.

In den Beschlüssen hat das HMWEVW ein Gebiet mit rund 6.000 Gebäuden als Anspruchsgebiet festgelegt. Das Geschäftsjahr 2018 eingerechnet, wurden rund 3.380 Anträge auf Dachsicherung (Wirbelschleppenvorsorge) gestellt und bei bislang rund 2.850 Objekten vollständig abgeschlossen.

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

Im Bereich der Wirbelschleppenvorsorge bestanden zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 29,6 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

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

### Engagement in den Regionen

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

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

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

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

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

In den Bereichen Kultur und Bildung engagiert sich Fraport unter anderem für das Rheingau Musik Festival. Zudem gibt es langfristige Partnerschaften mit den Frankfurter Kultureinrichtungen Städel Museum, Schirn Kunsthalle und Liebieghaus Skulpturensammlung. Insgesamt hat Fraport im Jahr 2018 über 1.500 Projekte verschiedener Vereine und Einrichtungen durch Spenden und Sponsoringmaßnahmen in Höhe von insgesamt rund 6,0 Mio € unterstützt.

Mit der Stiftung ProRegion unterstützt Fraport seit 1999 finanziell die Eingliederung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen ins Berufsleben. Die ursprünglichen Ziele der Stiftung waren die Bereitstellung von Fördermitteln für die Schaffung zusätzlicher Ausbildungsplätze oder die Sicherung vorhandener Ausbildungskapazitäten in der Region. In den vergangenen Jahren haben sich neue Förderschwerpunkte herauskristallisiert. Neben Projekten zur beruflichen und sozialen Integration von jungen Geflüchteten werden in zunehmendem Umfang Projekte zur Berufsorientierung und Kompetenzfeststellung in allgemeinbildenden Schulen gefördert.

Diese gesellschaftliche Entwicklung haben die Stiftungsgremien zum Anlass genommen, den Stiftungszweck neben der Förderung der beruflichen Bildung um das Themenfeld „soziale Integration“ zu erweitern. Da die Stiftung nur fördernd tätig ist, ist sie auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit bewährten Trägern der Jugendberufsbildung angewiesen. Dazu gehören die in Frankfurt ansässige Gesellschaft für Jugendbeschäftigung e.V., der Evangelische Verein für Jugendsozialarbeit, der Verein für Kultur und Bildung e.V. sowie das Berufsbildungswerk Südhessen in Karben.

Als einer der größten Arbeitgeber in Hessen setzt die Fraport AG mit zwei Berufsvorbereitungsprogrammen einen Schwerpunkt bei der beruflichen Integration junger Menschen. Die Programme „Startklar“ und „BIFF“ (Berufliche Integration von Flüchtlingen in Frankfurt Rhein-Main) richten sich an Jugendliche ohne Ausbildungsplatz beziehungsweise junge Geflüchtete.

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

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

Auch an einzelnen Standorten der internationalen Konzern-Gesellschaften profitieren die flughafennahen Regionen von der wirtschaftlichen Leistung sowie von Spenden und Sponsoringaktivitäten, die von jeder Konzern-Gesellschaft eigenverantwortlich umgesetzt werden. Die Unternehmen und deren Wertschöpfung sowie auch der Konsum der Mitarbeiter tragen direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen bei (siehe auch Konzern-Lagebericht Kapitel „Gesellschaft“ ab Seite 107).

## **Umweltbelange**

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

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

Aufgabe der Umweltmanagementsysteme ist es, den betrieblichen Umweltschutz innerhalb des jeweiligen Unternehmens systematisch zu organisieren, zu steuern und zu überwachen. Darüber hinaus unterstützen sie die operativ Verantwortlichen und das Management hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer jeweiligen Aufgaben und der Verbesserung der Umwelleistung. Die Funktionsfähigkeit und Wirkung der Umweltmanagementsysteme wird durch externe Zertifizierer (ISO 14001) beziehungsweise Umweltgutachter (EMAS) laufend überprüft und testiert. Die langjährige Erfahrung der Mitarbeiter der Fraport AG im Umweltmanagement kommt allen Konzern-Flughäfen zugute, zum Beispiel in Form von fachlicher Unterstützung, auch vor Ort.

Eine Auseinandersetzung mit Umweltbelangen wird beim größten Bauprojekt am Flughafen Frankfurt von den Kreditgebern explizit verlangt. Die Europäische Investitionsbank fordert für die Finanzierung des Terminals 3 alle zwei Jahre einen Projektfortschrittsbericht, der auch die Beschreibung aller wesentlichen umweltrelevanten Aspekte enthält. Dies dient der Reduzierung von Umweltrisiken und gehört zu den Grundsätzen zur Transparenz, die die Erhöhung der Verlässlichkeit der EIB-Gruppe gegenüber ihren Anteilseignern und den Bürgern der Europäischen Union allgemein zum Ziel haben.

In ihrer im Geschäftsjahr 2018 aktualisierten „Environmental Impact Study for the Expansion Program of the AIJCH“ hat die Konzern-Gesellschaft Lima die Anforderungen an die sozial und ökologisch verträgliche Umsetzung des Flughafenausbaus festgeschrieben. Zudem bekennt sich die Konzern-Gesellschaft zu den „Äquator-Prinzipien“, einem Regelwerk von Banken zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Bereich der Projektfinanzierungen.

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

In den Umweltmanagementsystemen werden alle Umweltaspekte, wie beispielsweise Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emission, Luftschadstoffemissionen, Auswirkungen der Geschäftsaktivitäten auf Natur und Artenvielfalt, Wasserverbrauch und Abfall abgedeckt. Als Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse nach GRI wurden die Themen Klimaschutz, Umwelt- und Naturschutz sowie Luftqualität als wesentlich bestimmt.

## Klimaschutz

Die Managementaktivitäten von Fraport betreffen überwiegend die Emission in ihrer direkten Verantwortung, aber auch solche, an deren Entstehung sie nur mittelbar beteiligt ist und die sie nur indirekt beeinflussen kann. Angelehnt an den Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, will die Fraport AG die CO<sub>2</sub>-Emission am Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2030 auf 80.000 t senken. Gegenüber der Emission im Basisjahr des internationalen Klimaschutzabkommens (1990) entspricht dies einer Minderung um 65 %. Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG rund 188.631 Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 0,8 % weniger als im Vorjahr. 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 am Frankfurter Flughafen nahezu kompensiert. Für den Konzern insgesamt (einschließlich Frankfurt) hat der Vorstand als Klimaschutzziel die Reduktion auf 125.000 Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2030 beschlossen. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. 2018 betrug die Konzern-Emission 244.029 Tonnen CO<sub>2</sub> (im Vorjahr: 209.668 Tonnen CO<sub>2</sub>). Die Emissionserhöhung ist auf den erstmaligen Einbezug von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen. Der Emissionsbeitrag dieser Flughäfen betrug 36.445 Tonnen CO<sub>2</sub>. Ohne diese Flughäfen hätte sich die Emission um 1,0 % verringert.

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

Zur Darstellung, Analyse und Steuerung des Energieverbrauchs der Fraport AG am Standort Frankfurt setzt Fraport seit 2013 mit dem CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauchs-Controlling ein eigenes Kontrollinstrument ein. Es schafft Transparenz über Verbrauch und Verbraucher, hilft die Energieeffizienz zu verbessern und Energiekosten zu senken. Zugleich erlaubt es, zu jeder Zeit qualifizierte Aussagen zur aktuellen CO<sub>2</sub>-Emission der Fraport AG zu treffen, und eventuelle Fehlentwicklungen bezüglich der strategischen

CO<sub>2</sub>-Ziele für die Fraport AG frühzeitig zu erkennen. Als Datenbasis dienen die nach Gebäuden, Anlagen oder Equipment differenziert erfassten monatlichen Energieverbräuche des Unternehmens. Dabei werden alle Energieträger wie Strom, Fernkälte, Fernwärme, Gas sowie Kraft- und Brennstoffe berücksichtigt.

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

Seit 2006 beteiligt sich die Fraport AG am Carbon Disclosure Project (CDP), das CO<sub>2</sub>-Emissionen, Klimarisiken, Reduktionsziele und -strategien von Unternehmen analysiert. Das CDP verwaltet die weltweit größte Datenbank zu diesem Thema, die von Investoren, aber auch politischen Entscheidungsträgern genutzt wird. Ein Scoring bewertet die Transparenz und die Aktivitäten der Unternehmen. 2018 hat die Fraport AG das Level C („Awareness“) erreicht. Dies bescheinigt eine transparente Berichterstattung und das Bewusstsein des Unternehmens über seinen Einfluss auf den Klimawandel.

## Umwelt- und Naturschutz

Als Verkehrsknotenpunkte sind Flughäfen Orte intensiver Ressourcennutzung. Ziel ist es, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten. Dieses dient dazu, die Prozesse und Aktivitäten des Konzerns möglichst umweltschonend auszuführen. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres waren 86,7 % der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften mit einem solchen System ausgestattet.

Der Flughafen Frankfurt zählt mit einer Fläche von rund 22 Quadratkilometern zu den kompaktesten Großflughäfen der Welt. Von diesem Terrain ist etwa die Hälfte unbefestigt. Die größte zusammenhängende und offene Fläche befindet sich im Bereich der Start- und Landebahnen. Unter Naturschutzaspekten ist dieses extensiv gepflegte Dauergrünland ein hochwertiger Lebensraum, in dem viele seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten beheimatet sind. Für manche Arten, zum Beispiel die Feldlerche, stellt der Flughafen Frankfurt mittlerweile ein überregional bedeutendes Rückzugs- und Schutzareal dar. Aufgabe der Abteilung Wildlife Management ist es, diese Wertigkeit zu erhalten und weiterhin zu steigern, sofern flugbetriebliche Belange dies zulassen. Zur Erfolgskontrolle findet ein intensives Monitoring statt.

An den internationalen Konzern-Flughäfen wird das Wildlife Hazard Management entsprechend den internationalen Regelungen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage weitergehender nationaler und lokaler Vorgaben umgesetzt. Sie folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben entsprechende eigene Monitoringsysteme implementiert.

In Frankfurt erweitert die Fraport AG die Grünflächen, wo es möglich ist. So wird beispielsweise bei den Neubauten in der CargoCity Süd vermehrt mit ökologischer Dachbegrünung geplant. Im nahen und weiteren Umfeld des Flughafens werden als gesetzliche Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau rund 2.300 Hektar Flächen durch die Fraport AG naturschutzfachlich aufgewertet. Es werden hochwertige Lebensbereiche, wie Laubwälder, Streuobstwiesen, Feuchtwiesen und Magerstandorte, entwickelt. Der Ausgleich für den Ausbau Süd, insbesondere des Terminals 3, ist in diesem umfangreichen Maßnahmenpaket bereits enthalten. Die Umsetzung und Erfolgskontrolle der Maßnahmen unterliegen einem kontinuierlichen Monitoring. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 bestanden für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Fraport-Konzern Rückstellungen in Höhe von 26,5 Mio € (siehe auch Konzern-Anhang, Tz. 39 sowie Anhang der Fraport AG Tz. 30).

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

## Luftqualität

Fraport beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit der Frage der Luftqualität am Standort Frankfurt, auch mit der Einschätzung des Flughafenanteils an der lokalen Stickoxidkonzentration. Die aktuelle Diskussion um Dieselschadstoffe hat das Thema erneut in den Fokus gerückt. Es besteht keine Verpflichtung zur Überwachung der Luftqualität, dennoch hat sich Fraport ein tieferes Verständnis über die Abgabe der Luftschadstoffen (Emission) des Flughafens und ihre Einwirkung auf Menschen und Umwelt (Immission) zum Ziel gesetzt.

An den Konzern-Flughäfen werden Messungen der Luftqualität und Maßnahmen zur Verbesserung entsprechend den nationalen Regelungen und auf der Grundlage weitergehender lokaler Regelungen umgesetzt. Die Konzern-Gesellschaften folgen der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und haben gegebenenfalls entsprechend eigene Monitoringsysteme implementiert.

In Deutschland arbeitet die Fraport AG mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und dem Airports Council International (ACI) zusammen. Außerdem bestehen für die Erforschung der sogenannten ultrafeinen Partikel Kooperationen mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie und dem Umweltbundesamt.

Am Standort Frankfurt mit dem größten Verkehrsanteil werden Luftschadstoffe von Fraport seit 2002 kontinuierlich an zwei bis zeitweise fünf Luftmessstellen überwacht. Die Resultate werden regelmäßig im „Lufthygienischen Jahresbericht“ auf der Homepage veröffentlicht. Im Jahr 2005 wurde auch der Bereich nahe der Landebahn Nordwest in das Netz der Luftmessstellen aufgenommen. Dabei wurden im Genehmigungsverfahren die größten lufthygienischen Auswirkungen des Flughafens im siedlungsnahen Umfeld prognostiziert. Die Messergebnisse belegen, dass die Luftqualität auf dem Flughafengelände seit Beginn der kontinuierlichen Überwachung durch Fraport unverändert auf städtischem Niveau liegt.

Auf lokaler Ebene überlagern sich flughafenbezogene und flughafenfremde Konzentrationsanteile. Der Einfluss des Flughafens auf die Luftqualität im Umfeld ist dabei weitgehend auf den Nahbereich und auf die Schadstoffkomponente Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) beschränkt. Aus Messungen und Modellrechnungen lässt sich jedoch schließen, dass auch auf dem Flughafengelände äußere Einflüsse, wie beispielsweise der Straßenverkehr, eine Rolle spielen. Außerdem ist der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen stark vom Wetter abhängig.

Um Informationen darüber zu erhalten, welchen Anteil bestimmte Verursacher an der Gesamtbelastung einer Region haben, wurden Rechenmodelle entwickelt, die für einen vorgegebenen Untersuchungsraum alle relevanten Schadstoffquellen und deren Emissionen erfassen. Das Programm LASPORT berücksichtigt verschiedene flughafenbezogene Emissionsquellen in der unteren Atmosphäre, erstellt Ausbreitungsberechnungen und visualisiert Belastungen. Es wurde 2002 im Auftrag des Flughafenverbands ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) entwickelt und wird nun in Zusammenarbeit mit Fachleuten der Fraport AG ausgebaut.

Organisatorisch zuständig ist die Abteilung „Umweltauswirkungen Lärm und Luftschadstoffe“ des strategischen Geschäftsbereichs Flugbetrieb- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden in der Abteilung Umweltmanagement erhoben und überwacht. Die Abteilung ist im Zentralbereich Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit angesiedelt. Der Vorstand wird über ein jährliches Reporting eingebunden.

Fraport arbeitet an einem Modell zur systematischen Inventarisierung der Luftschadstoffemissionen. Damit können zukünftig Minderungspotenziale identifiziert, Reduktionsmaßnahmen kontrolliert und ihr Erfolg abgebildet werden. Es dient auch als Datengrundlage, um den Anteil des Flughafenbetriebs an den Immissionen im Umland zu ermitteln. Die Auswahl der betrachteten Schadstoffe richtet sich nach ihrer Relevanz. Sie sind insbesondere dann relevant, wenn sie durch einen Grenzwert geregelt sind und in erkennbarem Maß am Standort Frankfurt emittiert werden.



Als Flughafenbetreiber kann Fraport die Emission der Flugzeuge nur indirekt beeinflussen. Um die Fluggesellschaften zum Einsatz emissionsärmerer Flugzeuge zu motivieren, werden in Frankfurt Flughafenentgelte auf Stickoxide und Kohlenwasserstoff erhoben. Das emissionsbezogene Entgelt wird je ausgestoßenes Kilogramm Stickoxidäquivalent im Lande- und Startvorgang („Landing and Take-Off Cycle“, LTO-Zyklus) eines Flugzeugs erhoben. Die Abrechnung erfolgt pro Landung und pro Start. Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Flugzeugturbinen stoßen neben eingemischter Luft (circa 90 %) vor allem Kohlendioxid (circa 7 %) und Wasserdampf (circa 3 %) aus. Die zusätzlich entstehenden Schadstoffe Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe und Ruß ergeben insgesamt einen Anteil von weniger als einem Prozent. Das Emissionsspektrum der Flugzeugturbinen entspricht dem des Straßenverkehrs. Die von den Flugzeugen emittierten Mengen dieser Schadstoffe am Standort Frankfurt werden jährlich ermittelt und in der Umwelterklärung veröffentlicht.

Neben dem Flugbetrieb entstehen Luftschadstoffe an Flughäfen auch durch den Vorfeld- und Fahrzeugverkehr sowie den Betrieb von Heizungen mit Öl oder Gas. Als Reduktionsmaßnahme stellt Fraport seinen Fuhrpark schrittweise auf schadstoffarme und elektrische Antriebe um.

Im Nachgang der Mediation zum Ausbau des Flughafens Frankfurt hat die Fraport AG bereits im Jahr 2000 das Infofon und den Nachbarschaftsdialog eingerichtet. Neben Beschwerden zu Fluglärm und Schallschutz werden dort auch Anfragen zur Luftqualität bearbeitet.

#### Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Sachverhalt	Ziel	Kennzahl	Zielwert	Laufzeit	Geltungsbereich	Status Ende 2018 <sup>1)</sup>
Klimaschutz	Wir wollen die CO <sub>2</sub> -Emission verringern.	CO <sub>2</sub> -Emission (Summe Scope 1 und 2)	125.000 t CO <sub>2</sub>	2030	Konzern	244.029 t CO <sub>2</sub> <sup>2)</sup>
			80.000 t CO <sub>2</sub>	2030	Fraport AG	188.631 t CO <sub>2</sub>

<sup>1)</sup> Aufgrund von nachträglichen Verifizierungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

<sup>2)</sup> Beinhaltet die Fraport AG und Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften GCS, FraGround, Fraport Slovenija, Lima, Fortaleza, Porto Alegre und Twin Star.

## **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung**

### **An die Fraport AG, Frankfurt am Main**

Wir haben den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB der Fraport AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**

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

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

### **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

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

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

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers**

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

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

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

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

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

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

### Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

### Verwendungszweck des Vermerks

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

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

Frankfurt, den 26. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer



Nicolette Behncke  
Wirtschaftsprüfer

# Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018

## Hinweis zur Berichterstattung

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2018) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315e Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Im Vergleich zum Vorjahr haben sich keine wesentlichen Änderungen der Rechnungslegungs- und Berichtsstandards ergeben, die eine Anpassung der Vorjahreswerte oder deutliche Anpassungen der Berichtsstruktur erforderten.

Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich folgende wesentliche Änderungen:

Die brasilianischen Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre haben am 2. Januar 2018 den operativen Betrieb der gleichnamigen Flughäfen übernommen. Die Beiträge dieser Konzern-Gesellschaften werden dem Segment International Activities & Services zugerechnet. Die im Geschäftsjahr 2018 generierten Umsatzerlöse beliefen sich, bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12, auf 90,9 Mio €. Demgegenüber standen operative Aufwendungen – bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 – in Höhe von 53,5 Mio € gegenüber. Die beiden Konzern-Gesellschaften erwirtschafteten ein EBITDA in Höhe von 40,2 Mio €, ein EBIT von 28,4 Mio € sowie ein Ergebnis von 12,5 Mio €.

Die Fraport AG hat ihre Anteile in Höhe von 30 % an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die iCON Flughafen GmbH veräußert. Die Transaktion wurde am 9. Oktober 2018 abgeschlossen. Der Verkaufspreis der Gesellschaftsanteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betrug 109,2 Mio €. Der Abschluss der Transaktion hatte im Geschäftsjahr 2018 einen positiven EBT-Effekt von 83,6 Mio €. Von diesem Betrag entfielen 25,0 Mio € auf das Konzern-EBITDA beziehungsweise -EBIT. Das Konzern-Finanzergebnis wurde mit 59,7 Mio € und das Konzern-Ergebnis wurde mit 75,9 Mio € positiv beeinflusst.

Am 11. April 2017 hat Fraport die 14 griechischen Regionalflughäfen operativ übernommen. Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte erstmals die ganzjährige Erfassung des operativen Betriebs dieser Flughäfen und wirkte sich entsprechend auf die Umsatz- und Ergebniszahlen der Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B (nachfolgend „Fraport Greece“) aus.

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

Eine Übersicht der Berechnungsmethoden wesentlicher Finanzkennzahlen sowie eine Beschreibung von Fachbegriffen enthält das Kapitel „Glossar“ ab Seite 244.

Der Vorstand hat den vorliegenden Konzern-Abschluss und -Lagebericht am 26. Februar 2019 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 14. März 2019.

## Geschäftsentwicklung im Überblick

### Grundlagen des Konzerns

- > Operative Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre im Januar 2018
- > Formulierung von sieben strategischen Herausforderungen und daraus geschärften strategischen Programmen zur Erreichung der Konzern-Strategieziele
- > Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

### Wirtschaftsbericht

- > Bau von Terminal 3 schreitet voran
- > Starke Passagierentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen
- > Positive finanzielle Entwicklung
- > Standorte Brasilien und Griechenland sowie Verkauf der Hannover-Anteile mit deutlichem Beitrag zu Finanzkennzahlen
- > Korrespondierend Ergebnis je Aktie bei 5,13 € (2017: 3,57 €)
- > Free Cash Flow trotz höherer Investitionstätigkeit positiv bei 6,8 Mio €
- > Leichter Anstieg der Netto-Finanzschulden auf 3.545,4 Mio € und deutliche Verbesserung der Gearing Ratio auf 88,7 %
- > Eigenkapitalquote verbesserte sich leicht auf 34,9 % (+0,5 PP)
- > Deutlicher Anstieg des Wertbeitrags im Konzern um 127,1 Mio € auf 357,0 Mio €
- > Solide Entwicklung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren
- > Im Jahresdurchschnitt 21.961 Beschäftigte (2017: 20.673)
- > Anhaltender Fokus auf Innovationen und Ideen sowie auf Umwelt und Gesellschaft
- > Entwicklung der Aktie mit Kursrückgang von 32,0 % auf 62,46 €, beeinflusst von der allgemeinen Aktienmarktentwicklung

### Prognosebericht

- > Konzernweit positive Passagiererwartungen
- > Umsatz-Wachstum auf rund 3,2 Mrd € sowie Konzern-EBITDA zwischen etwa 1.160 Mio € und circa 1.195 Mio € für 2019 prognostiziert
- > Bei Investitionen bis zu 1,2 Mrd € Free Cash Flow 2019 spürbar unter Niveau von 2018 im negativen Bereich erwartet
- > Anstieg der Netto-Finanzschulden auf rund 4 Mrd € und Erhöhung der Gearing Ratio bis zu 95 % prognostiziert
- > Keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar
- > Stabile Dividende je Aktie von 2,00 € für das Geschäftsjahr 2019

## Grundlagen des Konzerns

### Geschäftsmodell

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

#### Ein international führender Flughafen-Konzern

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

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

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

Das Segment Retail & Real Estate betreibt im Wesentlichen die Retailaktivitäten und verantwortet die Vermarktung von Immobilien und Grundstücken am Flughafen Frankfurt. Die Tätigkeiten erstrecken sich von der Bewirtschaftung von Gebäuden und Anlagen über die Verwaltung der Parkierungs- und Retailflächen bis zur Vermietung von Werbeflächen. Ein Fokus wird auf die Ausweitung der online verfügbaren Retailangebote und Verkaufskanäle gelegt.

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

Das Segment International Activities & Services umfasst den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland. Dazu gehören auch die Dienstleistungen „Operational Readiness and Airport Transfer“ (ORAT).

## Wesentliche Standorte

### Flughäfen des Fraport-Konzerns

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 <sup>1)</sup>
	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 <sup>1)</sup>
Asien	Türkei	Antalya	Fraport TAV Antalya Terminal İşletmeciliği A.Ş. (nachfolgend: Konzern-Gesellschaft Antalya)	50/51 <sup>2)</sup>	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 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Mit Verlängerungsoption.

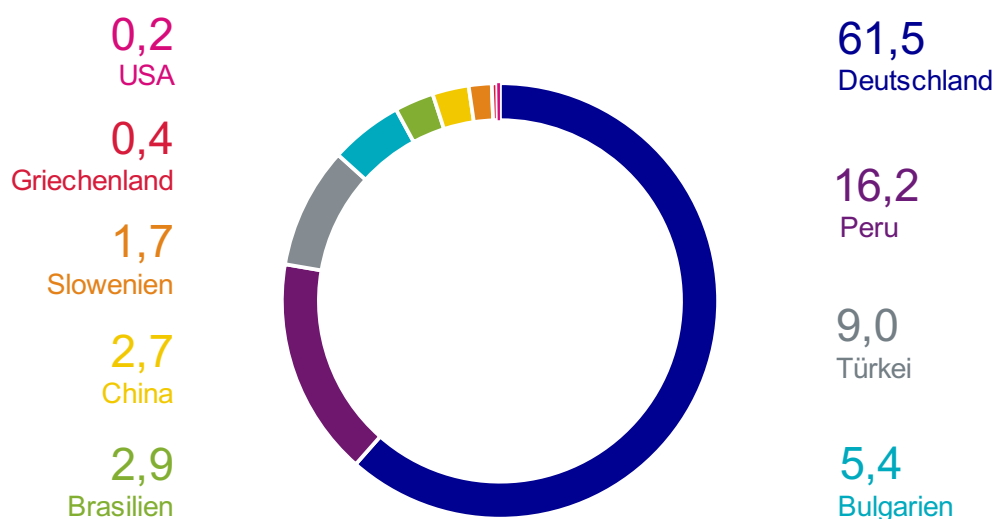
<sup>2)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Zusätzlich zu den vorgenannten Flughäfen betreibt Fraport über die Konzern-Gesellschaft 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 86).

Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – war mit einem Anteil von 61,5 % am Konzern-Ergebnis auch im vergangenen Geschäftsjahr der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns (2017: 66,0 %). Verglichen mit dem Vorjahr stieg der Anteil des Standorts USA auf 0,2 % (2017: im negativen Bereich). In 2018 neu hinzugekommen ist der Ergebnisbeitrag des Standorts Brasilien mit 2,9 %. Der Standort Türkei erzielte aufgrund der starken Passagierentwicklung im Geschäftsjahr 2018 einen Beitrag von 9,0 % (2017: 4,3 %). Der Ergebnisbeitrag aus Griechenland war aufgrund der erstmaligen ganzjährigen Berücksichtigung der Zinsaufwendungen rückläufig (2017: 3,7 %).

### Anteil am Konzern-Ergebnis<sup>1)</sup> nach Standorten vor Konsolidierung

in %



<sup>1)</sup> Konzern-Ergebnis bereinigt um den Verkaufserlös der Anteile an der Flughafen-Langenhagen GmbH in Höhe von 75,9 Mio €.

## Externe Einflussfaktoren

Zu den wesentlichen externen Einflussfaktoren auf das Geschäftsmodell von Fraport, 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 Fraport-Konzerns.

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 Reisesströme 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 Fraport 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 von Fraport auf verschiedenen Ebenen. Auf regionalpolitischer Ebene wirken sich Betriebs Einschränkungen, 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.

Fraport beobachtet diverse Frühindikatoren, um Trends bei den Reise- oder Frachtströmen rechtzeitig zu erkennen. Auf wirtschaftlicher Ebene sind dies unter anderem die Industrieproduktion, Einkaufsmanagerindizes, der Logistikindikator oder der private Konsum verschiedener Wirtschaftsräume. Darüber hinaus sind flugmarktspezifische Indikatoren, wie Buchungsvorschauen oder Flugplanveröffentlichungen der 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 %-Punkte 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 Umsteigepassagiere. 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. Fraport 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 auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 61). 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-Gesellschaften **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 Flughafenausbau benötigte Land seitens der Regierung übergeben. Vorgesehen 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 Abflugbereiches 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 83 zu entnehmen.

## Struktur

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2018 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben.

Wie bereits im Konzern-Lagebericht 2017 berichtet, wurde zum 1. Januar 2018 der Strategische Geschäftsbereich „Airport Security Management“ vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ der Fraport AG integriert und das Segment External Activities & Services in „International Activities & Services“ umbenannt.

Fraport hat am 2. Januar 2018 die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre operativ übernommen (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 86).

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 86).

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 Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ ab Seite 16.

### Rechtliche Konzern-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-Gesellschaften und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main.

Inklusive des Standorts Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses mittels Konzern-Gesellschaften an 30 Flughäfen aktiv. Zu den bedeutendsten Gesellschaften zählten dabei die Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2041 mit Verlängerungsoption), Fraport Greece (Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regionalflughäfen 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). Während die Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija, Fortaleza, Porto Alegre, Fraport USA, Fraport Greece A & B, Lima sowie Twin Star im Fraport-Konzern vollkonsolidiert werden, werden die Konzern-Gesellschaften Antalya (Gemeinschaftsunternehmen) und Xi'an (assoziiertes Unternehmen) At-Equity einbezogen.

Zum 31. Dezember 2018 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 56 Gesellschaften im engeren Sinn und 74 Gesellschaften im weiteren Sinn (im Vorjahr 54 beziehungsweise 74 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 56 dargestellt.

### Organisatorische Konzern-Struktur

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

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

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

Dem Segment **Aviation** sind der Strategische Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaften FraSec und Fraport Ausbau Süd zugeordnet.

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

Das Segment **Ground Handling** beinhaltet den Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS.

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

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

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

## Organigramm

Fraport-Konzern				
<b>Segmente<sup>1)</sup></b>	Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services
<b>Direkt zugeordnete strategische Geschäfts- und Servicebereiche</b>	Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	Handels- und Vermietungsmanagement	Bodenverkehrsdienste	Akquisitionen und Beteiligungen  Integriertes Facility Management  Informations- und Kommunikationsdienstleistungen  Projekt Ausbau Süd  Zentrales Infrastrukturmanagement
<b>Zentralbereiche</b>				
Controlling   Finanzen und Investor Relations   Interne Revision   Personal Führungskräfte In- / Ausland   Personalserviceleistungen   Rechnungswesen   Rechtsangelegenheiten und Compliance   Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit   Unternehmenskommunikation   Zentraler Einkauf und Bauvergabe				

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

## Strategie

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2018 hat Fraport die Umsetzung der auf Basis des in den Jahren 2015/2016 implementierten Leitbilds weiterentwickelten Konzern-Strategie fortgesetzt.

Um die Erreichung der strategischen Ziele des Leitbilds sicherzustellen und noch fokussierter auf die sich verändernden Marktbedingungen einzugehen, wurden im Rahmen des unternehmensweiten Strategieprozesses 2018 sieben strategische Herausforderungen formuliert. Die strategischen Programme, die nachfolgend dargestellt sind, wurden geschärft, um die definierten Herausforderungen und die damit einhergehenden Konzern-Ziele abzubilden.

## Strategische Herausforderungen und Programmstruktur

Strategische Herausforderungen	Strategische Programme	Konzern-Ziele
Flughafenprozesse erfolgreich managen – bei hohem Verkehrswachstum und Kapazitätsengpässen	Wachstum bewältigen	Wachstum in Frankfurt und international
Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität in FRA steigern – auch durch Prozessautomation und Digitalisierung	Zukunftsfähigkeit FRA	Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit
Arbeitgeber von morgen sein – durch zukunftsorientierte Personalpolitik, Führung und Kulturwandel	Arbeitswelt der Zukunft	Lernende Organisation & Digitalisierung
Bevorzugter Partner für unsere Kunden sein – durch beste Unterstützung für deren Geschäftstätigkeit	Marktgerechtes B2B-Angebot	Lernende Organisation & Digitalisierung
Bestes Passagierangebot gestalten – durch erwünschte Angebote, die den Aufenthalt am Flughafen angenehm machen	Passagiererlebnis FRA	Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn
Bestes Passagierangebot gestalten – durch erwünschte Angebote, die den Aufenthalt am Flughafen angenehm machen	Passagiererlebnis FRA	Serviceorientierter Flughafenbetreiber
Anwendungsgerechte Infrastruktur entwickeln – langfristig Geschäftserfolg sichern	Infrastruktur nachhaltig und bedarfsgerecht entwickeln	Lernende Organisation & Digitalisierung
Anwendungsgerechte Infrastruktur entwickeln – langfristig Geschäftserfolg sichern	Infrastruktur nachhaltig und bedarfsgerecht entwickeln	Wachstum in Frankfurt und international
Angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leisten – CO <sub>2</sub> -Ausstoß dauerhaft verringern	CO <sub>2</sub> -Ausstoß und Energieeffizienz optimieren	Serviceorientierter Flughafenbetreiber
Angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leisten – CO <sub>2</sub> -Ausstoß dauerhaft verringern	CO <sub>2</sub> -Ausstoß und Energieeffizienz optimieren	Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit
Angemessenen Beitrag zum Klimaschutz leisten – CO <sub>2</sub> -Ausstoß dauerhaft verringern	CO <sub>2</sub> -Ausstoß und Energieeffizienz optimieren	Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

## Langfristige Marktentwicklung als Rahmenwerk

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



Im intensiven Wettbewerb werden die Qualität der Services sowie verlässliche und schnelle Prozesse immer wichtiger. Für Fraport ist deshalb ein erfolgskritischer Faktor, den verschiedenen Kundengruppen ein exzellentes Produkt zu bieten. Mit dem Leitbild wurde unter dem Motto „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ die dafür notwendige Fokussierung des ganzen Konzerns auf den Kunden festgesetzt.

Die Vision, Fraport als Europas besten Flughafenbetreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen, bildet die Grundlage des Leitbilds. Fraport bietet seinen Kunden an allen Standorten eine Plattform für ihre Geschäfte, die sich sowohl durch Servicequalität als auch durch eine attraktive Preisgestaltung im Wettbewerb auszeichnet. Als Ergebnis der individuellen

Angebote von Fraport und seinen Geschäftspartnern in Frankfurt und weltweit werden Wege für das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft geschaffen und so die Wirtschaftskraft der jeweiligen Regionen gestärkt.

### Strategische Ziele

Im Folgenden werden die strategischen Ziele konkretisiert dargestellt:

**Wir sind Europas bester Flughafenbetreiber und setzen weltweit Standards.**

- Wachstum in Frankfurt und international
- Serviceorientierter Flughafenbetreiber
- Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit
- Lernende Organisation & Digitalisierung
- Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn



#### Wachstum in Frankfurt und international

Frankfurt ist der Heimatstandort des Fraport-Konzerns und wird es auch in Zukunft bleiben. Fraport will den Standort Frankfurt als Hub weiterentwickeln und die Attraktivität für Netzwerk-Carrier sichern und erhöhen. Angesichts der stark zunehmenden Low-Cost-Verkehre in Europa ist es gleichzeitig wichtig, den Standort Frankfurt auch auf dieses Marktsegment auszurichten. Mit der Öffnung des Standorts Frankfurt für Low-Cost-Carrier in 2017 hat Fraport auf diese Entwicklung reagiert.

Zur weiteren Entwicklung von Netzwerk- und Low-Cost-Carriern ist es zudem unabdingbar, dass am Flughafen Frankfurt land- und luftseitig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Dazu trägt neben der bereits fertiggestellten Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus insbesondere der Bau des Terminal 3 bei, das voraussichtlich im Jahr 2023 in Betrieb gehen wird. Aufgrund der Erteilung der Baugenehmigung der Stadt Frankfurt im August 2018 wird im Frühjahr 2019 mit dem Bau des ersten Flugsteigs begonnen.

Die Rolle des Flughafens Frankfurt als eines der führenden Frachtdrehkreuze in Europa soll ebenso weiter gestärkt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu gewährleisten und den Anforderungen von Industrie und Versendern zu entsprechen, sorgt Fraport gemeinsam mit seinen Standortpartnern dafür, dass der Flughafen alle Anforderungen an einen effizienten Fracht-Hub erfüllt. Dazu investiert Fraport kontinuierlich in die digitale und physische Infrastruktur des Flughafens und richtet den Standort damit gleichzeitig auf neue und sich im Wachstum befindliche Märkte aus.

Auch an den Konzern-Flughäfen wird dem erwarteten Verkehrswachstum mit umfangreichen Ausbaumaßnahmen Rechnung getragen. In Lima startete im Geschäftsjahr 2018 ein sechsjähriges Programm zum Ausbau und zur Erweiterung der land- und luftseitigen Kapazitäten. An den brasilianischen Flughäfen werden ebenfalls Investitionen in die Modernisierung und Erweiterung der Flughafeninfrastrukturen getätigt. Bis 2021 werden an den griechischen Flughäfen unter anderem fünf neue Terminals gebaut und sechs bestehende erweitert. Zur Erhöhung der Servicequalität am Flughafen Ljubljana ist die Erweiterung des Terminals geplant, die voraussichtlich zu Beginn des Sommerflugplans 2021 vollständig in Betrieb genommen wird.

Die Auswahl der geeigneten Finanzierungsinstrumente für die in naher Zukunft anstehenden Finanzierungsmaßnahmen erfolgt abhängig von der Preisattraktivität, der jeweiligen Verfügbarkeit der Finanzierungsmittel sowie der Höhe des Finanzierungsvolumens, stets unter Beachtung und Einhaltung eines ausgewogenen Finanzierungsmixes. Die Finanzierung der vorgenannten Projekte erfolgt überwiegend langfristig (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 72).

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.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Besonderheiten eines Projekts sowie der lokalen Rahmenbedingungen besteht bei vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften grundsätzlich eine Präferenz zur internen Bereitstellung der notwendigen Mittel über die Fraport AG. Bei At-Equity einbezogenen Konzern-Gesellschaften werden in der Regel klassische Projektfinanzierungsstrukturen verwendet, bei denen das Risiko der Fraport AG grundsätzlich auf das eingebrachte Kapital sowie gegebenenfalls über zusätzlich notwendige Haftungsübernahmen begrenzt ist.

Ziel von Fraport ist es, den Aviation-Umsatz zu erhöhen. Dabei soll das Wachstum mindestens dem allgemeinen Markttrend folgen. Im Non-Aviation-Markt soll ein nachhaltiges EBITDA-Wachstum erzielt werden. Außerhalb von Frankfurt erreicht Fraport dies unter anderem mithilfe der Konzern-Gesellschaft Fraport USA, die seit Februar 2019 auch das Retailflächenmanagement am Flughafen Nashville betreibt. Das internationale Geschäft wächst weiter, erwirtschaftet eine langfristig stabile Rendite und erhöht kontinuierlich seinen Anteil am EBITDA und Ergebnis. Zugleich wird das Portfolio – durch Zu- und Verkäufe – adjustiert, wenn sich dafür attraktive Opportunitäten am Markt ergeben.

Als Kennzahl für das konzernweite Verkehrswachstum verwendet Fraport das Verkehrsaufkommen am Flughafen Frankfurt sowie an den Konzern-Flughäfen. Die entsprechenden Kennzahlen sind im Kapitel „Geschäftsverlauf“ ab Seite 86 zu finden.

Fraport misst das konzernweite Ergebniswachstum und steuert dieses unter anderem über die Entwicklung des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Netto-Finanzverschuldung sowie des Free Cash Flows. Weitere wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wachstum in Frankfurt und international“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 89 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 enthalten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafeninfrastrukturen in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113 zu entnehmen.



### **Serviceorientierter Flughafenbetreiber**

Das Leitbild und der Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ geben den Anspruch einer ausgeprägten Kunden- und Serviceorientierung an allen Standorten vor. Dafür strebt Fraport ein noch tieferes Verständnis der Kundenbedürfnisse an. Dazu werden in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen Kundenbefragungen und weiterführende Studien durchgeführt.

Das Ziel von Fraport ist es, durch effiziente Prozesse und anforderungsgerechte Infrastruktur eine führende Position im europäischen Luftverkehrsmarkt zu erlangen. Dafür entwickelt Fraport für den Kunden Wert schaffende Dienstleistungen und nutzt dabei digitale Technologien.

Eine immer fragmentiertere Passagierstruktur verlangt, dass den Kunden individuelle Angebote zur Verfügung gestellt werden, die das Reisen bequemer und intelligenter machen. Um einen Mehrwert für seine Fluggäste zu schaffen, betreut Fraport diese entlang der kompletten Reisekette – von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Reise.

Im Fokus stehen zudem die B2B-Partner. Ziel ist es, den Partnern eine optimale Grundlage zu bieten, damit diese im Wettbewerb erfolgreich sind. Mit technologischer Unterstützung werden Prozesse und Schnittstellen kontinuierlich verbessert, um Abläufe weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. Gleichzeitig wird der enge Austausch mit den Geschäftskunden durch eine Vereinheitlichung der Kommunikationskanäle vertieft.



Auch an allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften stehen die Steigerung der Servicequalität und der Kundenzufriedenheit mit verschiedenen Maßnahmen im Vordergrund. Die Konzern-Gesellschaft Twin Star arbeitet seit 2017 ebenfalls mit dem Konzern-Leitbild. Es wurde entsprechend den lokalen Bedürfnissen adaptiert und stellt den Kunden unter dem Motto „We place the airport in the traveler's heart“ in den Fokus.

Das Ziel „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ misst Fraport unter anderem mithilfe zweier nichtfinanzieller Leistungsindikatoren. Die Globalzufriedenheit der Passagiere in Frankfurt spiegelt den Erfolg des Service-Programms zur Steigerung der Passagierzufriedenheit und -bindung am Standort wider. Auch die Gepäckkonnektivität ist ein wesentliches Maß für die Leistungsfähigkeit als Hub-Flughafen. Ein weiterer Qualitätsindikator für Frankfurt als Drehkreuz ist die Pünktlichkeitsquote.

Die wesentlichen Leistungsindikatoren des Konzern-Ziels „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 103 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 enthalten. Weitere Informationen sind zudem ab Seite 25 dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“, das kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, zu entnehmen.



### Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

Alle Konzern-Gesellschaften, Geschäftsfelder und Services im Konzern erbringen ihre Leistungen zu Qualitäts- und Kostenstrukturen, die jederzeit mit spezialisierten Luftverkehrsdienstleistern im Wettbewerb bestehen können. Durch optimale Zusammenarbeit im Konzern sollen die Kosten pro Verkehrseinheit reduziert und flexibilisiert werden.

In Frankfurt soll das integrierte Geschäftsmodell weiterhin erfolgreich und wettbewerbsfähig geführt werden. Zudem werden verschiedene Projekte aufgelegt, deren Ziel es ist, Prozesse mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung derart zu gestalten, dass sowohl land- und luftseitig als auch im administrativen Bereich wettbewerbsfähige Kostenstrukturen geschaffen werden.

Fraport hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO<sub>2</sub>-Emission von gegenwärtig 244.029 t auf 125.000 t zu senken. Über die Reduzierung des Energieverbrauchs wird so bei den Materialkosten ein Beitrag zur Optimierung der Kostenzusammensetzung geleistet.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 89 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 enthalten. Darüber hinaus prüft der Vorstand weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und exemplarisch im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113 dargestellt werden.



### Lernende Organisation & Digitalisierung

Kundenorientierung heißt für Fraport: Flexibles und schnelles Reagieren gehört zum operativen Alltag als Dienstleistungsunternehmen. Risiken und Chancen werden rechtzeitig erkannt, Veränderungen im Markt antizipiert. Lernen findet täglich und überall statt, sowohl in der Führung als auch im Fachlichen. Dazu nutzt Fraport die Möglichkeiten der Fortbildung, des interaktiven Lernens, moderner agiler Projekttechniken sowie der aktiven Rückmeldung.

Fraport nutzt die Ressourcen und das Wissen seiner Konzern-Gesellschaften, um den Konzern insgesamt zu stärken. Um dem Anspruch des Voneinander-Lernens im Konzern gerecht zu werden, wurde der regelmäßige Austausch von Fachexperten der „International Expert Working Group“ zu spezifischen Fragestellungen des Flughafenmanagements fortgeführt.

Fraport bietet multimodale Knotenpunkte für Verkehrsträger – sowohl physisch als auch in der digitalen Welt. Dazu evaluiert das Unternehmen innovative Technologien auf ihre Relevanz für das Geschäft und adaptiert diese – allein oder mit Partnern – zum Nutzen des Unternehmens, der Kunden und der Beschäftigten. Mit allen Stakeholdern ist Fraport digital vernetzt.

Vier strategische Digitalisierungsziele wurden abgeleitet:

- > **Digitales Kundenerlebnis:** Durch ein digital gestütztes Kundenerlebnis geht Fraport auf die individuellen Bedürfnisse seiner Geschäfts- und Privatkunden ein. Aktuell arbeitet Fraport unter anderem am Aufbau eines Airport Intelligence Systems, das den Geschäftskunden spezifische Airport-Informationen im Self-Service zur Verfügung stellen soll.
- > **Neue digitale Geschäftsmodelle:** Fraport nutzt Digitalisierungstechnologien zur Entwicklung neuer, digital gestützter Geschäftsmodelle, Produkte und Services, um so neue Märkte zu erschließen. So erprobt Fraport mit FraDrones verschiedene Szenarien zur betrieblichen Nutzung von Drohnen. Im Fokus des ersten Tests standen Vermessungsaufgaben und die Fortschrittskontrolle von Bauprojekten.
- > **Digitales Unternehmen:** Als digitales Unternehmen treibt Fraport die Verknüpfung von Daten und deren Nutzung voran und automatisiert seine Prozesse. Dadurch werden Effizienz, Geschwindigkeit und Prozessqualität gesteigert. Aktuell werden insbesondere im Bereich autonomes Fahren im Rahmen verschiedener Flughafenprozesse neue Lösungen vorangetrieben. Dies gilt sowohl für die Personaltransporte auf dem Flughafengelände als auch für die Abfertigungsprozesse der Bodenverkehrsdienste.
- > **Digitale Arbeitswelt:** Digitale Technologien sind Teil der Arbeitswelt von Fraport. Die Mitarbeiter arbeiten vernetzt und flexibel. So werden digitale Fähigkeiten und die digitale Transformation konsequent gefördert. Dazu gehören LEAN-Management-Projekte in der Personalentwicklung, die SCRUM-Methodik zur agilen Softwareentwicklung und die KANBAN-Methode zur Erzielung kürzerer Durchlaufzeiten bei Entwicklungs- und Projektarbeiten.

Mehr zu Innovationen und Ideen im Fraport-Konzern ist dem Kapitel „Forschung und Entwicklung“ ab Seite 106 zu entnehmen.



### **Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn**

Fraport macht es sich zur Aufgabe, mit seinen Partnern und Nachbarn konzernweit respektvoll und wertschätzend umzugehen. An Flughäfen, die Fraport gemeinsam mit Partnern betreibt, arbeiten alle Partner an einem regelmäßigen Interessenausgleich der Stakeholder im Sinne einer positiven Entwicklung der Konzern-Gesellschaft.

Fraport reduziert die Belastungen der Flughäfen für die Umwelt und schafft Ausgleiche. Im Bereich des Klimaschutzes hat Fraport sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 konzernweit die CO<sub>2</sub>-Emission auf 125.000 t senken (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67).

Am Standort Frankfurt trägt der aktive und passive Schallschutz zusätzlich dazu bei, die ungewünschten Auswirkungen des Luftverkehrs zu begrenzen. Emissionsabhängige Flughafenentgelte bieten den Fluggesellschaften finanzielle Anreize, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen. An den Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen entsprechend den lokalen Anforderungen gesteuert und umgesetzt.

Für seine Beschäftigten nimmt Fraport seine unternehmerische Verantwortung als attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber wahr. Mit einem Recruiting und Retention Management reagiert Fraport auf den demografischen Wandel und den sich verstärkenden Fachkräftemangel.

Für seinen Anspruch, attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber zu sein, verwendet Fraport die Mitarbeiterzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen sowie die Krankenquote zur Steuerung. Diese Kennzahlen hat der Vorstand – neben der CO<sub>2</sub>-Emission – als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren des Ziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ definiert (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67). Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 103 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 enthalten.

Eine darüber hinausführende Beschreibung ergriffener Maßnahmen im Bereich Umwelt und Gesellschaft ist in den gleichnamigen Kapiteln ab Seite 107 enthalten. Ausführliche Informationen sind ab Seite 25 dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“, das kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer ist, sowie der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de](http://www.fraport.de) zu entnehmen.

## Steuerung

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

### Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Aus dem in 2018 durchgeführten unternehmensweiten Strategieprozess und der Ableitung der strategischen Programme haben sich für das vergangene Geschäftsjahr keine grundlegenden Änderungen am Steuerungssystem des Konzerns ergeben. Der Vorstand steuert den Konzern unverändert nach wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die sich aus der Konzern-Strategie ergeben. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm in Frankfurt und an ausländischen Konzern-Flughäfen berichtet der Vorstand die Kennzahl Nettoverschuldung zu EBITDA als finanziellen Leistungsindikator.

Der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz (WACC) reduzierte sich im Geschäftsjahr 2018 insbesondere aufgrund von geringeren Eigenkapitalkosten von 6,7 % auf 6,5 %.

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

### Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider. Die Steuerung, abgeleitet aus der Konzern-Strategie, erfolgt übergeordnet auf Konzern-Ebene; segmentspezifische Kennzahlen werden dazu unterstützend verwendet.

Als bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren verwendet Fraport vor allem Kennzahlen der Konzern-Ertragslage, der Konzern-Vermögens- und -Finanzlage sowie Kennzahlen, die die Ertragslage in Verbindung zur Vermögens- und Finanzlage setzen (wertorientierte Steuerung). Im Einklang mit der langfristig orientierten Konzern-Strategie steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategische Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte oder den Ausbau des internationalen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen.

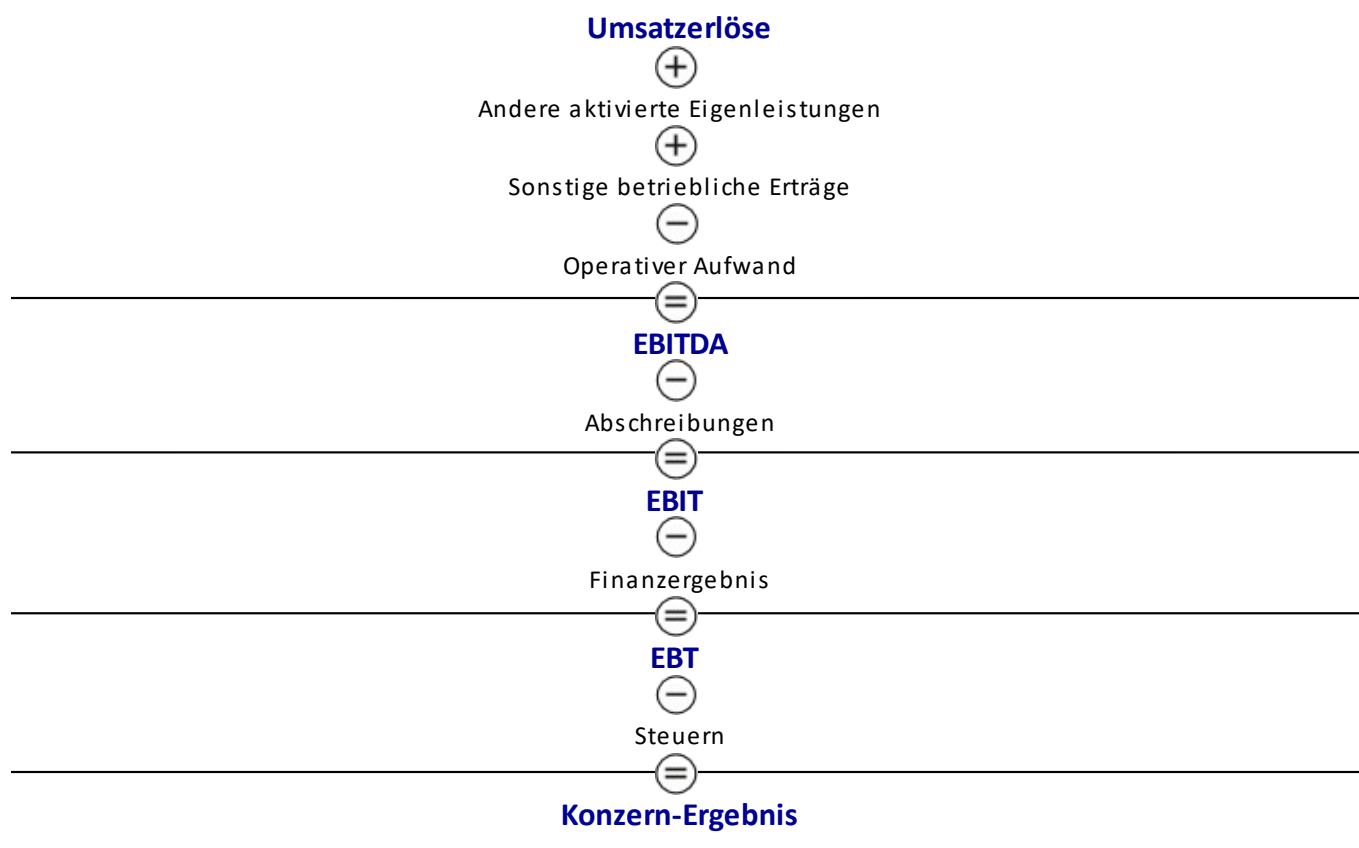
Die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 89 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 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 Fraport bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren sind die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung, das **EBITDA**, das **EBIT**, das **EBT** und das **Konzern-Ergebnis**.

## Berechnung bedeutsamster finanzieller Leistungsindikatoren



Das EBITDA sowie indirekt das Konzern-Ergebnis über das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) sind zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung und unterstreichen die Relevanz dieser finanziellen Kennzahlen als Steuerungselement (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 244 zu finden).

### Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

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

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

Zusätzlich zur Kennzahl Nettoverschuldung zu EBITDA und zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft des Konzerns. Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen

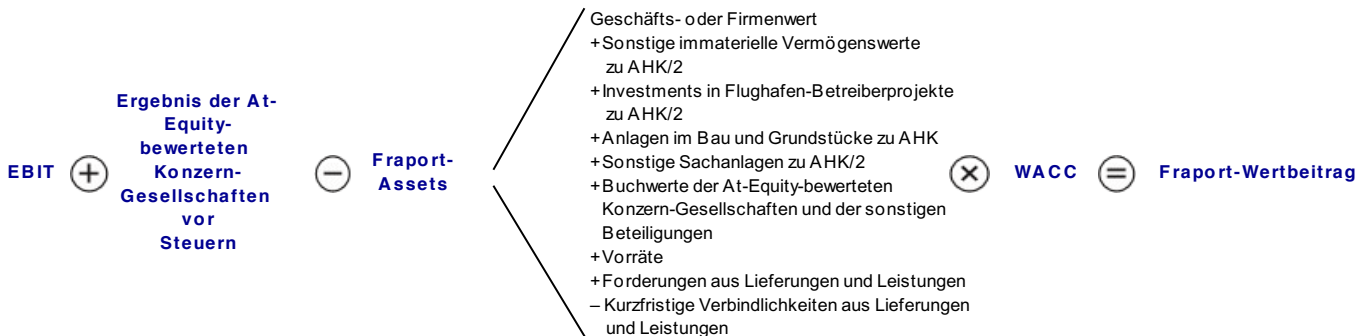
Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese freien Mittel können wiederum thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern und/oder den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden (Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 244 zu finden).

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

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

Bedeutsamste Mess- und Steuergröße dieses Ansatzes ist für Fraport der „Fraport-Wertbeitrag“. Der Wertbeitrag wird jährlich konsolidiert auf Konzern- und auf Segment-Ebene erhoben. Während das EBIT sowie die Vorsteuerergebnisse der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften Kennzahlen der Ertragslage sind, ergeben sich die Fraport-Assets aus der Konzern-Bilanz und bezeichnen das durchschnittlich im Konzern beziehungsweise in den Segmenten gebundene, betriebsnotwendige, zu verzinsende Kapital inklusive der Buchwerte der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften.

**Berechnung des Fraport-Wertbeitrags**



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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital Asset Pricing Models und verwendet diesen regulatorisch spezifischen WACC für die Kalkulation der Flughafenentgelte. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur überprüft Fraport den WACC regelmäßig und passt diesen bei Bedarf an. Der WACC wird auch für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Der im Geschäftsjahr 2017 für 2018 ermittelte WACC lag bei 6,5 % (vor Steuern, im Vorjahr: 6,7 %). Für Details zur Anwendung und Ermittlung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment-Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen.

Der WACC setzt sich wie folgt zusammen:

Eigenkapitalkostensatz	Fremdkapitalkostensatz
Gesamtmarktrendite 8,1 % (risikofreier Zinssatz 1,4 % plus Marktrisikoprämie 6,7 %)	Fremdkapitalkostensatz vor Steuern 3,2 %
Betafaktor 0,85	
<b>Eigenkapitalkostensatz            vor Steuern 10,4 %</b>	<b>Fremdkapitalkostensatz            vor Steuern 3,2 %</b>
Eigenkapitalquote 52 % (nach Marktwert)	Fremdkapitalquote 48 % (verzinslich 36 %/ unverzinslich 12 %)
<b>WACC vor Steuern 6,5 %</b>	

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

Der ROFRA ist zudem in der Vorstandsvergütung verankert und unterstreicht das langfristige Ziel, konzernweit wertschaffend zu wirtschaften. Dies bedeutet für das regulierte Segment Aviation, einen Wertbeitrag von null zu erwirtschaften. Für die weiteren Segmente – insbesondere für den negativen Wertbeitrag des Segments Ground Handling – sollen deutlich positive Wertbeiträge generiert werden (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im Kapitel „Glossar“ auf Seite 244 zu finden).

### Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zu den Kennzahlen der finanziellen Entwicklung misst sich Fraport an der Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind und sich vor allem aus den Unternehmenszielen „Serviceorientierter Flughafenbetreiber“ sowie „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ der Konzern-Strategie ableiten. Zu diesen bedeutsamsten Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität am Flughafen Frankfurt, die Krankenquote und die CO<sub>2</sub>-Emission des Konzerns. Für eine bessere Steuerung hat der Vorstand die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“, „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“, „Gesundheits- und Arbeitsschutz“ sowie „Klimaschutz“ zugeordnet.

Die Beschreibung der Entwicklung der bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 103 dargestellt. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2019 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131 enthalten. Weitere Informationen zum Thema „Corporate Social Responsibility“ sind der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) sowie dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ ab Seite 25 zu entnehmen. Beide Berichterstattungen sind kein Bestandteil des Konzern-Lageberichts sowie der Konzern-Abschlussprüfung durch den Abschlussprüfer.

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Die Qualität der erbrachten Leistungen und die damit einhergehende Zufriedenheit der Kunden sind für Fraport entscheidende Wettbewerbsfaktoren und von großer Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg. Klares Ziel ist die Steigerung der eigenen

Qualität und eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. Zur Messung und Steuerung nutzt Fraport eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den bedeutsamsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere sowie die **Gepäck-Konnektivität**. Über den Standort Frankfurt hinaus steht an den Konzern-Flughäfen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Diese wird an den vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen mit verschiedenen Kennzahlen gemessen. Soweit sinnvoll, soll diese Erhebungssystematik mittelfristig vereinheitlicht werden.

Die **Globalzufriedenheit** beschreibt die 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 Fraport 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 Fraport einen Wert von mindestens 85 % als Ziel gesetzt. Sowohl in Frankfurt als auch an den weiteren Konzern-Standorten wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben. Die Steuerungsrelevanz der Passagierzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76).

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 Fraport ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht Fraport die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um seine Attraktivität und Verantwortung als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt Fraport verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie die Quote der **Frauen in Führungspositionen**.

Die **Mitarbeiterzufriedenheit** ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl wird jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie der Konzern-Gesellschaften erhoben. Alle personalintensiven Konzern-Gesellschaften in Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Fraport Slovenija, Lima und Twin Star nahmen an der Befragung in 2018 teil. Zukünftig soll die Befragung sukzessive auf alle wesentlichen Konzern-Gesellschaften ausgeweitet werden. Dabei müssen die kulturellen Gegebenheiten berücksichtigt und ein gemeinsamer Standard für die Bewertung gefunden werden. Die strategische Relevanz der Mitarbeiterzufriedenheit wird zudem durch die Berücksichtigung als Bestandteil der Vorstandsvergütung deutlich (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 76). Die Kennzahl errechnet sich aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt in den Detailauswertungen mögliche Verbesserungspotenziale auf. Fraport strebt konzernweit eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit von besser als 3,0 an (Indexwert analog Schulnotensystem). Herausforderungen, wie zum Beispiel die an vielen Flughafenstandorten spürbaren Auswirkungen des demografischen Wandels und der höheren Belastung – vor allem der operativen Beschäftigten – durch das Verkehrswachstum, begegnet Fraport mit verstärkter Rekrutierung und Qualifizierung in diesen Bereichen.

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

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

Durch ein präventives Gesundheitsmanagement trägt Fraport als verantwortungsvoller Arbeitgeber zum Erhalt der Leistungsfähigkeit der Beschäftigten bei und beugt arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren vor. Die Effektivität der Maßnahmen des Gesundheitsmanagements evaluiert Fraport unter anderem mit der kontinuierlichen Analyse der **Krankenquote**. Die Berechnung ohne Berücksichtigung von Fehlzeiten außerhalb der Entgeltfortzahlung (sogenannte Langzeitkranke) spiegelt vor allem die Entwicklung der kurz- und mittelfristigen Erkrankungen wider. Die Auswirkungen des demografischen Wandels im Konzern und der Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Beschäftigten tragen unter anderem zu einer 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. Fraport sieht sich in der Verantwortung, die davon ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Bestandteil der Fraport-Umweltpolitik sind der nachhaltige, schonende und vorsorgende Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie eine kontinuierliche Verbesserung der Umwelleistungen. Dazu sind in der Fraport AG sowie in allen vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften, die aufgrund ihrer Geschäftsaktivitäten als „grundsätzlich umweltrelevant“ eingestuft werden, Umweltmanagementsysteme installiert. Als bedeutsamste Kennzahl zur Messung der Umweltauswirkungen hat der Vorstand die **CO<sub>2</sub>-Emission** bestimmt. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emission, welche die Fraport AG und die vollkonsolidierten Konzern-Flughäfen unmittelbar oder mittelbar verantworten, bis zum Jahr 2030 auf 125.000 t zu senken. Falls erforderlich, wird das Ziel bei Änderungen im Fraport-Flughafenportfolio angepasst. Das derzeit gesetzte Konzern-Ziel entspricht einer Minderung von rund 50 % gegenüber dem Basisjahr 2015. Das Ziel basiert auf den bei der internationalen Klimaschutzkonferenz in Paris vereinbarten nationalen Minderungsraten.

## Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements der Fraport AG sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die Erzielung einer angemessenen **Rentabilität** und die Sicherung der **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung – mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im 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 Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung ihrer Unabhängigkeit von Finanzierungsquellen eine strategische Liquiditätsreserve vor. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen nutzt die Fraport AG die operative Liquidität und hält Termingeldanlagen sowie liquide Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Ausfallrisiken im Zuge der Liquiditätsvorhaltung begrenzt die Fraport AG mit einer breit diversifizierten Mittelanlage. Basierend auf dieser Strategie hat es innerhalb des Asset Managements in den vergangenen Geschäftsjahren weder Ausfälle noch Verluste gegeben. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des 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 Papers sowie Termingeldanlagen bei Banken. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

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

Bei den vollkonsolidierten und At-Equity einbezogenen ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgt die Sicherstellung der Liquidität, abhängig von den jeweiligen Gesellschaftsanteilen, entweder durch Projektfinanzierungen, bilaterale Darlehen oder durch eine interne Mittelbereitstellung über Konzern-Darlehen beziehungsweise Eigenkapital. Die Beachtung der zentralen Ziele im Rahmen des Finanzmanagements dieser Konzern-Gesellschaften erfolgt stets unter Einbindung der Finanzabteilung der Fraport AG. Unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Besonderheiten eines Projekts sowie der lokalen Rahmenbedingungen besteht bei vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften grundsätzlich eine Präferenz zur internen Bereitstellung der notwendigen Mittel über die Fraport AG. Bei At-Equity einbezogenen Konzern-Gesellschaften werden in der Regel klassische Projektfinanzierungsstrukturen verwendet, bei denen das Risiko der Fraport AG grundsätzlich auf das eingebrachte Kapital sowie gegebenenfalls über zusätzlich notwendige Haftungsübernahmen begrenzt ist.

Die anstehenden wesentlichen strategischen Finanzierungsmaßnahmen in den ausländischen Konzern-Gesellschaften resultieren insbesondere aus den Ausbaupflichtungen im Rahmen der Konzessionen in Fortaleza und Porto Alegre, Lima und an den 14 griechischen Regionalflughäfen. Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr entsprechende Darlehensverträge mit lokalen Förderbanken in lokaler Währung abgeschlossen werden. In Lima ist vorgesehen, die bestehenden Ausbaupflichtungen aus einem Mix zu finanzieren. Dieser besteht aus zusätzlich einzubringenden Eigenmitteln, dem operativen Cash Flow und Fremdkapital. Im Unterschied zu Brasilien sollen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Fremdkapital jedoch nicht nur lokale Finanzierungsquellen genutzt, sondern zusätzlich der internationale Bank- und Kapitalmarkt berücksichtigt werden.

Zur Finanzierung der Ausbaupflichtungen in Griechenland wurden Finanzierungsmittel über die Europäische Investitionsbank bereits gesichert und zum Teil in Anspruch genommen. Diese werden auch weiterhin planmäßig in den nächsten Jahren im Einklang mit den Investitionsmaßnahmen abgerufen.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2018 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 98 lediglich auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 113 dargestellt.

## 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 Konzern-Anhang Tz. 31 zu entnehmen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001, mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014, betrug der gemäß § 34 Absatz 2 WpHG zusammengesetzte 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 Konzern-Anhang Tz. 31). 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 § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289f HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance-Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance-Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung sowie der Corporate Governance-Bericht sind im Kapitel „An unsere Aktionäre“ und auf der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) veröffentlicht.

### **Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht**

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

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

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 315 Absatz 4 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

## Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 7. Februar 2017 die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden, und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

### Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 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 Konzern-Anhang unter Tz. 37 zu entnehmen.

#### Erfolgsunabhängige Komponenten

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

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

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

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge (Nebenleistungen). Als Sachbezüge werden insbesondere die dem Lohnsteuerabzug unterworfenen geldwerten Vorteile aus der privaten Inanspruchnahme der Dienstwagen mit Fahrer gewährt. 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 gesetzlichen 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.

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 wird in jedem Geschäftsjahr eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 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 dabei 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 Konzern-Anhang unter Tz. 45 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 <sup>1)</sup>	20,1	46,9	46,9	46,9
<b>Summe<sup>1)</sup></b>	<b>435,1</b>	<b>461,9</b>	<b>461,9</b>	<b>461,9</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	841,1	870,1	0,0	870,1
Mehrjährige 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) <sup>3)</sup>	443,5	–	–	–
Tranche 2018 (1.1.2018 bis 31.12.2021) <sup>3)</sup>	–	749,3	0,0	810,0
<b>Summe<sup>4)</sup></b>	<b>1.839,7</b>	<b>2.201,3</b>	<b>461,9</b>	<b>2.292,0</b>
Versorgungsaufwand <sup>5)</sup>	528,5	545,8	545,8	545,8
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.368,2</b>	<b>2.747,1</b>	<b>1.007,7</b>	<b>2.837,8</b>

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

<sup>2)</sup> Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2018 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2018.

<sup>3)</sup> 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.

<sup>4)</sup> Der Gesamt-Caps (ohne Versorgungsaufwand) beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente für das jeweilige Auslobungsjahr entsprechend gekürzt (siehe Fußnote 3).

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

### Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2017	2018
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	20,1	46,9
<b>Summe</b>	<b>435,1</b>	<b>461,9</b>
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) <sup>2)</sup>	779,5	893,1
Mehrjährige 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
<b>Summe</b>	<b>1.777,6</b>	<b>2.233,5</b>
Versorgungsaufwand	528,5	545,8
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.306,1</b>	<b>2.779,3</b>

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

<sup>2)</sup> 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
<b>326,6</b>	<b>341,7</b>	<b>341,7</b>	<b>341,7</b>	<b>331,2</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>338,3</b>	<b>363,3</b>	<b>438,1</b>	<b>438,1</b>	<b>438,1</b>
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
<b>1.347,9</b>	<b>1.688,5</b>	<b>341,7</b>	<b>1.784,7</b>	<b>1.352,5</b>	<b>1.685,1</b>	<b>338,3</b>	<b>1.781,3</b>	<b>1.416,1</b>	<b>1.853,6</b>	<b>438,1</b>	<b>1.952,1</b>
141,3	136,4	136,4	136,4	122,9	120,0	120,0	120,0	365,6	376,3	376,3	376,3
<b>1.489,2</b>	<b>1.824,9</b>	<b>478,1</b>	<b>1.921,1</b>	<b>1.475,4</b>	<b>1.805,1</b>	<b>458,3</b>	<b>1.901,3</b>	<b>1.781,7</b>	<b>2.229,9</b>	<b>814,4</b>	<b>2.328,4</b>

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

## 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	8.105	-2.092,0	6.013
Anke Giesen	750	+112,0	862
Michael Müller	706	+160,0	866
Dr. Matthias Zieschang	4.072	-28,0	4.044
<b>Gesamt</b>	<b>13.633</b>	<b>-1.848,0</b>	<b>11.785</b>

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 Konzern-Anhang Tz. 55).

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

#### Bezüge des Aufsichtsrats 2018

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
<b>Aufsichtsratsmitglied</b>					
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
<b>Gesamt</b>		<b>530.637,83</b>	<b>158.535,13</b>	<b>213.600,00</b>	<b>902.772,96</b>

#### 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 Fraport-Konzern-Flughäfen zeigten eine einheitlich positive Passagierentwicklung.

Der Konzern-Umsatz erhöhte sich im Geschäftsjahr 2018 um 18,5 % auf 3.478,3 Mio €. Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 stiegen die Umsatzerlöse um 7,8 % auf 3.118,8 Mio €. Die Entwicklung ist in Frankfurt sowohl verkehrsmengenbedingt unter anderem auf höhere Erlöse aus Flughafenentgelten, gestiegene Einnahmen aus Bodenverkehrsdienstleistungen sowie Infrastrukturentgelten als auch auf höhere Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen im Wesentlichen aus Neugeschäften zurückzuführen. Außerhalb Frankfurts trugen im Wesent-

lichen die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+90,9 Mio €) sowie Fraport Greece (+53,2 Mio €) zum Umsatzwachstum bei. Ein höherer operativer Aufwand resultierte vor allem aus verkehrsmengenbedingt gestiegenen Aufwendungen der Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS sowie infolge von Neugeschäften aus der Konzern-Gesellschaft FraSec. Außerhalb von Frankfurt waren dies insbesondere Fraport Greece und die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre. Neben der guten operativen Entwicklung erhöhte der Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (+25,0 Mio €) das Konzern-EBITDA und -EBIT, die Werte von 1.129,0 Mio € (+12,5 %) beziehungsweise 730,5 Mio € (+13,6 %) erreichten. Der Anteilsverkauf sowie die starke Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya verbesserten das negative Finanzergebnis von –136,9 im Vorjahr auf –60,1 Mio €, was zu einem Konzern-Ergebnis von 505,7 Mio € (+40,6 %) führte.

Trotz höherer Investitionstätigkeiten am Standort Frankfurt und im internationalen Geschäft sowie unter Berücksichtigung der Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Free Cash Flow im leicht positiven Bereich bei 6,8 Mio € (im Vorjahr: 393,1 Mio €). Bei höheren Brutto-Finanzschulden nahmen die Netto-Finanzschulden infolge eines höheren Zahlungsmittelbestands – unter anderem durch den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH – nur leicht um 33,0 Mio € auf 3.545,4 Mio € zu. Die Gearing Ratio verbesserte sich und lag bei 88,7 %.

Aufgrund der sehr guten Verkehrsentwicklung in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen bezeichnet der Vorstand die operative und finanzielle Entwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2018 als insgesamt positiv. Bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses ist Fraport im Rahmen seiner operativen und finanziellen Prognosen in das Geschäftsjahr 2019 gestartet.

## 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)/Welthandel<sup>1)</sup>

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

<sup>1)</sup> 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

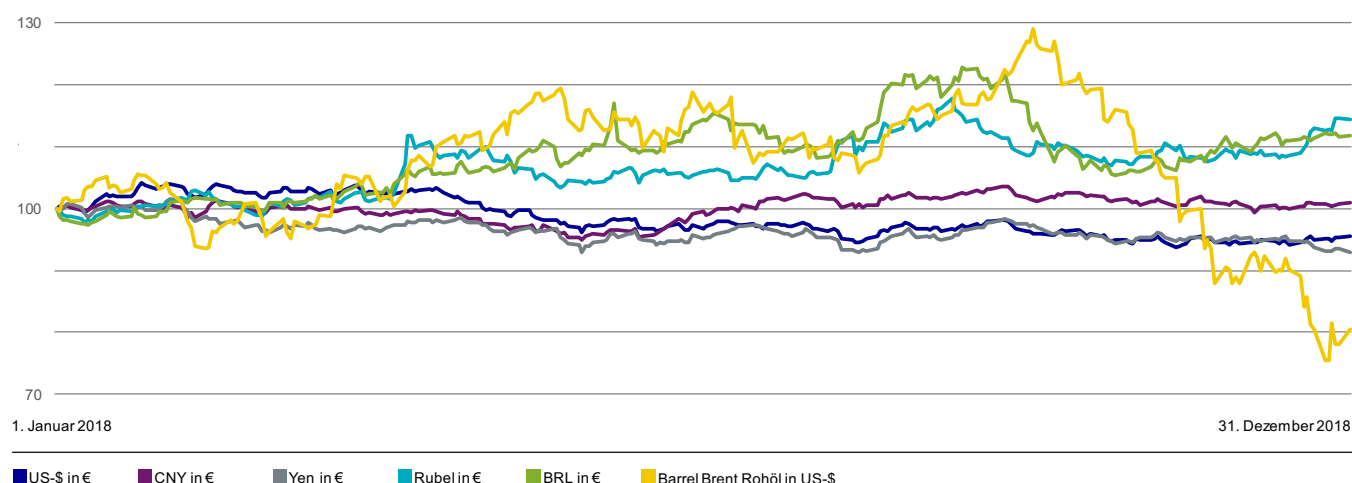
schwächte sich die Konjunktur hingegen zum Ende des vergangenen Geschäftsjahrs ab. Die Entwicklung in den Schwellenländern verlief uneinheitlich. Die chinesische Wirtschaft wuchs dynamisch, blieb jedoch hinter den Wachstumsraten früherer Jahre zurück und wird mit einem Handelskonflikt mit den USA belastet. 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 für Fraport bedeutende Währungskurse 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 des Fraport-Konzerns 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
<b>Welt</b>	<b>+5,9</b>	<b>+3,3</b>

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-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre haben am 2. Januar 2018 den operativen Betrieb an dem jeweiligen brasilianischen Flughafen übernommen. Der finanzielle Beitrag der beiden Konzern-Gesellschaften im Geschäftsjahr 2018 ist den Kapiteln „Ertragslage Konzern“ und „Ertragslage Segmente“ ab Seite 89 zu entnehmen.

Seit 1. April 2018 hat die Konzern-Gesellschaft 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 54).

### 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 hatte im Geschäftsjahr 2018 einen positiven EBT-Effekt von 83,6 Mio €. Von diesem Betrag entfallen 25,0 Mio € auf das Konzern-EBITDA beziehungsweise -EBIT. Das Konzern-Finanzergebnis wurde mit 59,7 Mio € und das Konzern-Ergebnis mit 75,9 Mio € positiv beeinflusst (siehe auch Kapitel „Ertragslage Konzern“ und „Ertragslage Segmente“ ab Seite 89).

### Verkauf der Konzern-Gesellschaft 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 Fraport und den Großteil der am Flughafen Frankfurt ansässigen Unternehmen mit Energie. Der Verkauf erhöhte die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments Retail & Real Estate im ersten Quartal 2019 um rund 12 Mio € (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 131).

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

## Geschäftsverlauf

### Entwicklung am Standort Frankfurt

Im Jahr 2018 stieg die Zahl der **Passagiere** um 7,8 % auf gut 69,5 Mio. 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.

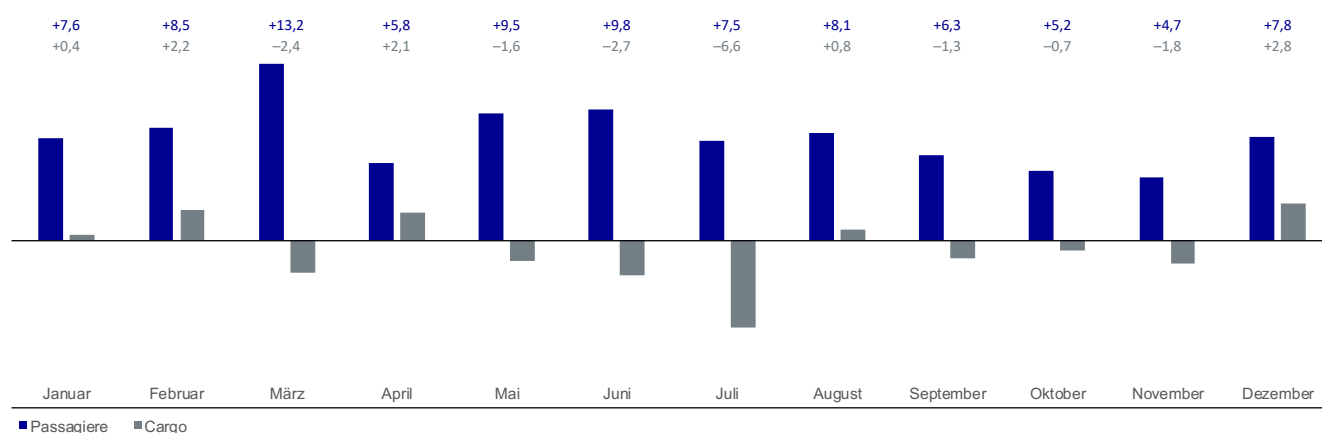
Sowohl das Angebot neuer Ziele wie auch Frequenzerhöhungen führten zu dieser starken Expansion der Nachfrage. Der **Inlandverkehr** legte um 4,8 % spürbar zu. Das Wachstum wurde im Wesentlichen vom Verkehr von und nach Berlin getragen. Das ausgeprägte Wachstum der Verkehrsregionen Süd- und Osteuropa 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.

### Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2018

Prozentuale Veränderung gegenüber 2017 auf Monatsbasis



### 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 Aerolíneas 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 über 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 Vorjahr. 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 stattgefundenen 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.

#### Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

	Fraport-Anteil in %	Passagiere <sup>1)</sup>		Cargo (Fracht + Post in t)		Bewegungen	
		2018	Veränderung in %	2018	Veränderung in %	2018	Veränderung in %
Frankfurt	100	69.510.269	+7,8	2.176.387	–0,8	512.115	+7,7
Ljubljana	100	1.812.411	+7,7	12.378	+0,4	35.512	+3,0
Fortaleza <sup>2)</sup>	100	6.614.227	+11,5	46.016	+21,6	58.278	+11,5
Porto Alegre <sup>2)</sup>	100	8.301.172	+3,6	39.957	+87,3	80.984	+1,9
Fraport Greece <sup>3)</sup>	73,4	29.877.203	+8,9	8.168	+24,3	244.250	+8,1
Lima	70,01	22.118.454	+7,3	285.637	+0,7	192.694	+3,1
Twin Star	60	5.558.363	+12,2	8.565	–41,0	41.060	+9,7
Burgas	60	3.277.229	+9,9	8.429	–41,1	23.284	+8,5
Varna	60	2.281.134	+15,8	136	–40,6	17.776	+11,4
Antalya	51/50 <sup>4)</sup>	32.268.535	+22,5	n.a.	n.a.	188.569	+20,2
St. Petersburg	25	18.122.286	+12,4	n.a.	n.a.	165.418	+8,6
Xi'an	24,5	44.653.433	+6,7	312.555	+20,3	329.783	+3,6

<sup>1)</sup> Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

<sup>2)</sup> Übernahme des operativen Betriebs seit 2. Januar 2018.

<sup>3)</sup> Übernahme des operativen Betriebs seit 11. April 2017.

<sup>4)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.



## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughäfen	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährige Anpassung]	2017 <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> Aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben.

## Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2018 um 18,5 % auf 3.478,3 Mio € (+543,5 Mio €). Aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Konzern-Umsatz Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen in Höhe von 359,5 Mio € (im Vorjahr: 41,7 Mio €). Bereinigt um die Erlöse aus IFRIC 12 stieg der Konzern-Umsatz um 225,7 Mio € auf 3.118,8 Mio € (+7,8 %). Das Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt führte zu höheren Erlösen aus Flughafenentgelten, gestiegenen Erlösen aus Sicherheitsleistungen auch aufgrund von Neugeschäften sowie höheren Erlösen aus Bodenverkehrsdienstleistungen und Infrastruktorentgelten. Gestiegene Parkierungserlöse wirkten sich ebenfalls positiv auf den Konzern-Umsatz aus. Signifikant geringere Erlöse aus Grundstücksverkäufen (2018: 1,9 Mio € zu 2017: 22,9 Mio €) sowie geringere weiterverrechnete Energieversorgungsleistungen hatten einen reduzierenden Effekt auf den Konzern-Umsatz. In Summe belief sich der Umsatzzanstieg am Standort Frankfurt auf 65,2 Mio €. Außerhalb von Frankfurt trugen im Wesentlichen die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+90,9 Mio €), die im Vorjahr noch nicht operativ übernommen waren, sowie Fraport Greece (+53,2 Mio €), operativ übernommen im zweiten Quartal 2017, zum Umsatzwachstum bei. Die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Fraport Slovenija steuerten 20,3 Mio € zum Umsatzzanstieg bei.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich im Vorjahresvergleich unter anderem aufgrund des Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (+25,0 Mio €) sowie Rückstellungsaufösungen infolge von Verjährungen (+27,1 Mio €) auf 88,2 Mio € (+49,3 Mio €). Die **Gesamtleistung** lag mit 3.602,7 Mio € um 592,3 Mio € über dem Vorjahreswert (+19,7 %).

In Höhe von 1.182,3 Mio € nahm der **Personalaufwand** im Geschäftsjahr 2018 um 89,4 Mio € zu (+8,2 %). Um die Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen bei dem starken Verkehrswachstum in Frankfurt zu halten, nahm der Personalaufwand insbesondere in den Konzern-Gesellschaften FraGround (+26,7 Mio €) und FraCareS (+7,1 Mio €) signifikant zu. Die Neugeschäfte an den Standorten Berlin und Köln/Bonn führten unter anderem zu höheren Personalaufwendungen in der Konzern-Gesellschaft FraSec (+22,1 Mio €). Der Personalaufwand außerhalb von Frankfurt stieg vor allem aufgrund der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften (+11,3 Mio €) und Fraport Greece (+3,7 Mio €).

Der **Materialaufwand** stieg bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 um 50,9 Mio € auf 729,6 Mio € (+7,5 %). Davon entfielen 24,5 Mio € auf die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie 21,0 Mio € auf Fraport Greece. Verkehrsmengenbedingt höheren Aufwendungen standen in Frankfurt geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen und weiterverrechneten Energieversorgungsleistungen gegenüber.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** um 8,4 Mio € auf 202,3 Mio € (+4,3 %). Die wesentlichen Treiber dieser Entwicklung waren die Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre sowie Lima.

Der operative Aufwand (Material-, Personal- und sonstiger betrieblicher Aufwand) in Höhe von 2.473,7 Mio € lag somit um 466,5 Mio € über dem Vorjahreswert (+23,2 %). Aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 enthielt der Konzern-Aufwand Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitativen Investitionsmaßnahmen in Höhe von 359,5 Mio € (im Vorjahr: 41,7 Mio €), die im Wesentlichen bei Fraport Greece und den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre anfielen.

Das **EBITDA** erhöhte sich entsprechend um 125,8 Mio € auf 1.129,0 Mio € (+12,5 %). Bezogen auf den Konzern-Umsatz bedeutete dieser Wert eine **EBITDA-Marge** von 32,5 % (im Vorjahr: 34,2 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 lag die EBITDA-Marge bei 36,2 % (im Vorjahr: 34,7 %).

Die **Abschreibungen** lagen mit 398,5 Mio € um 38,3 Mio € über dem Vorjahresniveau (+10,6 %). Der Anstieg ist unter anderem auf höhere Abschreibungen im Zusammenhang mit Fraport Greece (+13,0 Mio €) und den Konzern-Gesellschaften Fortaleza sowie Porto Alegre (+11,8 Mio €) sowie aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen zurückzuführen. Der Wegfall der im Vorjahr gebuchten außerplanmäßigen Abschreibung innerhalb der Konzern-Gesellschaft Fraport USA aufgrund der Beendigung der Konzession Boston zum 31. Oktober 2017 hatte einen reduzierenden Effekt (-8,6 Mio €). Korrespondierend lag das **Konzern-EBIT** mit 730,5 Mio € um 87,5 Mio € über dem Vorjahreswert (+13,6 %).

Das negative **Finanzergebnis** in Höhe von -60,1 Mio € (im Vorjahr: -136,9 Mio €) verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (+59,7 Mio €), der zusammen mit dem Ergebnis der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya (+23,1 Mio €) das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen signifikant erhöhte. Das sonstige Finanzergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund der vorzeitigen Ablösung der Projektfinanzierung der Konzern-Gesellschaft Lima, die im Vorjahr einen negativen Effekt von 10,2 Mio € hatte. Gegenläufig wirkte das verschlechterte Zinsergebnis im Zusammenhang mit Fraport Greece (-24,9 Mio €) sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (-3,8 Mio €) aus.

Das **Konzern-EBT** verbesserte sich um 164,3 Mio € auf 670,4 Mio € (+32,5 %), wovon 83,6 Mio € auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH entfielen. Bei einem Ertragsteueraufwand von 164,7 Mio € (im Vorjahr: 146,4 Mio €) erreichte das **Konzern-Ergebnis** einen Wert von 505,7 Mio € (+40,6 %). Der Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH trug 75,9 Mio € zum Anstieg des Konzern-Ergebnisses bei. Folglich ergab sich ein **unverwässertes Ergebnis je Aktie** von 5,13 € (im Vorjahr: 3,57 €).

#### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährige Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	3.118,8	Bis zu etwa 3,1 Mrd €	2.893,1	+225,7	+7,8
Aufwendungen bereinigt um IFRIC 12	2.114,2	Anstieg von rund 5 %	1.965,5	+148,7	+7,6
EBITDA	1.129,0	Zwischen etwa 1.080 Mio € und bis circa 1.110 Mio € [Oberer Bereich der Bandbreite, durch Verkaufserlös von Hannover Überschreitung der Bandbreite]	1.003,2	+125,8	+12,5
Abschreibungen	398,5	Anstieg bis zu etwa 30 Mio €	360,2	+38,3	+10,6
EBIT	730,5	Zwischen circa 690 Mio € und bis rund 720 Mio € [Oberer Bereich der Bandbreite, durch Verkaufserlös von Hannover Überschreitung der Bandbreite]	643,0	+87,5	+13,6
Finanzergebnis	-60,1	Nahezu konstant [Verbesserung durch Verkaufserlös von Hannover]	-136,9	+76,8	-
EBT	670,4	Zwischen etwa 560 Mio € und etwa 590 Mio € [Oberer Bereich der Bandbreite, durch Verkaufserlös von Hannover Überschreitung der Bandbreite]	506,1	+164,3	+32,5
Konzern-Ergebnis	505,7	Zwischen rund 400 Mio € und rund 430 Mio € [Oberer Bereich der Bandbreite, durch Verkaufserlös von Hannover Überschreitung der Bandbreite]	359,7	+146,0	+40,6
Dividende je Aktie (€)	2,00	Erhöhung	1,50	+0,5	+33,3

Wie bereits im Halbjahresbericht Q2/6M 2018 berichtet, wurden die prognostizierten Bandbreiten für das EBITDA, EBIT, EBT und Konzern-Ergebnis durch den Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH im Geschäftsjahr 2018 überschritten. Auch das Finanzergebnis verbesserte sich aufgrund des Verkaufs deutlich. Die um IFRIC 12 bereinigten Aufwendungen stiegen insbesondere aufgrund höherer Personalaufwendungen zur Bewältigung des Verkehrswachstums in Frankfurt stärker als prognostiziert. Die Abschreibungen erhöhten sich zusätzlich durch Nutzungsdaueranpassungen am Standort Frankfurt. Die weiteren Kennzahlen entwickelten sich entsprechend den Prognosen.

## Ertragslage Segmente

### Aviation

in Mio €	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.006,4	954,1	+52,3	+5,5
Personalaufwand	360,6	329,5	+31,1	+9,4
Materialaufwand	57,1	48,9	+8,2	+16,8
EBITDA	277,8	249,5	+28,3	+11,3
Abschreibungen	139,6	117,8	+21,8	+18,5
EBIT	138,2	131,7	+6,5	+4,9
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.195	5.881	+314	+5,3

Die Umsatzerlöse des Segments Aviation erhöhten sich im Geschäftsjahr 2018 um 5,5 % auf 1.006,4 Mio € (+52,3 Mio €). Das Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt führte zu höheren Erlösen aus Flughafenentgelten. Gestiegene Erlöse aus Sicherheitsleistungen insbesondere aus den Neugeschäften an den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn sowie aufgrund des Passagierwachstums in Frankfurt wirkten ebenfalls umsatzsteigernd.

Im Wesentlichen getrieben von im Vorjahresvergleich höheren Rückstellungsaufhebungen infolge von Verjährungen (+17,2 Mio €) nahmen die sonstigen betrieblichen Erträge des Segments zu. Gegenläufig wirkten insbesondere gestiegene Personalaufwendungen in der Konzern-Gesellschaft FraSec (+22,1 Mio €) sowie höhere Sachaufwendungen (+12,3 Mio €), unter anderem zurückzuführen auf gestiegene Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen, die starke Passagierentwicklung in Frankfurt sowie die Neugeschäfte an den Flughäfen Berlin und Köln/Bonn.

Das EBITDA lag um 28,3 Mio € über dem Wert des Vorjahres bei 277,8 Mio € (+11,3 %). Höhere Abschreibungen (+21,8 Mio €) aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen führten zu einem Segment-EBIT von 138,2 Mio € (+6,5 Mio €).

### Retail & Real Estate

in Mio €	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	507,2	521,7	-14,5	-2,8
Personalaufwand	54,2	53,6	+0,6	+1,1
Materialaufwand	126,8	150,7	-23,9	-15,9
EBITDA	390,2	377,5	+12,7	+3,4
Abschreibungen	88,2	83,7	+4,5	+5,4
EBIT	302,0	293,8	+8,2	+2,8
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	646	651	-5	-0,8

Der Umsatz des Segments Retail & Real Estate lag im Geschäftsjahr 2018 mit 507,2 Mio € unter dem Niveau des Vorjahres (-2,8 %). Die rückläufige Umsatzentwicklung ist unter anderem auf deutlich geringere Erlöse aus Grundstücksverkäufen (2018: 1,9 Mio € zu 2017: 22,9 Mio €) zurückzuführen. Zudem reduzierten geringere weiterverrechnete Energieversorgungsleistungen den Segment-Umsatz.

Dem standen höhere Parkierungserlöse (+8,3 Mio €) sowie leicht gestiegene Retailerlöse (+0,8 Mio €) gegenüber. Der Netto-Retail-Erlös je Passagier verringerte sich im Vorjahresvergleich um 7,4 % auf 3,12 € (2017: 3,37 €). Insbesondere das überproportionale Wachstum des Passagieraufkommens auf europäischen Strecken, auf denen Passagiere ein deutlich geringeres Ausgabeverhalten zeigen, sowie Kapazitätsengpässe in den Terminals beeinflussten die Retailumsätze. Darüber hinaus führten die Abwertungen verschiedener Währungen gegenüber dem Euro zu Kaufkraftverlusten.

Die sonstigen betrieblichen Erträge (+4,1 Mio €) stiegen im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs eines Gewerbegrundstücks der Fraport AG am Standort Frankfurt. Personalaufwendungen auf Vorjahresniveau und deutlich gesunkene Materialaufwendungen im Wesentlichen aufgrund der rückläufigen Grundstücksverkäufe (-13,7 Mio €) sowie geringerer weiterverrechneter Energieverorgungsleistungen resultierten in einem EBITDA von 390,2 Mio € (+3,4 %). Bei höheren Abschreibungen (+4,5 Mio €) aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen lag das Segment-EBIT bei 302,0 Mio € (+2,8 %).

### Ground Handling

in Mio €	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	673,8	641,9	+31,9	+5,0
Personalaufwand	461,0	431,0	+30,0	+7,0
Materialaufwand	54,8	51,6	+3,2	+6,2
EBITDA	44,4	51,4	-7,0	-13,6
Abschreibungen	43,7	39,8	+3,9	+9,8
EBIT	0,7	11,6	-10,9	-94,0
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	9.073	8.600	+473	+5,5

Im Geschäftsjahr 2018 stieg der Umsatz des Segments Ground Handling um 31,9 Mio € auf 673,8 Mio € (+5,0 %). Dies ist im Wesentlichen auf höhere Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen (+23,1 Mio €) sowie Infrastrukturentgelten (+9,7 Mio €) im Zusammenhang mit gestiegenen Höchststartgewichten und dem Passagierwachstum in Frankfurt zurückzuführen. Um die Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen bei dem starken Verkehrswachstum in Frankfurt zu halten, nahm der Personalaufwand insbesondere in den Konzern-Gesellschaften FraGround (+26,7 Mio €) und FraCareS (+7,1 Mio €) signifikant zu. Auch der Sachaufwand erhöhte sich verkehrsmengenbedingt um 5,2 Mio €. Korrespondierend verringerte sich das EBITDA auf 44,4 Mio € (-7,0 Mio €). Leicht höhere Abschreibungen führten zu einem Segment-EBIT von 0,7 Mio €, das um 10,9 Mio € unter dem Vorjahreswert lag.

### International Activities & Services

in Mio €	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.290,9	817,1	+473,8	+58,0
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	931,4	775,4	+156,0	+20,1
Personalaufwand	306,5	278,7	+27,8	+10,0
Materialaufwand	850,3	469,3	+381,0	+81,2
Materialaufwand bereinigt um IFRIC 12	490,8	427,6	+63,2	+14,8
EBITDA	416,6	324,8	+91,8	+28,3
Abschreibungen	127,0	118,9	+8,1	+6,8
EBIT	289,6	205,9	+83,7	+40,7
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.047	5.541	+506	+9,1

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services lagen im Geschäftsjahr 2018 um 473,8 Mio € deutlich über dem Vorjahreswert bei 1.290,9 Mio € (+58,0 %). Bereinigt um die Erlöse im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 von 359,5 Mio € erhöhte sich der Segment-Umsatz um 156,0 Mio € auf 931,4 Mio € (+20,1 %). Die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+90,9 Mio €), die im Vorjahr noch nicht operativ übernommen waren, sowie Fraport Greece (+53,2 Mio €), operativ übernommen im zweiten Quartal 2017, trugen im Wesentlichen zum Umsatzwachstum bei. Die Konzern-Gesellschaften Twin Star sowie Fraport Slovenija steuerten insgesamt 11,1 Mio € zum Anstieg bei. Aufgrund von Währungskurseffekten zeigte sich das Passagierwachstum der Konzern-Gesellschaft Lima nicht gleichermaßen in höheren Umsatzerlösen (+9,2 Mio €). Die Beendigung der Konzession Boston zum 31. Oktober 2017 sowie Währungskurseffekte führten zu rückläufigen Umsatzerlösen der Konzern-Gesellschaft Fraport USA (-3,5 Mio €).

Der Materialaufwand im Segment erhöhte sich deutlich um 381,0 Mio € auf 850,3 Mio € (+81,2 %). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit kapazitiven Investitionsmaßnahmen aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 von 359,5 Mio € erhöhte sich der Materialaufwand um 63,2 Mio € auf 490,8 Mio € (+14,8 %). Davon entfielen 24,5 Mio € auf die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre, 21,0 Mio € auf Fraport Greece sowie 13,7 Mio € auf die Konzern-Gesellschaften Fraport USA, Lima, Twin Star und Fraport Slovenija. Der Personalaufwand stieg vor allem aufgrund der beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften (+11,3 Mio €) und Fraport Greece (+3,7 Mio €) sowie in den Servicebereichen am Standort Frankfurt aufgrund des Tarifeffekts auf 306,5 Mio € (+27,8 Mio €).

Das EBITDA verzeichnete einen deutlichen Anstieg um 91,8 Mio € auf 416,6 Mio € (+28,3 %). Die beiden brasilianischen Konzern-Gesellschaften steuerten 40,2 Mio € und Fraport Greece 29,4 Mio € zum EBITDA-Wachstum bei. Höheren Abschreibungen – vor allem im Zusammenhang mit Fraport Greece (+13,0 Mio €) und den Konzern-Gesellschaften Fortaleza sowie Porto Alegre (+11,8 Mio €) – stand der Wegfall der im Vorjahr gebuchten außerplanmäßigen Abschreibung innerhalb der Konzern-Gesellschaft Fraport USA aufgrund der Beendigung der Konzession Boston zum 31. Oktober 2017 gegenüber (–8,6 Mio €). Das Segment-EBIT stieg um 40,7 % auf 289,6 Mio €.

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

### Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			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 <sup>2)</sup>	100	258,4	–	–	40,2	–	–	28,4	–	–	12,5	–	–
Fraport Greece <sup>3)</sup>	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-Gesellschaften

in Mio €	Anteil in %	Umsatz <sup>1)</sup>			EBITDA			EBIT			Ergebnis		
		2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %	2018	2017	Δ %
Antalya	51/50 <sup>4)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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 €.

<sup>2)</sup> Summe der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre. Operativer Betrieb seit 2. Januar 2018.

<sup>3)</sup> Die Konzern-Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece A und Fraport Regional Airports of Greece B werden als „Fraport Greece“ zusammengefasst, Operativer Betrieb seit 11. April 2017.

<sup>4)</sup> Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

Im Geschäftsjahr 2018 erwirtschaftete die Konzern-Gesellschaft **Fraport USA** Umsatzerlöse in Höhe von 58,3 Mio €, die währungsbedingt sowie aufgrund des Wegfalls der Retailkonzession in Boston zum 30. Oktober 2017 um 3,5 Mio € unter dem Vorjahr lagen. Gegenläufig wirkte die zum 1. April 2018 übernommene Retailkonzession 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 der Konzern-Gesellschaft **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 Flughäfen **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 von der starken 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 die Konzern-Gesellschaft **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

fürten 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.

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

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

Die Konzern-Gesellschaft **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 der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** führte im Geschäftsjahr 2018 zu einer Umsatzsteigerung von 7,0 %. Trotz gestiegener operativer Aufwendungen erhöhte sich im Vorjahresvergleich das EBITDA der Gesellschaft. 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

Aviation in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.006,4	Wachstum von rund 5 %	954,1	+52,3	+5,5
EBITDA	277,8	Spürbare Verbesserung	249,5	+28,3	+11,3
EBIT	138,2	Deutlich über Vorjahr	131,7	+6,5	+4,9

Retail & Real Estate in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	507,2	Annähernd stabil [leicht unter Vorjahreswert]	521,7	-14,5	-2,8
EBITDA	390,2	In etwa auf Vorjahresniveau	377,5	+12,7	+3,4
EBIT	302,0	In etwa auf Vorjahresniveau	293,8	+8,2	+2,8

Ground Handling in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	673,8	Spürbarer Anstieg	641,9	+31,9	+5,0
EBITDA	44,4	Leicht über Vorjahreswert	51,4	-7,0	-13,6
EBIT	0,7	Leichter Anstieg	11,6	-10,9	-94,0

International Activities & Services in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	1.290,9	Spürbares Wachstum	817,1	+473,8	+58,0
EBITDA	416,6	Wesentliche Zunahme [zusätzliche Erhöhung um rund 25 Mio € durch Hannover-Verkauf]	324,8	+91,8	+28,3
EBIT	289,6	Wesentliche Zunahme [zusätzliche Erhöhung um rund 25 Mio € durch Hannover-Verkauf]	205,9	+83,7	+40,7

Die Abschreibungen des Segments Aviation stiegen – entgegen der Prognose 2017 – aufgrund von Nutzungsdaueranpassungen stärker als prognostiziert und führten zu einem Segment-EBIT, das im Vorjahresvergleich leicht anstieg.

Wie bereits im Halbjahresbericht Q2/6M 2018 prognostiziert lag der Umsatz des Segments Retail & Real Estate aufgrund der geringeren Erlöse aus Grundstücksverkäufen, geringeren weiterverrechneter Energieversorgungsleistungen sowie der schwächeren Retailentwicklung leicht unter dem Vorjahreswert. Das Segment-EBITDA und -EBIT erreichten infolge höherer sonstiger betrieblicher Erträge – im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs eines Gewerbegrundstücks der Fraport AG am Standort Frankfurt sowie deutlich gesunkener Sachaufwendungen – Werte leicht über der Prognose 2017.

Um die Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen bei dem starken Verkehrswachstum in Frankfurt zu halten, nahm der operative Aufwand signifikant zu und führte – entgegen der Prognose 2017 – zu einem deutlich rückläufigen Segment-EBITDA und -EBIT.

Die weiteren Segment-Kennzahlen entwickelten sich innerhalb der Prognose 2017.

## Vermögens- und Finanzlage

### Vermögens- und Kapitalstruktur

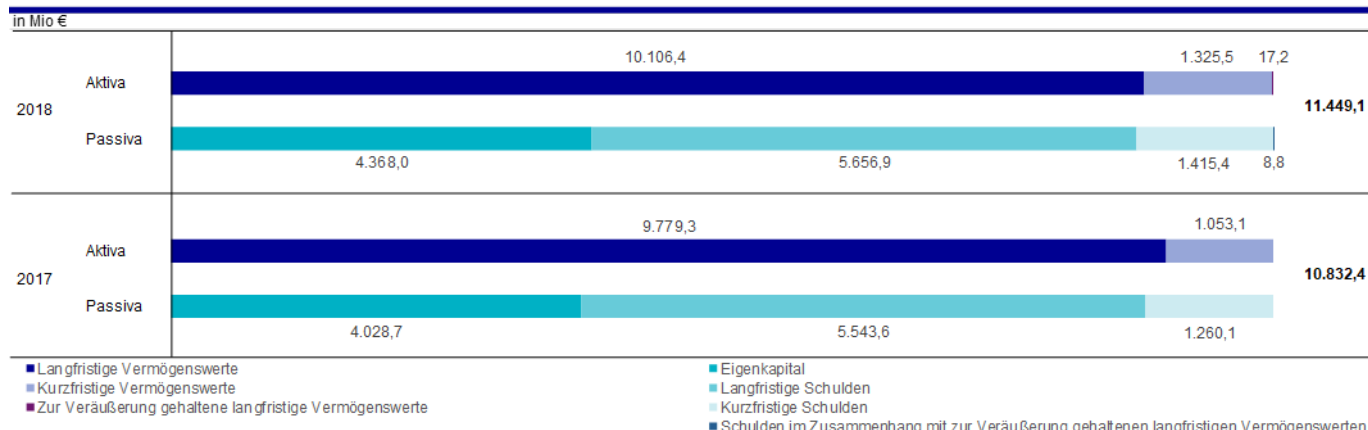
Die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2018 lag deutlich über dem Wert zum Bilanzstichtag 2017 bei 11.449,1 Mio € (+5,7 %).

Die **langfristigen Vermögenswerte** nahmen um 327,1 Mio € auf 10.106,4 Mio € im Wesentlichen aufgrund gestiegener Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Zusammenhang mit Fraport Greece, den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie Lima zu. Dabei handelte es sich um Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur der Flughäfen. Des Weiteren erhöhten sich die Investitionen in Sachanlagen, die im Wesentlichen das Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt betrafen. Gegenläufig wirkten Investitionen in andere Finanzanlagen, die sich im Vorjahresvergleich vor allem aufgrund von Umbuchungen von Fristigkeiten deutlich reduzierten. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Zahlungsmittelbestands auf 1.325,5 Mio € (+25,9 %). Weitere Gründe für den Anstieg waren höhere sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit Anzahlungen auf Bauleistungen für die brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre sowie stichtagsbedingt gestiegene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Unter der Berücksichtigung der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** in 2018 aufgrund des positiven Konzern-Ergebnisses von 4.028,7 Mio € auf 4.368,0 Mio € (+8,4 %). Verringert um die Posten „Nicht beherrschende Anteile“ in Höhe von 187,7 Mio € sowie den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 184,9 Mio € erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 31. Dezember 2018 einen Wert von 34,9 % und lag damit nahezu auf dem Vorjahresniveau (+0,5 Prozentpunkte).

Die **langfristigen Schulden** veränderten sich im Vorjahresvergleich auf 5.656,9 Mio € nur leicht (+2,0 %). Gestiegenen Finanzschulden standen geringere sonstige Verbindlichkeiten gegenüber. Die **kurzfristigen Schulden** erhöhten sich deutlich um 155,3 Mio € auf 1.415,4 Mio € (+12,3 %). Ursächlich dafür waren höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen vor allem bei Fraport Greece sowie in den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre. Höhere Finanzschulden im Zusammenhang mit der Finanzierung der Ausbaupflichtungen an den Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre hatten zusätzlich einen steigernden Effekt.

Die **Konzern-Liquidität** erhöhte sich zum 31. Dezember 2018 durch einen höheren Zahlungsmittelbestand unter anderem aufgrund der Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH deutlich um 144,6 Mio € auf 1.163,2 Mio € (im Vorjahr: 1.018,6 Mio €). Dem standen um 177,6 Mio € höhere kurz- und langfristige Finanzschulden in Höhe von insgesamt 4.708,6 Mio € (im Vorjahr: 4.531,0 Mio €) gegenüber, die im Wesentlichen aus den Finanzierungen im Zusammenhang mit Fraport Greece und den brasilianischen Konzern-Gesellschaften resultierten. Daraus ergaben sich um 33,0 Mio € leicht höhere **Netto-Finanzschulden** von 3.545,4 Mio € (im Vorjahr: 3.512,4 Mio €) und eine verbesserte **Gearing Ratio** von 88,7 % (im Vorjahr: 94,2 %). Die **Nettoverschuldung zu EBITDA** erreichte einen Wert von 3,1 (im Vorjahr: 3,5).

**Bilanzstruktur zum 31. Dezember****Zugänge zum Anlagevermögen**

Im Berichtszeitraum 2018 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 982,5 Mio € (im Vorjahr: 2.591,1 Mio €). Grund für den signifikanten Rückgang waren die im Vorjahresvergleich hohen Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ im Zusammenhang mit Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

Im Geschäftsjahr 2018 beliefen sich die Investitionen in „Sachanlagen“ auf 472,4 Mio € (im Vorjahr: 287,1 Mio €). Die Investitionen in „Flughafen-Betreiberprojekte“ betragen 370,5 Mio € (im Vorjahr: 2.197,9 Mio €). Auf „Finanzanlagen“ entfielen im vergangenen Geschäftsjahr 125,1 Mio € (im Vorjahr: 96,9 Mio €), 12,5 Mio € betrafen den Posten „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ (im Vorjahr: 9,0 Mio €) und 2,0 Mio € die Position „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (im Vorjahr: 0,2 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitinsen belief sich auf 26,8 Mio € (im Vorjahr: 20,4 Mio €).

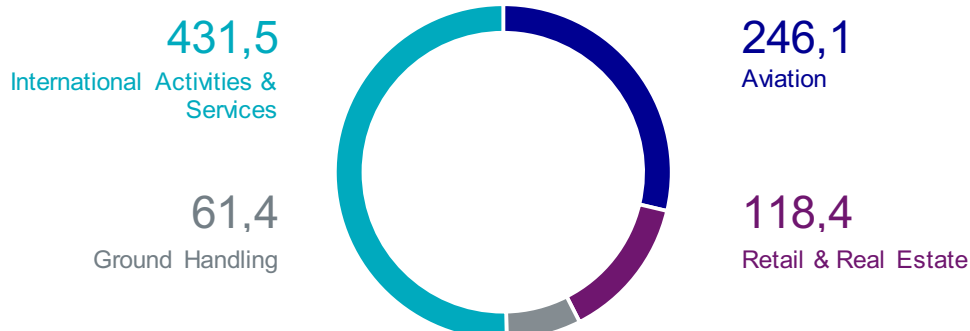
Bei der Fraport AG betragen die Zugänge zum Anlagevermögen 450,9 Mio € (im Vorjahr: 279,0 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei kapazitätsschaffende Investitionen in das Projekt Ausbau Süd – im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Terminal 3 am Standort Frankfurt – sowie Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen in den Bestand der Infrastruktur.

Die Zugänge zum Finanzanlagevermögen in Höhe von 125,1 Mio € resultierten vor allem aus den positiven Ergebnisbeiträgen der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya und der assoziierten Konzern-Gesellschaft Xi'an sowie aus Wertpapieren.

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

**Zugänge je Segment**

in Mio €





Die Investitionen in Höhe von 246,1 Mio € (im Vorjahr: 156,3 Mio €), die im Segment **Aviation** anfielen, betrafen insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt, dabei insbesondere das Terminal 3 sowie die Ausweitung des Passagiertransportsystems.

Im Geschäftsjahr 2018 entfielen die Investitionen in Höhe von 118,4 Mio € des Segments **Retail & Real Estate** (im Vorjahr: 64,9 Mio €) unter anderem auf kapazitätserweiternde Maßnahmen im Rahmen des Projekts Ausbau Süd.

Das Segment **Ground Handling** verzeichnete Zugänge in Höhe von 61,4 Mio € (im Vorjahr: 32,3 Mio €). Diese betrafen neben den Investitionen im Zusammenhang mit dem Projekt Ausbau Süd auch Modernisierungsmaßnahmen bestehender Anlagen.

Im Segment **International Activities & Services** beliefen sich die Zugänge zum Anlagevermögen auf 431,5 Mio € (im Vorjahr: 2.240,7 Mio €). Die Zugänge resultierten im Wesentlichen aus der Verpflichtung zum Ausbau und zur Erweiterung der Infrastrukturen an den griechischen und brasilianischen Flughäfen.

Im Rahmen der Konzessionen in Griechenland, Brasilien und Lima bestehen Ausbau- und Erweiterungsverpflichtungen in die Flughafeninfrastrukturen. Nähere Informationen beinhalten die Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 72 sowie die Kapitel „Geschäftsausblick“ und „Mittelfristiger Ausblick“ ab Seite 131.

### Zeitwerte

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

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

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns resultiert überwiegend aus Grundstücken/Gebäuden (rund 54 %) und technischen Anlagen und Maschinen (rund 25 %) der Fraport AG. Während sich Zeitwerte der Grundstücke aus Bodenrichtwerten ableiten lassen (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 21), ergeben sich Zeitwerte der Flughafeninfrastruktur (Gebäude, technische Anlagen und Maschinen) aus entsprechenden Wiederbeschaffungskosten.

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

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

### Kapitalflussrechnung

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** verringerte sich trotz der konzernweit guten operativen Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr leicht um 16,4 Mio € auf 802,3 Mio € (-2,0 %). Ursächlich für den Rückgang waren im Wesentlichen stichtagsbedingte Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens. Bereinigt um die in der Kapitalflussrechnung berücksichtigten Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Operative Cash Flow im Geschäftsjahr 2018 bei 844,9 Mio € (bereinigter Wert 2017: 711,3 Mio €), was einem Anstieg im Vorjahresvergleich von 133,6 Mio € entspricht (+18,8 %).

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** war um 1.227,4 Mio € signifikant rückläufig auf 669,8 Mio €. Dies ist im Wesentlichen auf die Einmalzahlung für die operative Übernahme der 14 griechischen Regionalflughäfen in Höhe von rund 1,2 Mrd € sowie die Anschaffungskosten der Konzessionen für die Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen, die die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte im Vorjahr erhöhten. Höhere kapazitative Investitionen am Standort Frankfurt und unter anderem in den Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie bei Fraport Greece hatten einen gegenläufigen Effekt auf den Mittelabfluss (2018: 770,4 Mio € zu 2017: 389,8 Mio €). Der Verkaufserlös der Anteile an der

Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 109,2 Mio € sowie höhere Dividenden aus At-Equity bewerteten Unternehmen (+35,4 Mio €) – im Wesentlichen aus der Konzern-Gesellschaft Antalya – verringerten zudem den Mittelabfluss. Korrespondierend lag der **Free Cash Flow** im positiven Bereich bei 6,8 Mio € (2017: 393,1 Mio €).

Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung fixe Konzessionszahlungen dem Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit zugeordnet (bis 2017 reduzierend berücksichtigt im Operativen Cash Flow). Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst (2018: 45,6 Mio €, 2017: 28,0 Mio €). Unter Berücksichtigung von Investitionen in und Erlösen aus Wertpapieren und Schuldscheindarlehen sowie den Rückzahlungen von Termingeldanlagen lag der gesamte **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** bei 646,5 Mio € (2017: 1.632,5 Mio €).

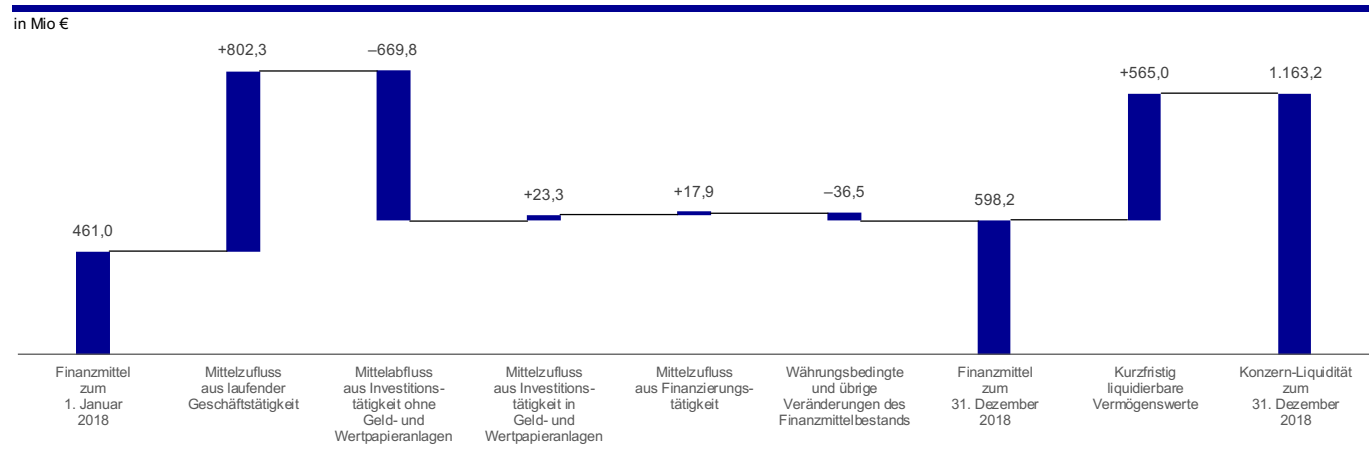
Der **Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 17,9 Mio € (2017: Mittelzufluss von 879,7 Mio €). Der Vorjahreswert beinhaltete die im Zuge der Finanzierungen von Fraport Greece und den brasilianischen Flughäfen aufgenommenen langfristigen Finanzschulden. Unter Berücksichtigung währungsbedingter sowie übriger Veränderungen wies Fraport zum 31. Dezember 2018 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 598,2 Mio € aus (31. Dezember 2017: 461,0 Mio €).

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

### Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Bank- und Kassenbestände	442,3	185,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	155,9	275,6
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>598,2</b>	<b>461,0</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	108,8	112,6
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	94,3	55,8
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>801,3</b>	<b>629,4</b>

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



### Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement des Fraport-Konzerns 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 (38,5 %), Anleihen (20,2 %), Projektfinanzierungen (19,4 %) sowie Schuldscheindarlehen (21,9 %).

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 im Fraport-Konzern bei annähernd 22 %, der fixe Anteil bei rund 78 %. Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen lag bei 3,2 %.

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte im Geschäftsjahr 2018 die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von marktüblichen Projektfinanzierungen. Eine Analyse beziehungsweise Berechnung der Fremdkapitalstruktur und Liquidität auf Segment-Ebene erfolgt nicht.

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

### Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
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	1.811,1	2019 – 2028	Überwiegend endfällig	Überwiegend fix	0,149 % – 6,65 % p. a.
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2017 – 2018	911,5	2034 – 2041	Fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	Überwiegend fix	4,50 % – 6,00 % p. a.

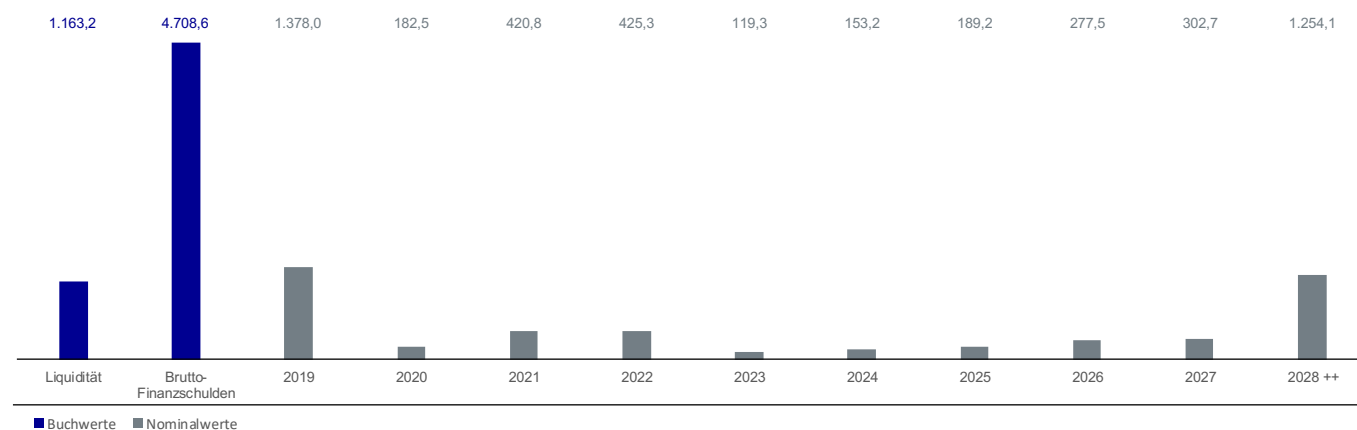
Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den in den bilateralen Darlehen enthaltenen zweckgebundenen Darlehen der Fraport AG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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften, hier insbesondere in Griechenland sowie Brasilien, sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft. Hinsichtlich der finanziellen Kennzahlen waren sämtliche Klauseln zum Bilanzstichtag 2018 eingehalten.

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

## Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2018

in Mio €



Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 681,6 Mio € (im Vorjahr: 523,8 Mio €). Da diese – aufgrund von in den Projektfinanzierungsverträgen enthaltenen Vereinbarungen – zum Teil einer Verfügungsbeschränkung unterliegt, ist sie nicht Teil des Asset Managements der Fraport AG.

### Liquiditätsanalyse

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

### Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte <sup>1)</sup> in Mio €	Durchschnittliche Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheinanleihen	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

<sup>1)</sup> 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**

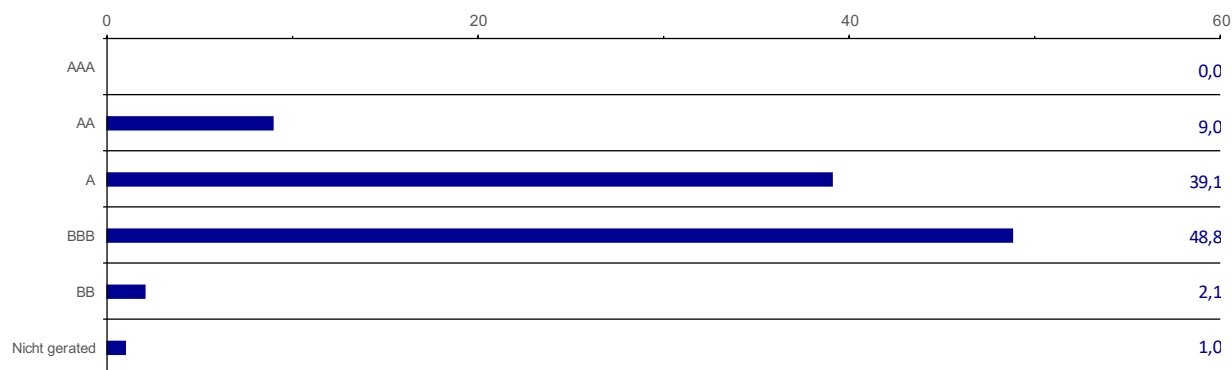
in %



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 % (-0,7 Mio €) aus.

Zum Bilanzstichtag 2018 standen dem Fraport-Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 826,7 Mio € zur Verfügung (im Vorjahr: 758,0 Mio €), die jedoch in Höhe von 341,7 Mio € zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

**Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage**

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

**Rating**

Vor dem Hintergrund des uneingeschränkten Zugangs zum Kapitalmarkt zu attraktiven Preisen, der sehr guten Liquiditätsausstattung sowie 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 & Flughafen-Betreiberprojekte	842,9	Leicht unter 1 Mrd €	2.485,0	-1.642,1	-66,1
Operativer Cash Flow	802,3	Spürbar über dem Vorjahreswert vorbehaltlich Änderungen des Working Capitals	818,7	-16,4	-2,0
Free Cash Flow	6,8	Spürbar unter dem Vorjahresniveau im negativen Bereich	393,1	-386,3	-98,3
Netto-Finanzverschuldung	3.545,4	Anstieg bis zu etwa 4 Mrd € [Mittelzufluss aus dem Verkauf der Hannover-Anteile mit reduzierendem Effekt]	3.512,4	+33,0	+0,9
Netto-Finanzverschuldung zu EBITDA <sup>1)</sup>	3,1	-	3,5	-0,4	-
Gearing Ratio (%)	88,7	Leichter Anstieg	94,2	-5,5 PP	-
Konzern-Liquidität	1.163,2	Deutlicher Rückgang	1.018,6	+144,6	+14,2
Eigenkapital	4.368,0	Spürbar über dem Vorjahreswert	4.028,7	+339,3	+8,4
Eigenkapitalquote (%)	34,9	In etwa auf dem Vorjahresniveau	34,4	+0,5 PP	-

<sup>1)</sup> Aufnahme in die Berichterstattung zum Gesamtjahr 2018, erstmalige Prognose für 2019.

Aufgrund von Verzögerungen kam es zu geringeren Investitionen in Sachanlagen und Flughafen-Betreiberprojekte als prognostiziert, dies führte – zusammen mit den höheren Dividenden aus At-Equity bewerteten Unternehmen – zu einem positiven Free Cash Flow. Aufgrund von Veränderungen des Netto-Umlaufvermögens lag der Operative Cash Flow leicht unter dem Wert von 2017, bereinigt um diese Veränderungen stieg der Operative Cash Flow spürbar um 18,8 %. Der positive Free Cash Flow aufgrund der geringeren Investitionstätigkeit sowie die durch den Verkaufserlös der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhöhte Konzern-Liquidität, ließen – entgegen der Prognose 2017 – die Netto-Finanzverschuldung nur leicht um 33,0 Mio € ansteigen. Korrespondierend verbesserte sich die Gearing Ratio. Die Entwicklung der weiteren Kennzahlen lag innerhalb der gegebenen Prognose 2017.

## Wertorientierte Steuerung

### Wertbeitragsentwicklung

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		International Activities & Services	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Adjustiertes EBIT <sup>1)</sup>	856,7	696,6	138,4	131,8	304,2	292,8	-7,1	16,4	421,3	255,6
Fraport-Assets	7.688,8	6.965,8	2.902,2	2.683,8	1.937,5	1.891,1	624,0	574,2	2.225,1	1.816,8
Kapitalkosten vor Steuern	499,8	466,7	188,6	179,8	125,9	126,7	40,6	38,5	144,6	121,7
Wertbeitrag vor Steuern	357,0	229,9	-50,3	-48,0	178,2	166,1	-47,7	-22,1	276,7	133,9
ROFRA in %	11,1	10,0	4,8	4,9	15,7	15,5	-1,1	2,9	18,9	14,1

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

Im Geschäftsjahr 2018 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 127,1 Mio € deutlich über dem Wert des Vorjahres bei 357,0 Mio € (im Vorjahr: 229,9 Mio €). Die Verbesserung ist neben dem starken Verkehrswachstum in Frankfurt und an den Konzern-Flughäfen auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, die operative Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre sowie auf die gute operative Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya zurückzuführen.

Der Wertbeitrag des Segments Aviation blieb nahezu konstant bei -50,3 Mio € (Vorjahr: -48,0 Mio €). Dem verbesserten operativen Ergebnis standen aufgrund der voranschreitenden Bautätigkeit im Rahmen des Projekts Ausbau Süd höhere Fraport-Assets und damit höhere Kapitalkosten gegenüber. Im Segment Retail & Real Estate führte das verbesserte Segment-EBIT zu einem Anstieg des Wertbeitrags von 166,1 Mio € auf 178,2 Mio €. Der Wertbeitrag des Segments Ground Handling verringerte sich von -22,1 Mio € auf -47,7 Mio €. Der Rückgang resultierte unter anderem aus einer Verschlechterung des operativen Ergebnisses der Konzern-Gesellschaft FCS, was erstmals zu einem negativen Segment-ROFRA führte. Der Wertbeitrag des Segments International Activities & Services stieg deutlich von 133,9 Mio € auf 276,7 Mio €. Die Verbesserung ist – neben der guten Verkehrsentwicklung an den Konzern-Flughäfen – auf den Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH,

die operative Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre sowie auf die positive Entwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya zurückzuführen, die in einem deutlichen Anstieg des Segment-EBIT resultierten.

Der ROFRA des Fraport-Konzerns erhöhte sich entsprechend von 10,0% auf 11,1%.

### Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährige Anpassung]	2017	Veränderung	Veränderung in %
Konzern-Wertbeitrag	357,0	Anstieg um rund 10 %	229,9	+127,1	+55,3
ROFRA (%)	11,1	In etwa auf Vorjahresniveau	10,0	+1,1 PP	–
Wertbeitrag Aviation	–50,3	Spürbare Verbesserung, weiterhin im negativen Bereich	–48,0	–2,3	–
Wertbeitrag Retail & Real Estate	178,2	In etwa auf Vorjahresniveau	166,1	+12,1	+7,3
Wertbeitrag Ground Handling	–47,7	Leichte Verbesserung, weiterhin im negativen Bereich	–22,1	–25,6	–
Wertbeitrag International Activities & Services	276,7	In etwa auf Vorjahresniveau bis leicht darüber	133,9	+142,8	> 100

Der Konzern-Wertbeitrag erhöhte sich aufgrund des Anteilsverkaufs an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH deutlich, sodass auch der ROFRA über der prognostizierten Entwicklung 2017 lag.

Der Wertbeitrag des Segments Aviation verschlechterte sich – entgegen der Prognose 2017 – aufgrund gestiegener Abschreibungen im Zusammenhang mit Nutzungsdaueranpassungen, die das EBIT des Segments entgegen der Prognose 2017 nicht so stark ansteigen ließen. Der gesunkene WACC von 6,7 % auf 6,5 % führte zu leicht rückläufigen Kapitalkosten im Segment Retail & Real Estate und zu einer leicht besseren Entwicklung des Segment-Wertbeitrags als prognostiziert. Der Wertbeitrag des Segments Ground Handling lag aufgrund des rückläufigen Segment-EBIT unterhalb des prognostizierten Wertbeitrags. Der Wertbeitrag des Segments International Activities & Services lag sowohl wegen des Anteilsverkaufs als auch des starken Ergebnisses der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya deutlich über der Prognose 2017.

## Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

### Kundenzufriedenheit und Produktqualität

#### Globalzufriedenheit der Passagiere

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%).

Die Passagierzufriedenheit am Flughafen Lima lag im Jahr 2018 bei 94 % (2017: 82 %). Diverse Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bei den Servicedienstleistungen wurden von den Reisenden positiv wahrgenommen. So wurde unter anderem die Zollabfertigung verbessert, das Erscheinungsbild der öffentlichen Terminalflächen sowie das Retailangebot aufgewertet. An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote bei knapp 74 %. Dabei wurde im Geschäftsjahr 2018 zum ersten Mal die Erhebungssystematik der Fraport AG angewendet. Aus dem Vorjahreswert von 97 % ergibt sich mit der neuen Systematik ein Zufriedenheitswert von 82 % und damit ein Rückgang um 8 Prozentpunkte. Während sich die Zufriedenheit am Flughafen Varna erhöhte, verschlechterte sich diese in Burgas aufgrund der hohen Terminalauslastung im Sommer. Trotz eines deutlichen Passagierwachstums stieg die Zahl der Beschwerden in Ljubljana nur leicht auf 81 (im Vorjahr: 64). Seit März 2018 hat Fraport Greece ein erweitertes Marktforschungsprogramm an allen 14 Flughäfen gestartet. Basierend auf diesen Umfrageergebnissen im Sommer 2018 erhielten alle Flughäfen – trotz Bauarbeiten – eine Gesamtbewertung von über 3,00 (im Maßstab 1 bis 5, wobei 1: extrem schlecht und 5: exzellent). Die drei bestplatzierten Flughäfen waren Rhodos (4,06), Aktio (3,94) und Kefalonia (3,86). An den beiden brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre wird, im Rahmen der Konzessionsvorgaben, zukünftig eine Messung der Passagierzufriedenheit eingeführt. Erste Ergebnisse werden für das zweite Quartal 2019 erwartet.

## 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 des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,76 und damit über dem angepassten Wert des Vorjahres von 2,85. In der Fraport AG sowie der überwiegenden Anzahl der Konzern-Gesellschaften verbesserte sich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Die Rücklaufquote lag mit 53 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 54 %, sowohl der Wert der Mitarbeiterzufriedenheit als auch die Rücklaufquote des Vorjahres wurden um die Konzern-Gesellschaft FCS bereinigt).

### Frauen in Führungspositionen

Im Geschäftsjahr 2018 lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene unterhalb des Fraport-Vorstands in Deutschland bei 26,0 % (im Vorjahr: 28,0 %). Der leichte Rückgang der Quote ist auf organisatorische und personelle Veränderungen zurückzuführen.

## Gesundheits- und Arbeitsschutz

### Krankenquote

Im Geschäftsjahr 2018 verringerte sich die Krankenquote um 0,1 Prozentpunkte auf 7,7 % (im Vorjahr: 7,5 %). Insbesondere in der personalstarken Fraport AG und der Konzern-Gesellschaft FraSec verbesserte sich die Krankenquote.

## Klimaschutz

### CO<sub>2</sub>-Emission

Im vergangenen Geschäftsjahr betrug die CO<sub>2</sub>-Emission rund 244.029 Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 16,4 % mehr als im Vorjahr (im Vorjahr: 209.668 t CO<sub>2</sub>). Die Emissionserhöhung ist auf den erstmaligen Einbezug von Fraport Greece sowie der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre zurückzuführen. Der Emissionsbeitrag dieser Flughäfen betrug 36.445 Tonnen CO<sub>2</sub>. Ohne diese Flughäfen hätte sich die Emission um 1,0 % verringert.

## Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2018	Gegebene Prognose 2017 [unterjährig Anpassung]	2017	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit der Passagiere (Frankfurt) in %	86	Mindestens 80 %	85	+1 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,4	Besser als 98,5 %	98,5	-0,1 PP
Mitarbeiterzufriedenheit	2,76 <sup>1)</sup>	Besser als 3,0	2,85 <sup>2)</sup>	+0,09
Frauen in Führungspositionen (Deutschland) in %	26,0	Leichte Erhöhung	28,0	-2,0 PP
Krankenquote in %	7,4 <sup>3)</sup>	Stabilisierung	7,5	-0,1 PP
CO <sub>2</sub> -Emission in t <sup>4)</sup>	244.029	Leichte Erhöhung	209.668	34.361

<sup>1)</sup> Beinhaltet die Fraport AG sowie elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star und Fraport Slovenija.

<sup>2)</sup> Wert um die Konzern-Gesellschaft FCS bereinigt. Beinhaltet die Fraport AG sowie elf Konzern-Gesellschaften am Standort Frankfurt sowie die Konzern-Gesellschaften Twin Star und Fraport Slovenija.

<sup>3)</sup> Wert ohne die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre.

<sup>4)</sup> 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, der Quote der Frauen in Führungspositionen und der CO<sub>2</sub>-Emission sind dem vorangegangenen Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen. Die weiteren nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entwickelten sich innerhalb der Prognosen.



## Beschäftigte

### Entwicklung der Beschäftigten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	21.961	20.673	+1.288	+6,2
davon Fraport AG	9.867	10.204	-337	-3,3
davon Konzern-Gesellschaften	12.094	10.470	+1.624	+15,5
davon in Deutschland	18.913	18.120	+793	+4,4
davon im Ausland	3.048	2.553	+495	+19,4

Die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Freigestellte) nahm im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2018 um 1.288 auf 21.961 zu (im Vorjahr: 20.673). Ursächlich dafür war maßgeblich das gestiegene Passagieraufkommen in Frankfurt, das den Personalbedarf vor allem bei den Konzern-Gesellschaften FraGround (+519 Beschäftigte) und FraCareS (+183 Beschäftigte) erhöhte. Zudem kam es zu einem Personalmengenaufbau in der Konzern-Gesellschaft FraSec (+359 Beschäftigte) insbesondere aufgrund der Neugeschäfte an den Standorten Köln/Bonn und Berlin. In der Fraport AG kam es unter anderem aufgrund einer erhöhten Fluktuation im Zusammenhang mit dem im Geschäftsjahr 2016 initiierten Programm zum Personalstrukturwandel zu einem verringerten Personalstand (-337 Beschäftigte).

Außerhalb Deutschlands erhöhte sich der Personalbestand hauptsächlich als Folge der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (+238 Beschäftigte) sowie bei Fraport Greece (+92 Beschäftigte). Die gute Passagierentwicklung in den Konzern-Gesellschaften Twin Star und Fraport Slovenija erforderte zusätzliches Personal (+93 Beschäftigte).

### Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2018	2017	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.195	5.881	+314	+5,3
Retail & Real Estate	646	651	-5	-0,8
Ground Handling	9.073	8.600	+473	+5,5
International Activities & Services	6.047	5.541	+506	+9,1

Im Geschäftsjahr 2018 erhöhte sich die Mitarbeiterzahl im Segment Aviation vor allem aufgrund von Neueinstellungen in der Konzern-Gesellschaft FraSec im Rahmen der Neugeschäfte. Dagegen blieb der Personalstand im Segment Retail & Real Estate konstant (-5 Beschäftigte). Um die Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen bei dem starken Verkehrswachstum in Frankfurt zu halten, stieg die Mitarbeiterzahl im Segment Ground Handling (+473 Beschäftigte) insbesondere in den Konzern-Gesellschaften FraGround und FraCareS. Im Segment International Activities & Services erhöhte sich im Berichtszeitraum die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten insbesondere aufgrund der Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre (+238 Beschäftigte) sowie Fraport Greece (+92 Beschäftigte).

### Entwicklung der Personalstruktur

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

### Entwicklung der Beschäftigten zum Bilanzstichtag

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	23.299	22.024	+1.275	+5,8
davon Fraport AG	10.595	10.747	-152	-1,4
davon Konzern-Gesellschaften	12.704	11.277	+1.427	+12,7
davon in Deutschland	20.498	19.545	+953	+4,9
davon im Ausland	2.801	2.479	+322	+13,0
Gemeinschaftsunternehmen	2.629	2.574	+55	+2,1

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte inklusive Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2018 von 22.024 auf 23.299 (+ 1.275 Beschäftigte). Der Zuwachs ist in Deutschland insbesondere auf die Konzern-Gesellschaften FraSec (+413 Beschäftigte), FraGround (+413 Beschäftigte) sowie FraCareS (+188 Beschäftigte) zurückzuführen. Im Ausland resultierte die Erhöhung insbesondere aus Fraport Greece (+62 Beschäftigte) und der operativen Übernahme der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (+134 Beschäftigte). Gegenläufig entwickelte sich der Personalstand in der Fraport AG, der sich im Wesentlichen aufgrund des in 2016 initiierten Programms zum Personalstrukturwandel verringerte (–152 Mitarbeiter). Zum Bilanzstichtag waren 2.629 Mitarbeiter in Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt (+55 Beschäftigte). Der Anstieg ist insbesondere in der Konzern-Gesellschaft Antalya erfolgt (+34 Mitarbeiter).

Mit 7,9 % lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr unter dem Wert des Vorjahres von 8,3 %. Diese Reduktion ist durch den geringeren Mitarbeiterabgang im Konzern bei gleichzeitig erhöhter Anzahl an Eintritten vor allem in den Konzern-Gesellschaften FraGround, FraSec und FraCareS bedingt.

Die Frauenquote erhöhte sich im Geschäftsjahr 2018 leicht auf 25,7 % (im Vorjahr: 25,0 %). Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten blieb konstant bei 43,6 Jahren (im Vorjahr: 43,6 Jahre). Die Quote ausländischer Beschäftigter in Deutschland lag (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) bei 25,0 % (im Vorjahr: 23,8 %). Die Schwerbehindertenquote – bezogen auf die Gesamtbeschäftigten ohne Auszubildende und Aushilfen – erreichte konzernweit einen Wert von 7,7 % (im Vorjahr: 7,9 %).

### **Arbeitssicherheit und Unfallvermeidung**

Die Effektivität der Arbeitssicherheitsmaßnahmen misst Fraport unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle und daraus abgeleitet der 1.000-Mann-Quote. Sowohl die Zahl der Gesamtunfälle (+78 Unfälle) wie auch der meldepflichtigen Arbeitsunfälle (+42) stieg im Berichtsjahr insbesondere im Segment Ground Handling leicht an. Bedingt durch den deutlichen Personalzuwachs in 2018 ergab sich, bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten (Stammbeschäftigte, Aushilfen, Auszubildende und Leiharbeiter), eine nahezu unveränderte 1.000-Mann-Quote von 26,1 (im Vorjahr: 25,8; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben).

### **Forschung und Entwicklung**

Fraport 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 Dienstleistungskonzern betreibt Fraport 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 Konzern-Anhang Tz. 4 und Tz. 20).

Zudem hat sich Fraport, um alle Potenziale zu nutzen, zweigleisig aufgestellt: Das Ideenmanagement bündelt die Kreativität der Beschäftigten, während im Innovationsmanagement gezielt Projekte mit externen Partnern entwickelt werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113).

Im Berichtsjahr wurden 475 Ideen eingereicht (im Vorjahr: 596) und 49 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 81) und damit insbesondere prozessuale Verbesserungen der betrieblichen Abläufe bewirkt.

Im Rahmen laufender Innovationsaktivitäten steht Fraport 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 113).

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

## Umwelt

An seinen Flughafenstandorten bedient Fraport 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 Fraport seiner unternehmerischen Verantwortung. Soweit dies realisierbar ist, zielt Fraport darauf, die Belastungen aus dem Flughafenbetrieb für die Umwelt zu reduzieren.

Die Maßnahmen, die Fraport 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Konzerns gemessen (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67 sowie Kapitel „Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 103). Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes hat sich Fraport unter anderem zum Ziel gesetzt, sämtliche umweltrelevanten vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem auszustatten.

### Klima-, Umwelt- und Naturschutz

Die Managementaktivitäten von Fraport 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 vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften 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.

### Wertschöpfung

Flughäfen sind bedeutende Wirtschaftsstandorte und tragen direkt wie indirekt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. So ist der Flughafen Frankfurt beispielsweise mit fast 81.000 direkt Beschäftigten (Stand: 31. Dezember 2015) die größte lokale Arbeitsstätte Deutschlands. Zusätzliche Beschäftigungseffekte entstehen unter anderem in Unternehmen, die durch Fraport zum Bau und zur Modernisierung der Flughafeninfrastrukturen beauftragt werden. Mit einem Einzugsgebiet von rund 38 Mio Einwohnern in einem Umkreis von etwa 200 Kilometern und durch seine Funktion als größter Cargo-Flughafen in Europa zählt der Standort Frankfurt zu den bedeutendsten Wirtschaftsstandorten des Landes.

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Dividendenausschüttung an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung (Brutto-Wertschöpfung) auf rund 3,7 Mrd €. Die Netto-Wertschöpfung betrug rund 2,4 Mrd €. Zur indirekten Wertschöpfung des Fraport-Konzerns zählen unter anderem der Konsum der Flughafenmitarbeiter sowie die an den jeweiligen Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen und somit direkt und indirekt zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung der jeweiligen Regionen beitragen.

Weitere Informationen zum ökologischen und gesellschaftlichen Engagement von Fraport sind dem Kapitel „Zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht“ ab Seite 25 sowie der Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/verantwortung](http://www.fraport.de/verantwortung) 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 der 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).

### Fraport-Aktie

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Eröffnungskurs in €	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16
Schlusskurs in €	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00
Veränderung absolut in € <sup>1)</sup>	-29,40	+35,69	-2,77	+10,90	-6,35	+10,45	+5,94	-9,16
Veränderung in % <sup>2)</sup>	-32,0	+63,5	-4,7	+22,7	-11,7	+23,8	+15,6	-19,4
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	96,94	91,86	58,94	62,30	57,77	57,41	49,37	58,10
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	61,56	55,26	45,25	48,04	47,19	42,33	38,41	37,60
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	79,18	74,12	51,77	56,34	52,13	48,83	44,70	49,14
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	160.367	173.015	173.666	151.188	100.101	118.554	156.604	190.671
Marktkapitalisierung in Mio € (Jahresschlusskurs)	5.776	8.494	5.192	5.443	4.436	5.020	4.052	3.494

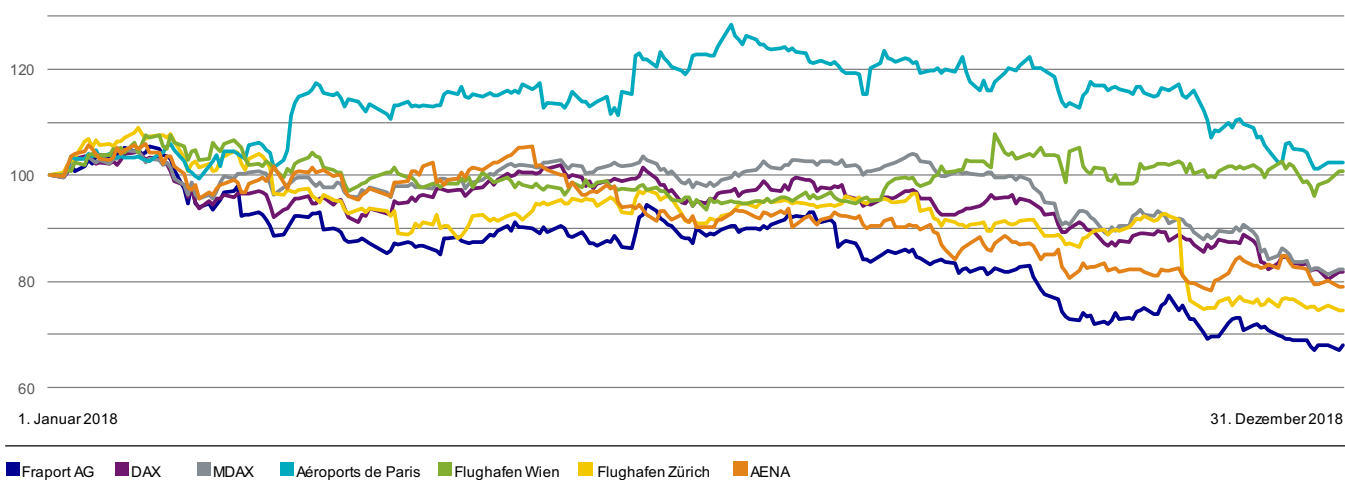
<sup>1)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2018: -27,90 €, 2017: 37,19 €.

<sup>2)</sup> Veränderung inklusive Dividende: 2018: -30,4 %, 2017: 66,2 %.

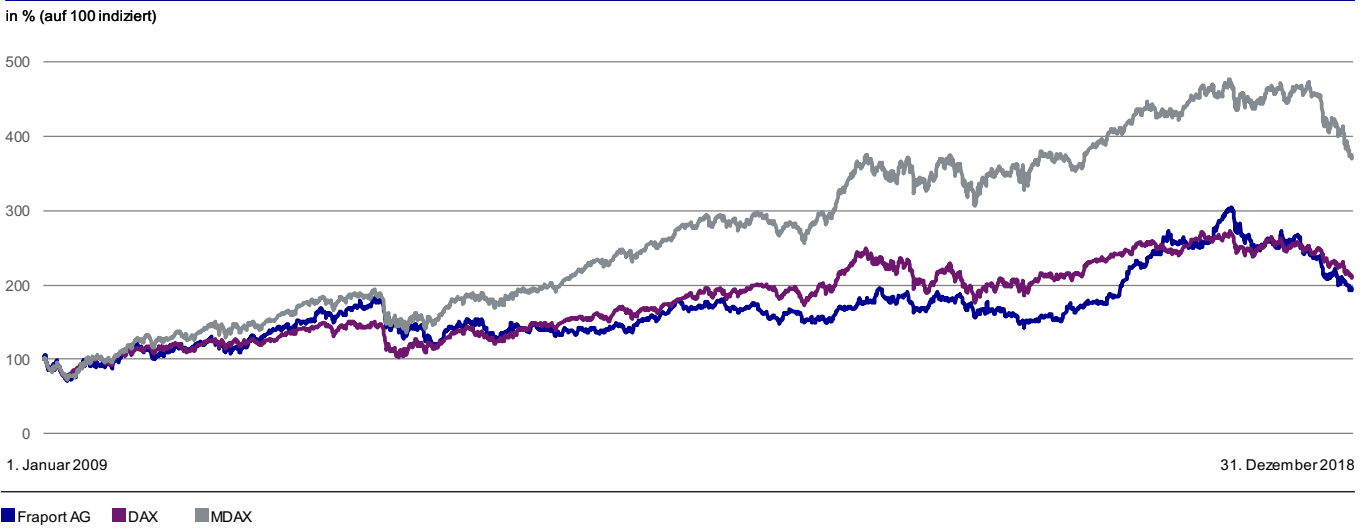
Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris +2,4 %, Flughafen Wien +0,8 %, Flughafen Zürich -25,4 % und AENA -21,0 %.

### Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern in 2018

in % (auf 100 indiziert)



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



**Entwicklung der Aktionärsstruktur**

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

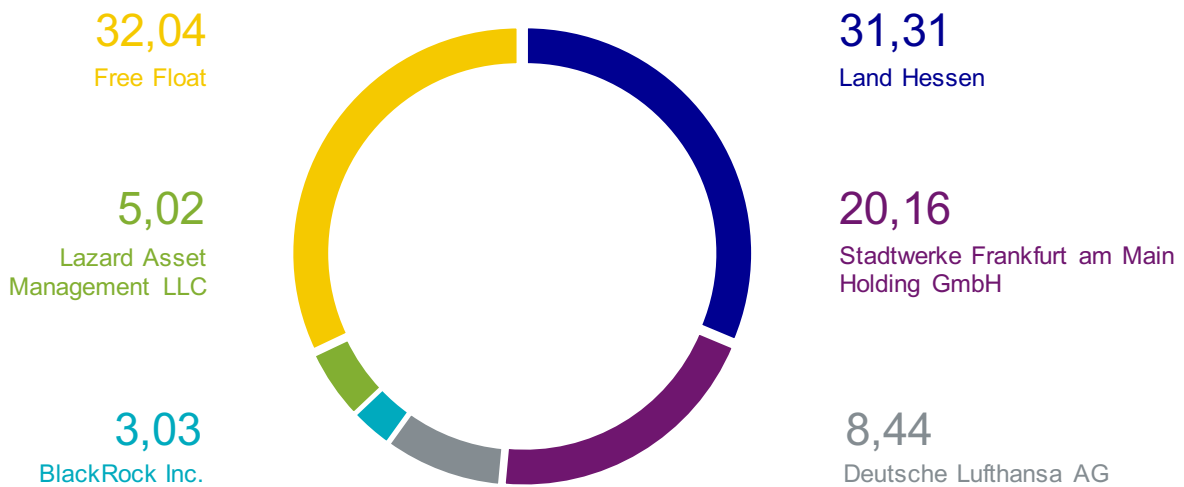
**Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 33 WpHG**

Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
Lazard Asset Management LLC <sup>1)</sup>	31. Januar 2018	Unterschreitung der 5 %-Schwelle	4,73 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	2. Mai 2018	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,25 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	11. Mai 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,35 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	9. August 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	10. August 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,17 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	21. Dezember 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,01 %
Lazard Asset Management LLC <sup>1)</sup>	27. Dezember 2018	Überschreitung der 5 %-Schwelle	5,02 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	28. Dezember 2018	Unterschreitung der 3 %-Schwelle	2,95 %
BlackRock, Inc. <sup>1)</sup>	31. Dezember 2018	Überschreitung der 3 %-Schwelle	3,03 %

<sup>1)</sup> Sämtliche Stimmrechte werden nach § 34 WpHG zugerechnet.

**Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2018 <sup>1)</sup>**

in %



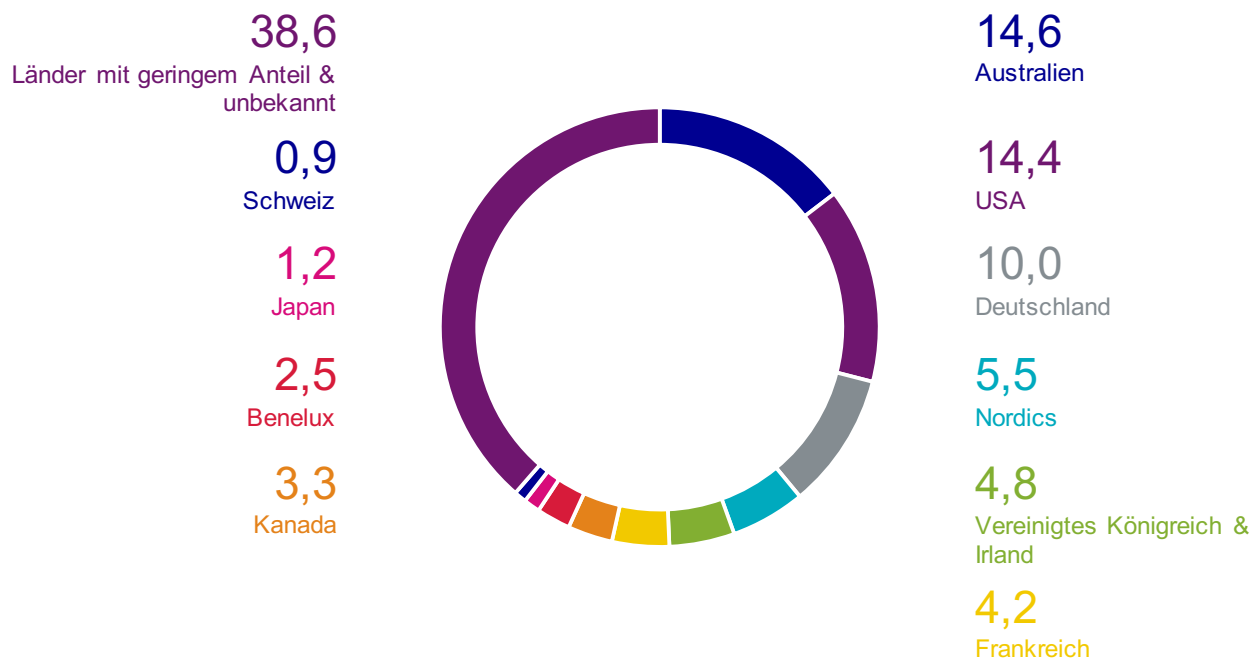
<sup>1)</sup> Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2018 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3 % werden dem Free Float zugeordnet.

Die Mehrheit der rund 92,5 Mio Aktien entfällt mit zusammengerechnet 51,47 % auf deutsche Institutionen. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,31 % und auf die Stadt Frankfurt am Main 20,16 %, wobei dieser Stimmrechtsanteil mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH gehalten wird. Die Deutsche Lufthansa AG hielt 8,44 % beziehungsweise gut 7,8 Mio Stückaktien und ist damit drittgrößter Einzelaktionär der Fraport AG. Der Vermögensverwalter Lazard Asset Management LLC, dessen Aktienanteil aus Australien heraus verwaltet wird, hielt zum 31. Dezember 2018 5,02 %. BlackRock Inc. – als weltgrößter institutioneller Investor – hielt zum Bilanzstichtag 3,03 % der Fraport-Aktien.

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

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

in %



<sup>1)</sup> Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2018 ohne Anteile des Landes Hessen, der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH, der Deutschen Lufthansa AG und eigene Aktien. Anteile, die über mehrere Tochtergesellschaften gehalten wurden, wurden nicht zusammengefasst.  
Quelle: IPREO.

### Dividende für das Geschäftsjahr 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.

Ganzjährig stand das IR-Team telefonisch unter +49 69 690-74840 oder per E-Mail unter [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de) zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Telefonkonferenzen für Analysten zu den Finanzpublikationen, die Hauptversammlung im Mai 2018 und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage unter [www.meet-ir.de](http://www.meet-ir.de) rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

## Hauptversammlung

Auf der vergangenen Hauptversammlung, am 29. Mai 2018, erhielt Fraport von seinen 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](http://www.hauptversammlung.fraport.de) veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2018 wird am 28. Mai 2019 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

## Kapitalmarktrelevante Daten

		2018	2017
Grundkapital Fraport AG <sup>1)</sup>	in Mio €	924,7	924,7
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.468.704	92.468.704
Anzahl Aktien im Umlauf zum 31. Dezember <sup>2)</sup>	Stück	92.391.339	92.391.339
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Jahresdurchschnitt)	Stück	92.391.339	92.377.435
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	-30,4	66,2
Beta relativ zum MDAX		0,77	0,55
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	5,13	3,57
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	5,11	3,56
Kurs-Gewinn-Verhältnis		12,2	25,7
Dividende je Aktie <sup>3)</sup>	in €	2,00	1,50
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	184,9	138,7
Dividendenrendite zum 31. Dezember <sup>3)</sup>	in %	3,2	1,6

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

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

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

<sup>3)</sup> Vorgeschlagene Dividende (2018).



## **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

### **Verkauf der Konzern-Gesellschaft 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 86).

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

## **Risiko- und Chancenbericht**

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

### **Risikostrategie und -ziele**

Bei Fraport wird im Rahmen des integrierten Strategie- und Planungsprozesses stets darauf geachtet, dass die mit den Chancen verbundenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Sichergestellt wird dies durch ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement, 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 Fraport Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.

### **Organisation des Risikomanagements**

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

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden 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 konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontroll-Systems (IKS) sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

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

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

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

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

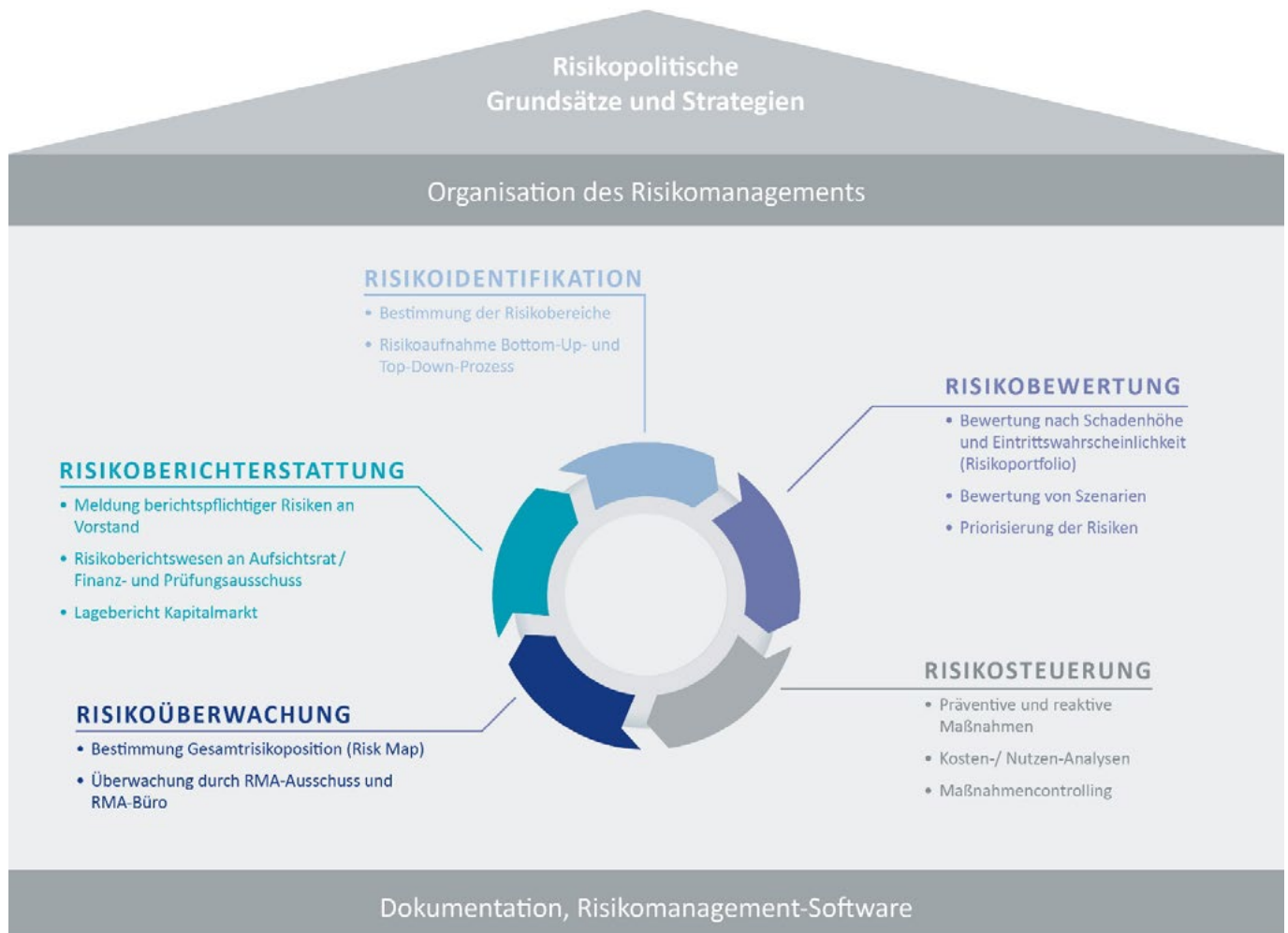
Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei diese Zuständigkeit federführend vom Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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

Das Fraport-Risikomanagement-System umfasst lediglich Risiken. 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 Fraport eine integrierte Risikomanagement-Software ein.



### Risikoidentifikation

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG sowie die Konzern-Gesellschaften, 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 des Fraport-Konzerns 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 von Fraport 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 Fraport ungünstigste Schadensentwicklung eingeschätzt. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung unterschieden. Das Bruttoisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettoisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettoisiko wider.

### Risikosteuerung

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

### Risikoüberwachung und -berichterstattung

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

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

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

**Berichtsmatrix**

Eintrittswahrscheinlichkeit	Höchstwahrscheinlich > 80 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Gesellschaften	Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	Wahrscheinlich > 50 % bis 80 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Gesellschaften	RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	Möglich > 20 % bis 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Gesellschaften	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA	Lagebericht, Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
	Unwahrscheinlich ≤ 20 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Gesellschaften	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche / Konzern-Gesellschaften	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss / Vorstand, RMA
		Klein ≤ 3 Mio €	Mittel > 3 bis 10 Mio €	Hoch > 10 bis 20 Mio €	Sehr hoch > 20 Mio €
		Schadensstufe →			

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

Der beschriebene Prozess ermöglicht die Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Fraport Konzerns 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 § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB) beschrieben. Bei Fraport 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 sowie Auswirkungen auf die Stakeholder von Fraport haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung teilweise stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien (strategische Risiken, operative Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken und Compliance Risiken), die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Segmente (Aviation, Retail & Real Estate, Ground Handling und International Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

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

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

## Risikoübersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadensstufe		Risikostufe		Seite
<b>Strategische Risiken</b>							
Gesamtwirtschaftliche Risiken	Möglich	→	Hoch	↓	Bedeutend	↓	118
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	118
Entwässerung des Parallelbahnsystems	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	120
<b>Operative Risiken</b>							
Risiken aus Investitionsprojekten	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	120
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten: Ausbau Lima	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	121
Personalrisiken	Möglich	→	Klein	→	Gering	→	121
Zusatzversorgung ZVK	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	122
Erfolgsbeteiligung 2016	Entfällt						
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	Unwahrscheinlich	→	Sehr hoch	→	Bedeutend	→	122
Cyber-Risiken	Möglich	↑	Hoch	→	Bedeutend	↑	123
<b>Finanzwirtschaftliche Risiken</b>							
Zinsrisiken (kumuliert)	Unwahrscheinlich	→	Hoch	→	Moderat	→	123
Währungskursrisiken	Möglich	→	Sehr hoch	→	Wesentlich	→	123
Kreditrisiken	Unwahrscheinlich	→	Klein	→	Gering	→	124
Sonstige Preisrisiken	Unwahrscheinlich	→	Mittel	→	Gering	→	124
<b>Rechtliche und Compliance-Risiken</b>							
Compliance-Verstöße	Unwahrscheinlich	→	Hoch	→	Moderat	→	124

↑ 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 131). 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 den Fraport Konzern.

Die Wahrscheinlichkeit, dass die einzelnen dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken eintreten, wird als „möglich“ eingeschätzt. Den genannten Risiken wirkt positiv entgegen, dass Fraport stärker geografisch diversifiziert ist als in der Vergangenheit. Der Anteil der ausländischen Konzern-Gesellschaften am Konzern-Ergebnis hat in den letzten beiden Geschäftsjahren deutlich zugenommen, zuletzt mit den beiden Flughäfen in Brasilien. Sollten die dargestellten gesamtwirtschaftlichen Risiken aber gleichzeitig und gebündelt eintreten, dann werden die potenziellen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport 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 eines der Konzern-Flughäfen, 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 Fraport) 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 Luftverkehrssteuer, des EU-Emissionshandels, der CO<sub>2</sub>-Regulierung, Lärmschutzauflagen und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig bei sich verstärkenden Einschränkungen Alternativstandorte und Routen außerhalb Frankfurts nutzen. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen. 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 Fraport-Konzern-Flughäfen 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 Angebotseinschränkungen führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen negativen Veränderungen, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, versucht Fraport diesen Risiken, soweit möglich, zu begegnen. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport 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 Fraport. 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 Fraport dagegen Rechtsbehelfe einlegen. Rechtlich flankiert wird die etwaige spätere Einführung einer behördlich verfügbaren 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 Landebahnsystem 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 auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 54 sowie Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 86).

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

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

Grundsätzlich können die Engagements von Fraport außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen, und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Fraport agiert 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 Fraport dabei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen größerer Investitionen setzt Fraport in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeberin zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt. 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.

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 Risiken. Ein mögliches Ausbleiben des Wachstums und/oder ein möglicherweise rückläufiger Luftverkehr könnten die Ertragsentwicklung der Konzessiongesellschaften 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**

Fraport möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Konzern-Standorten nutzen. Fraport ist sich dabei bewusst, dass im Zuge des demografischen Wandels, insbesondere am Standort Frankfurt, der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte zunehmen wird. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Beschäftigter. Um dem Risiko, den Personalbedarf nicht decken zu können, angemessen begegnen zu können, hat Fraport 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-Flughäfen 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.

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

Zusätzlich zu diesen vorbeugenden Maßnahmen deckt der Versicherungsschutz der Fraport AG die üblicherweise bei 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-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50 % im Inland Versicherungsschutz für gesetzliche sowie auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

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

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

## 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-Attacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, das insbesondere die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit in den Fokus stellt, trägt Fraport dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse von Fraport. Trotz der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven 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 § 315 Absatz 2 Nr. 1 HGB

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich (zu weiteren Ausführungen wird auf den Konzern-Anhang Tz. 46 verwiesen). Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Konzerns haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

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

**Währungskursrisiken** bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt Fraport die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „möglich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „sehr hoch“ ein. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus dem gestiegenen Volumen an Fremdwährungsgeschäften zur Finanzierung von Ausbauprojekten im Ausland.

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

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

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

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf die Tz. 46 des Konzern-Anhangs verwiesen.

#### **Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken**

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und die zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme verfolgt Fraport unverändert eine Strategie der „Vorratsfinanzierung“ und sichert damit die Mittelbeschaffung, zum Beispiel für anstehende Investitionen und Tilgungen. Die Mittel aus dieser strategischen Liquiditätsreserve stehen unverändert zur Verfügung.

#### **Rechtliche Risiken und Compliance-Risiken**

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

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

geeigneter Kontrollmechanismen. Angesichts der zuvor beschriebenen effektiven Compliance-Strukturen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „unwahrscheinlich“ eingestuft.

### **Sonstige rechtliche Risiken**

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

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

## **Chancenbericht**

### **Das Chancenmanagement-System**

Das Chancenmanagement des Fraport-Konzerns hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen. 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 Bereiche/Segmente und die unterstützenden Konzern-Bereiche ganzjährig im Rahmen der operativen Steuerung des Unternehmens und im Rahmen des jährlich revolvingenden mittelfristigen Planungsprozesses. Während das kurzfristige Ergebnis-Monitoring auf Chancen abzielt, die hauptsächlich das laufende Geschäftsjahr betreffen, stehen im mittelfristigen Planungsprozess Chancen im Fokus, die für den Konzern von strategischer Bedeutung sind.

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

Neben dem Chancenmanagement durch die Strategischen Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Konzerns nutzt Fraport auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt Fraport darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Dazu zählen neben dem klassischen Konzern-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 106).

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

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2019 beziehungsweise die mittelfristige Planung aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für Fraport positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Planung führen können.

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

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

### **Gesamtwirtschaftliche Chancen**

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

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 Fraport 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 Fraport durch Beteiligungen Nutzen aus diesen regional unterschiedlichen Wachstumspotenzialen ziehen und geopolitische Risiken ausbalancieren. Auch in Zukunft wird Fraport im internationalen Geschäft selektiv und erfolgsorientiert expandieren. Gewisse Sättigungstendenzen in der Luftverkehrsnachfrage westlicher Länder, die auch den Standort Frankfurt betreffen, können damit kompensiert werden.

### **Unternehmensstrategische Chancen**

#### **Politische Rahmenbedingungen**

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

#### **Weiterentwickelte Konzern-Strategie**

Fraport treibt die Weiterentwicklung des Konzerns 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 Kapitel „Strategie“ ab Seite 61) tragen dem Bestreben von Fraport, vorhandene Wachstumspotenziale nachhaltig zu erschließen, umfassend Rechnung. Darüber hinaus soll das Leitbild einen kulturellen Wandel

bei den Beschäftigten fördern – hin zu mehr Kundenorientierung, Zusammenarbeit und Kostenbewusstsein. Es eröffnet damit erhebliche Chancen für die erfolgreiche wirtschaftliche Weiterentwicklung des Konzerns in den kommenden Jahren.

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

#### Wachstum in Frankfurt und international

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

Um auch künftig in Frankfurt für den wachsenden Luftverkehr ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu haben, realisiert Fraport das Terminal 3. Mit den Flugsteigen H und J wird eine zusätzliche Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr geschaffen. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2023 geplant. Vorgezogen hierzu soll der Flugsteig G realisiert werden. Mit seinem Bau soll 2019 begonnen werden, die Inbetriebnahme mit zunächst 4 – 5 Mio Passagieren pro Jahr ist in 2021 geplant.

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

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

Anfang 2018 übernahmen die beiden 100%-igen Konzerngesellschaften 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 die US-amerikanische Konzerngesellschaft Fraport USA ist Fraport 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 von Fraport weist konstante Wachstumsraten oberhalb des weltweiten Luftverkehrswachstums auf. Um von diesem Wachstum dauerhaft zu profitieren, entwickelt Fraport die bestehenden Standorte durch Ausbau- und Qualitätsmaßnahmen kontinuierlich weiter.

Klares Ziel ist es, das 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 Fraport intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet Fraport 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 Fraport ein zielgruppenspezifisches, individualisiertes Marketing auf allen relevanten Kanälen. Mit der Online-Handelsplattform wurde eine digitale Plattform für das Angebot und den Verkauf von Waren und Dienstleistungen geschaffen, unterstützt durch weitere digitale Instrumente am Flughafen und auf den mobilen Endgeräten der Passagiere. Über das Frankfurt Airport Rewards-Programm wird eine persönliche

Bindung zum Kunden aufgebaut. Auf Basis der gewonnenen Daten lassen sich maßgeschneiderte Angebote für die Reisenden erstellen.

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

### **Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen**

Eine kontinuierliche Optimierung wesentlicher Geschäftsprozesse sowie eine stetige Kostenkontrolle sind von essenzieller Bedeutung, um eine stabile Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten. Fraport ist der Meinung, dass die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der Kostenstrukturen innerhalb des Konzerns noch nicht voll ausgeschöpft sind. Es gehört zu den Aufgaben der Unternehmensführung, kontinuierlich die Organisation daraufhin zu untersuchen, wie diese effektiver und effizienter gestaltet werden kann. 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 Konzerns, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist Fraport 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.

Fraport ist kontinuierlich bestrebt, organisatorische und prozessbezogene Verbesserungen zu realisieren. Daher hat Fraport auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Fokus darauf gelegt, hier zusätzliche Impulse zu setzen, so auch im Rahmen eines zertifizierten prozessorientierten Qualitätsmanagements, um unter anderem die Prozessorientierung im Konzern-Zertifizierungsverbund weiter zu verankern und die Effizienz in der Ablauforganisation zu stärken. Dabei gilt es, die besonderen Herausforderungen eines integrierten Geschäftsmodells im Konzern sowie die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung des Konzerns zu berücksichtigen. Auch in der sich rasant entwickelnden Technologie des „autonomen Fahrens“ sieht Fraport vielfältige Möglichkeiten, Potenziale zu nutzen. In den Bereichen der Personalbeförderung auf dem Betriebsgelände, aber auch bei Containertransporten und im Winterdienst, wurden Projekte mit Industriepartnern konzipiert und Testläufe im Laufe des vergangenen Jahres realisiert. Aufbauend auf den Ergebnissen 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 Konzerns auswirken. Dementsprechend können Währungseffekte aus der Umrechnung von Ergebnissen, die nicht auf Euro lauten, in die funktionale Währung des Konzerns (Euro) die Finanzergebnisse positiv beeinflussen. Fraport geht insgesamt davon aus, von vorteilhaften Entwicklungen auf den Finanzmärkten profitieren zu können.

### **Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung**

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



## Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems für das Geschäftsjahr 2019

Für das Geschäftsjahr 2019 wurden die Schadensstufen der konzerneinheitlichen 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 Konzern sowie eines weiteren erwarteten EBIT-Wachstums werden die Schadensstufen wie folgt erhöht:

- > „klein“ ≤ 6 Mio €
- > „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 § 315 Absatz 4 HGB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wesentliche Teilprozesse des Konzern-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 die Fraport-Konzern-Flughäfen auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Konzerns. 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 113).

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 ein Wachstum des Passagieraufkommens zwischen etwa 2 % und etwa 3 %. Am Standort Frankfurt fördert das Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum weiterhin das Angebot der Fluggesellschaften. 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 in Frankfurt unter anderem auch auf die Erlöse aus Flughafenentgelten, die Parkierungs- und Retailumsätze, die Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen und Infrastrukturentgelten auswirken.

Außerhalb von Frankfurt prognostiziert der Vorstand für alle Konzern-Flughäfen eine positive Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2019, die sich insbesondere in den Finanzzahlen bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza und Porto Alegre, Fraport USA und Twin Star zeigen wird. Die Konzern-Gesellschaft Antalya wird ihren Anteil am Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen weiter deutlich verbessern. Bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima wird es zu höheren kapazitiven Investitionen kommen, die im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 sowohl den Konzern-Umsatz als auch den Materialaufwand in Höhe eines mittleren dreistelligen Mio-€-Betrags erhöhen werden und somit insgesamt ergebnisneutral sind.

In Summe prognostiziert der Vorstand – trotz des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH – für das Geschäftsjahr 2019 einen Anstieg des Konzern-EBITDA auf ein Niveau zwischen etwa 1.160 Mio € und circa 1.195 Mio €. Diese EBITDA-Prognose wird auch durch die erstmalige Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 positiv beeinflusst. Das Konzern-Ergebnis erwartet der Vorstand – bei einem verschlechterten Finanzergebnis von bis zu –115 Mio € – in einer Bandbreite zwischen rund 420 Mio € und rund 460 Mio €. Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand deutlich höhere Mittelabflüsse für Sachanlagen in Frankfurt und für Flughafen-Betreiberprojekte von bis zu 1,2 Mrd €. Der Free Cash Flow wird aufgrund der höheren Investitionsmaßnahmen spürbar unter dem Niveau des Jahres 2018 liegen und im deutlich negativen Bereich erwartet. Unter Berücksichtigung der geplanten Dividendenausschüttung rechnet der Vorstand mit einer Zunahme der Netto-Finanzschulden im Geschäftsjahr 2019 auf rund 4 Mrd € sowie einem Anstieg der Gearing Ratio auf bis zu 95 %. Trotz der erwarteten höheren Verschuldung bewertet der Vorstand die finanzielle Situation des Fraport-Konzerns im Prognosezeitraum unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind für den Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses nicht erkennbar (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113). Abgesehen von dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft 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 der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Dies betrifft den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leasingverhältnisse“, der erstmals für das Geschäftsjahr 2019 anzuwenden ist. Die Auswirkungen der Anpassungen durch IFRS 16 sind in der prognostizierten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage für das Geschäftsjahr 2019 berücksichtigt (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 4).

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 113 enthalten.

## **Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2019**

### **Entwicklung der Struktur**

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

### **Entwicklung der Wettbewerbsposition und zukünftige Absatzmärkte**

Im Rahmen des strategischen Ziels „Wachstum in Frankfurt und international“ steht die Erschließung zukünftiger Absatzmärkte im Fokus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 61). Dabei zielt Fraport darauf, seine Expertise global zu vermarkten und an der Attraktivität neuer Absatzmärkte zu partizipieren. Fraport prüft in diesem Zusammenhang selektiv die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen. Durch die Betriebsübernahme der brasilianischen Flughäfen zu Beginn des vergangenen Geschäftsjahres hat Fraport sein Portfolio um weitere touristisch und wirtschaftlich attraktive Märkte erweitert. Das seit dem 1. April 2018 übernommene Retail-Flächenmanagement des Terminal 5 JFK Airport in New York sowie seit Februar 2019 am Flughafen Nashville führten darüber hinaus zu einer Ausweitung der Präsenz der Konzern-Gesellschaft Fraport USA und einer weiteren Erschließung des dortigen Absatzmarkts (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 113).

### **Entwicklung der Strategie**

Im Geschäftsjahr 2019 liegt der Schwerpunkt weiterhin auf der kontinuierlichen Umsetzung der Konzern-Strategie. Im Hinblick auf die strategischen Herausforderungen und unter Berücksichtigung der sich dynamisch entwickelnden Rahmenbedingungen arbeiten Vertreter verschiedener Unternehmensbereiche der Fraport AG und Konzern-Gesellschaften intensiv an den im Geschäftsjahr 2018 geschärften strategischen Programmen (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 61).

### **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 Konzerns verwendet werden.

Im Rahmen des ab dem Geschäftsjahr 2019 anzuwendenden Rechnungslegungsstandards IFRS 16 werden zukünftig die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten dem adjustierten EBIT erhöhend hinzugerechnet. Zudem werden ab dem Geschäftsjahr 2019 die Zinsaufwendungen im Rahmen der Aufzinsung der Konzessionsverbindlichkeiten gemäß IFRIC 12 ebenfalls in die Berechnung des adjustierten EBIT einbezogen. Die entsprechenden Vermögenswerte werden bei der Berechnung der Fraport-Assets zur Hälfte der Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten berücksichtigt.

Für das Geschäftsjahr 2019 hat sich der WACC von 6,5 % auf 6,4 % (vor Steuern) verringert. Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2019 keine grundlegenden Änderungen.

## **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 Fördermengenkürzung 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 Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2019 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben werden.

### **Entwicklung der branchenspezifischen Rahmenbedingungen**

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 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 vorbehaltlich 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 mittleren einstelligen Prozentbereich für 2019.

### Prognostizierte Ertragslage 2019

Das erwartete konzernweite Passagierwachstum wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Fraport-Konzerns in 2019 auswirken. In Frankfurt wird erwartet, dass sich dies insbesondere auf die Entwicklung der Flughafenentgelte, Parkierungs- und Retailumsätze, Erlöse aus Bodenverkehrsdienstleistungen und Infrastrukturentgelte auswirken wird. Darüber hinaus erwartet der Vorstand steigende Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen der Konzern-Gesellschaft FraSec. Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Energy Air werden die von dieser Gesellschaft generierten Umsatzerlöse den Umsatz im Bereich Real Estate reduzieren. Außerhalb des Standorts Frankfurt werden sich Fraport Greece sowie die Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza, Porto Alegre, Fraport USA und Twin Star positiv entwickeln. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza, Porto Alegre sowie Fraport USA in die funktionale Währung des Konzerns, den Euro, können sich positiv wie negativ auf die Ergebniswirkung der Konzern-Gesellschaften auswirken. Der Vorstand erwartet daher einen Anstieg des **Konzern-Umsatzes** auf rund 3,2 Mrd €. Der Vorstand erwartet zusätzlich höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima in Summe eines mittleren dreistelligen Mio-€-Betrags, die den Konzern-Umsatz zudem erhöhen werden.

In 2019 rechnet der Vorstand mit einem leichten Anstieg der Personalaufwendungen. Gründe für die Zunahme werden insbesondere Tarifsteigerungen am Standort Frankfurt sowie in der Konzern-Gesellschaft FraSec sein. Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen wird der Sachaufwand in etwa auf dem Niveau von 2018 erwartet. Höheren Aufwendungen für Fremdleistungen sowie umsatzabhängigen Konzessionsabgaben werden geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Energy Air sowie aus der erstmaligen Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 gegenüber stehen. In Summe prognostiziert der Vorstand – trotz des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH – für das Geschäftsjahr 2019 einen Anstieg des **Konzern-EBITDA** auf ein Niveau zwischen etwa 1.160 Mio € und circa 1.195 Mio €. Vor allem aufgrund der Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 werden die **Abschreibungen** im Geschäftsjahr 2019 deutlich ansteigen. Der Vorstand rechnet daher mit einem **Konzern-EBIT** zwischen circa 685 Mio € und rund 725 Mio €.

Für das **Finanzergebnis** wird ein Wert bis zu –115 Mio € erwartet. Während das Zinsergebnis in etwa auf Vorjahresniveau prognostiziert wird, wird das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen deutlich rückläufig erwartet. Dabei steht einer weiterhin positiven Entwicklung der Konzern-Gesellschaft Antalya der Wegfall der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH gegenüber.

In Summe rechnet der Vorstand mit einem **Konzern-EBT** zwischen etwa 570 Mio € und etwa 615 Mio €. Das **Konzern-Ergebnis** wird in einer Bandbreite zwischen rund 420 Mio € und rund 460 Mio € erwartet.

Aufgrund des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH wird ein deutlicher Rückgang des **Konzern-Wertbeitrags** und des **ROFRA** erwartet.

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

### Prognostizierte Segment-Entwicklung 2019

Das angenommene Passagierwachstum am Flughafen Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Segments **Aviation** in 2019 auswirken. Über die Passagierentwicklung hinaus werden insbesondere steigende Erlöse aus Sicherheitsdienstleistungen der Konzern-Gesellschaft FraSec zum Umsatzanstieg beitragen. Daher erwartet der Vorstand ein Umsatzwachstum im Segment Aviation von bis zu 3 %.

Aufgrund rückläufig prognostizierter sonstiger betrieblicher Erträge und steigender Aufwendungen im Zusammenhang mit Tarifeffekten sowie aus der Konzern-Gesellschaft FraSec wird das Segment-EBITDA in etwa auf dem Niveau von 2018 bis leicht besser erwartet. Bei zunehmenden Abschreibungen wird das Segment-EBIT in etwa auf dem Vorjahresniveau prognostiziert. Der Wertbeitrag des Segments wird rückläufig sein und weiterhin im negativen Bereich liegen.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2019 von dem Passagierausblick am Standort Frankfurt profitieren, der vor allem die Umsatzerlöse in den Bereichen Parkierung und Retail leicht verbessern wird. Währungskurseffekte können sich weiterhin positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere und damit auf die Retailerlöse auswirken. Im Zusammenhang mit dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Energy Air werden die von dieser Gesellschaft generierten Umsatzerlöse den Segment-Umsatz im Bereich Real Estate reduzieren. In Summe rechnet der Vorstand mit einem leichten Umsatzrückgang.

Trotz des Erlöses aus dem Verkauf der Konzern-Gesellschaft Energy Air prognostiziert der Vorstand das Segment-EBITDA aufgrund geringerer Immobilientransaktionen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Bei zunehmenden Abschreibungen wird das Segment-EBIT leicht rückläufig prognostiziert. Der Wertbeitrag des Segments wird leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet.

Das angenommene Passagierwachstum sowie steigende Höchststartgewichte werden zu einer Umsatzzunahme im Segment **Ground Handling** von bis zu 4 % in 2019 führen. Tarifsteigerungen werden bei gleichzeitigen Produktivitätsverbesserungen zu einem operativen Aufwand führen, der nahezu auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Der Vorstand rechnet daher mit einem Segment-EBITDA, das sich deutlich verbessern wird. Trotz zunehmender Abschreibungen erwartet der Vorstand einen spürbaren Anstieg des Segment-EBIT. Analog zur Entwicklung des Segment-EBIT wird sich der Wertbeitrag deutlich verbessern, jedoch weiterhin im negativen Bereich liegen.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen von Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza und Porto Alegre, Fraport USA und Twin Star rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2019 mit einem spürbaren Umsatzwachstum im Segment **International Activities & Services**. Der Vorstand erwartet zudem höhere kapazitative Investitionen in einem mittleren dreistelligen Mio-€-Bereich im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 bei Fraport Greece sowie den Konzern-Gesellschaften Fortaleza, Porto Alegre und Lima. Währungskurseffekte aus der Umrechnung der Konzern-Gesellschaften Lima, Fortaleza, Porto Alegre sowie Fraport USA in die funktionale Währung des Konzerns, den Euro, können sich positiv wie negativ auf die Ergebnisbeiträge der Konzern-Gesellschaften auswirken. Höheren Aufwendungen für umsatzabhängige Konzessionsabgaben werden geringere Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 gegenüberstehen.

Insgesamt erwartet der Vorstand trotz des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH eine – auch aufgrund der erstmaligen Anwendung des Rechnungslegungsstandards IFRS 16 – wesentliche Zunahme des Segment-EBITDA. Der Wegfall der Erlöse aus dem Anteilsverkauf sowie höhere Abschreibungen infolge der Anwendung von IFRS 16 werden zu einem leicht rückläufigen Segment-EBIT führen. Bereinigt um die Erlöse aus dem Anteilsverkauf 2018 sowie den IFRS-16-Effekt lägen sowohl das Segment-EBITDA als auch -EBIT über den Vorjahreswerten. Der Segment-Wertbeitrag wird aufgrund des Wegfalls der Erlöse aus dem Anteilsverkauf an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH deutlich rückläufig prognostiziert.

### Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2019

Vorbehaltlich von Änderungen des Netto-Umlaufvermögens erwartet der Vorstand einen **Operativen Cash Flow**, der leicht über dem Wert des Geschäftsjahres 2018 liegen wird.

Im Bereich der **Investitionen** geht der Vorstand von deutlich höheren Mittelabflüssen für Sachanlagen in Frankfurt und für Flughafen-Betreiberprojekte aus (ohne Zahlungen zum Erwerb neuer Konzern-Gesellschaften oder Konzessionen). In Summe rechnet der Vorstand – in Abhängigkeit des Baufortschritts – mit einem Betrag von bis zu 1,2 Mrd €. Der Anstieg wird dabei insbesondere aus der voranschreitenden Bautätigkeit von Terminal 3 in Frankfurt und aus den weiteren Investitionen in die Standorte Griechenland, Lima und Brasilien resultieren. Vor allem am Standort Lima können mögliche Abschlagszahlungen, in Verbindung mit dem zu vergebenden Bauauftrag, zu Mittelabflüssen führen, die über dem effektiven Baufortschritt liegen werden. Der **Free Cash Flow** wird aufgrund der höheren Investitionsmaßnahmen spürbar unter dem Niveau des Jahres 2018 liegen und im deutlich negativen Bereich erwartet.

Unter Berücksichtigung der geplanten Dividendenausschüttung rechnet der Vorstand mit einem Anstieg der **Netto-Finanzschulden** im Geschäftsjahr 2019 auf rund 4 Mrd €. Die Kennzahl **Netto-Finanzverschuldung zu EBITDA** wird auf bis zu 3,5 zunehmen. Die **Gearing Ratio** wird ansteigen und bei bis zu 95 % erwartet. Dabei wird das **Konzern-Eigenkapital** – vorbehaltlich von Währungskurseffekten – spürbar über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2018 erwartet. Die **Konzern-Eigenkapitalquote** wird in etwa auf dem Niveau des Bilanzstichtags 2018 prognostiziert.

Die **Konzern-Liquidität** wird in etwa auf dem Niveau des Vorjahres erwartet. In 2019 stehen planmäßige Tilgungen in Höhe von rund 1.380 Mio € an, die im Wesentlichen auf die Fraport AG entfallen. Die planmäßigen Tilgungen werden entweder aus den bestehenden Mitteln der Konzern-Liquidität, über Prolongationen bestehender Finanzierungen oder über Refinanzierungsmaßnahmen bedient. Die Erweiterungsinvestitionen am Standort Frankfurt finanziert die Fraport AG aus einer Kombination von Operativen Cash Flow und über Fremdkapital. Größere Investitionen im Ausland betreffen insbesondere Lima und Brasilien (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 72). In Lima wird mit einem Abschluss eines Finanzierungsvertrags zum Ende des Geschäftsjahres 2019 gerechnet. Im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen in Brasilien wurden in 2018 entsprechende Darlehensverträge mit lokalen Förderbanken in lokaler Währung abgeschlossen.

### Prognostizierte nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 2019

In der Kategorie „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine **Globalzufriedenheit** der Passagiere von mindestens 80 % sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den vollkonsolidierten Konzern-Standorten. Für die **Gepäck-Konnektivität** erwartet der Vorstand einen Wert besser als 98,5 %.

In der Kategorie „Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber“ strebt der Vorstand in 2019 konzernweit an, die **Mitarbeiterzufriedenheit** auf dem Niveau von besser als 3,0 zu halten. 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** in Deutschland zu erhöhen.

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

Für die Kategorie „Klimaschutz“ rechnet der Vorstand für 2019 mit einer leichten Verringerung der **CO<sub>2</sub>-Emission**.

### Mittelfristiger Ausblick

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand eine weitere, wenn auch schwächere Expansion der Weltwirtschaft. Aufgrund der aktuellen Handelspolitik der USA blicken Wirtschafts- und Finanzinstitute überwiegend pessimistisch in die Zukunft. Sie dürfte insbesondere die chinesische Wirtschaft negativ beeinflussen. Für den Euroraum, insbesondere Deutschland, wird ein verhaltenes, aber immer noch stabiles Wachstum erwartet. Negativ auf das Wachstum der Euro-Länder werden sich die wirtschaftlichen Folgen des Brexit und eines eventuellen „No-deal“-Brexit auswirken. Der Wachstumstreiber für Deutschland wird weiterhin der private Konsum und damit eine hohe Nachfrage nach Flugreisen sein. Der Geschäftsklimaindex der Unternehmen zeigt weniger positive Tendenzen auf, wovon das Reiseinteresse größtenteils unberührt bleibt. Unsicherheit für das Wachstum in Europa wie für den Fraport-Konzern schaffen die Schuldenlage einiger EU-Länder sowie die divergierenden Interessen europäischer Regierungskonstellationen und die zunehmenden protektionistischen politischen Tendenzen. Nach deutlichen Zuwächsen in den Jahren 2017 und 2018 erwartet der Vorstand mittelfristig ein schwächeres, aber weiterhin robustes Passagierwachstum



(Wachstumsraten im Durchschnitt zwischen 2 % und 3 %). Auch konzernweit werden die Fraport-Flughäfen vom mittel- bis langfristig prognostizierten Marktwachstum profitieren und positive Verkehrsentwicklungen aufweisen (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 61).

Das erwartete Passagierwachstum wird sich positiv auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Mittelfristig erwartet der Vorstand einen Beitrag des internationalen Geschäfts zum Konzern-Ergebnis, der sich rund 50 % annähert.

Der Operative Cash Flow wird analog den prognostizierten positiven konzernweiten Verkehrsentwicklungen steigend erwartet. Dabei werden sowohl Investitionen in die Infrastrukturen am Standort Frankfurt als auch an den Konzern-Standorten außerhalb Deutschlands notwendig. In Frankfurt wird dies im Wesentlichen das Terminal 3 im Süden des Flughafens betreffen. Außerhalb von Frankfurt sind weiterhin insbesondere Investitionen in Fraport Greece und in die Konzern-Gesellschaften Fortaleza und Porto Alegre sowie Lima zu tätigen (siehe auch Kapitel „Geschäftsmodell“ ab Seite 54). Der Free Cash Flow wird daher zeitweise im deutlich negativen Bereich liegen. Aufgrund dieser Entwicklung werden sich auch die Netto-Finanzschulden des Konzerns spürbar erhöhen. Dabei erwartet der Vorstand nicht, dass die Kennzahl Netto-Finanzverschuldung zu EBITDA die Bandbreite des Vier- bis Sechsfachen überschreitet.

Mögliche Akquisitionen sowie zukünftige Investitionsverpflichtungen können über die bereits beschriebenen Fremdkapitalprodukte finanziert werden. Eine Mittelbeschaffung auf Ebene der Fraport AG über eine Kapitalerhöhung ist nicht vorgesehen (siehe auch Kapitel „Finanzmanagement“ ab Seite 72 sowie Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 95).

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand unverändert eine Ausschüttungsquote zwischen 40 % und 60 % des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG an, wobei die Dividende je Aktie mindestens das Vorjahresniveau halten wird.

Die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren zieht der Vorstand unverändert zur mittelfristigen Steuerung des Konzerns heran. Insbesondere für die Passagierzufriedenheit, die Quote der Frauen in Führungspositionen, die Krankenquote sowie die CO<sub>2</sub>-Emission hat sich der Vorstand langfristige Ziele gesteckt, die er konsequent verfolgt (siehe auch Kapitel „Steuerung“ ab Seite 67).

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

# Konzern-Abschluss für das Geschäftsjahr 2018

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2018	2017
<b>Umsatzerlöse</b>	(5)	<b>3.478,3</b>	<b>2.934,8</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,3	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	35,9	36,3
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	88,2	38,9
<b>Gesamtleistung</b>		<b>3.602,7</b>	<b>3.010,4</b>
Materialaufwand	(9)	-1.089,1	-720,4
Personalaufwand	(10)	-1.182,3	-1.092,9
Abschreibungen	(11)	-398,5	-360,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-202,3	-193,9
<b>Betriebliches Ergebnis</b>		<b>730,5</b>	<b>643,0</b>
Zinserträge	(13)	33,3	29,0
Zinsaufwendungen	(13)	-201,7	-186,5
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	98,8	30,9
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	9,5	-10,3
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-60,1</b>	<b>-136,9</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>670,4</b>	<b>506,1</b>
Ertragsteuern	(16)	-164,7	-146,4
<b>Konzern-Ergebnis</b>		<b>505,7</b>	<b>359,7</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		31,8	29,5
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		473,9	330,2
<b>Ergebnis je 10-€-Aktie in €</b>	(17)		
unverwässert		5,13	3,57
verwässert		5,11	3,56
<b>EBIT (= Betriebliches Ergebnis)</b>		<b>730,5</b>	<b>643,0</b>
<b>EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)</b>		<b>1.129,0</b>	<b>1.003,2</b>

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio €	2018	2017
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>505,7</b>	<b>359,7</b>
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	2,9	-0,5
(darauf entfallene latente Steuern	-0,9	0,2)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	-10,7	0,0
Sonstiges Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-0,1	0,3
(darauf entfallene latente Steuern	0,0	-0,1)
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-8,8</b>	<b>-0,1</b>
<b>Marktbewertung von Derivaten</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	0,7	-1,6
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-15,9	-26,1
	<b>16,6</b>	<b>24,5</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-5,2	-7,2)
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-5,6	-3,0
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>-5,6</b>	<b>-3,0</b>
(darauf entfallene latente Steuern	1,7	1,1)
<b>Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-18,4	-47,2
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,0
	<b>-18,4</b>	<b>-47,2</b>
<b>Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen</b>		
Erfolgsneutrale Änderungen	-1,4	-7,3
Realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-1,6	-8,1
	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>
(darauf entfallene latente Steuern	-0,5	-0,1)
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-11,2</b>	<b>-31,1</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern</b>	<b>-20,0</b>	<b>-31,2</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>485,7</b>	<b>328,5</b>
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	35,0	22,5
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	450,7	306,0

## Konzern-Bilanz

### Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	19,3	19,3
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	2.844,3	2.621,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	134,5	132,4
Sachanlagen	(21)	6.081,7	5.921,5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	88,8	96,4
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	260,0	268,1
Andere Finanzanlagen	(24)	426,1	488,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	195,0	190,9
Latente Steueransprüche	(27)	56,7	41,0
		<b>10.106,4</b>	<b>9.779,3</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(28)	28,9	29,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	177,9	143,5
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	304,3	245,5
Ertragsteuerforderungen	(26)	13,1	5,4
Zahlungsmittel	(30)	801,3	629,4
		<b>1.325,5</b>	<b>1.053,1</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>	<b>(49)</b>	<b>17,2</b>	<b>-</b>
<b>Gesamt</b>		<b>11.449,1</b>	<b>10.832,4</b>

### Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,9	923,9
Kapitalrücklage	(31)	598,5	598,5
Gewinnrücklagen	(31)	2.657,9	2.345,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	4.180,3	3.868,1
Nicht beherrschende Anteile	(32)	187,7	160,6
		<b>4.368,0</b>	<b>4.028,7</b>
<b>Langfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(33)	4.100,3	3.955,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	45,5	42,4
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	1.016,7	1.090,1
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	228,3	203,8
Pensionsverpflichtungen	(37)	31,7	34,2
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	74,2	70,3
Sonstige Rückstellungen	(39)	160,2	147,2
		<b>5.656,9</b>	<b>5.543,6</b>
<b>Kurzfristige Schulden</b>			
Finanzschulden	(33)	608,3	575,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	286,5	185,9
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	275,6	249,7
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	43,9	33,1
Sonstige Rückstellungen	(39)	201,1	216,0
		<b>1.415,4</b>	<b>1.260,1</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten</b>	<b>(49)</b>	<b>8,8</b>	<b>-</b>
<b>Gesamt</b>		<b>11.449,1</b>	<b>10.832,4</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2018	2017
<b>Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>		<b>473,9</b>	<b>330,2</b>
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		31,8	29,5
Berichtigungen für			
Ertragsteuern	(16)	164,7	146,4
Abschreibungen	(11)	398,5	360,2
Zinsergebnis	(13)	168,4	157,5
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-26,8	6,9
Sonstiges		-21,1	-23,2
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	-98,8	-30,9
Veränderungen der Vorräte	(28)	0,4	8,6
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25), (29)	-61,8	-4,1
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34 – 35)	39,3	94,0
Veränderungen der Rückstellungen	(36 – 39)	-20,5	8,9
<b>Betrieblicher Bereich</b>		<b>1.048,0</b>	<b>1.084,0</b>
<b>Finanzieller Bereich</b>			
Gezahlte Zinsen		-127,8	-137,3
Erhaltene Zinsen		12,6	12,5
Gezahlte Ertragsteuern		-130,5	-140,5
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>(42)</b>	<b>802,3</b>	<b>818,7</b>
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-343,6	-1.607,0
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-12,5	-9,0
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-472,4	-287,1
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-2,0	-0,2
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		-3,8	-3,0
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(2)	109,2	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	38,8	3,4
Dividenden aus übrigen Beteiligungen		0,8	2,2
Erlöse aus Anlagenabgängen		15,7	3,5
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen</b>		<b>-669,8</b>	<b>-1.897,2</b>
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-103,2	-68,8
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		122,7	182,2
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten	(30)	3,8	151,3
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(42)</b>	<b>-646,5</b>	<b>-1.632,5</b>
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	-138,6	-138,5
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-7,9	-9,1
Kapitalerhöhung	(31)	0,0	2,5
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		0,0	47,1
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	461,0	1.304,9
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-495,5	-356,3
Sonstige Finanzierungstätigkeit		0,0	48,4
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		198,9	-19,3
<b>Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(42)</b>	<b>17,9</b>	<b>879,7</b>
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung		-38,5	-32,5
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>135,2</b>	<b>33,4</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		461,0	448,8
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		2,0	-21,2
<b>Finanzmittelbestand zum 31. Dezember</b>	<b>(30), (42)</b>	<b>598,2</b>	<b>461,0</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €

	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
<b>Stand 1.1.2018</b>		<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente		–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremdkapitalinstrumente		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>923,9</b>	<b>598,5</b>
<b>Stand 1.1.2017</b>		<b>923,6</b>	<b>596,3</b>
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
<b>Sonstiges Ergebnis</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,3	2,2
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Airports of Greece		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/ übrige Veränderungen		–	–
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>(31),(32)</b>	<b>923,9</b>	<b>598,5</b>

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen gesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital gesamt
<b>2.285,6</b>	<b>11,4</b>	<b>48,7</b>	<b>2.345,7</b>	<b>3.868,1</b>	<b>160,6</b>	<b>4.028,7</b>
–	–21,9	–	–21,9	–21,9	3,5	–18,4
–0,1	–1,4	1,1	–0,4	–0,4	–	–0,4
2,0	–	–	2,0	2,0	–	2,0
–	–	–10,7	–10,7	–10,7	–	–10,7
–	–	–3,9	–3,9	–3,9	–	–3,9
–	–	11,7	11,7	11,7	–0,3	11,4
<b>1,9</b>	<b>–23,3</b>	<b>–1,8</b>	<b>–23,2</b>	<b>–23,2</b>	<b>3,2</b>	<b>–20,0</b>
–138,6	–	–	–138,6	–138,6	–7,9	–146,5
473,9	–	–	473,9	473,9	31,8	505,7
0,1	–	–	0,1	0,1	–	0,1
<b>2.622,9</b>	<b>–11,9</b>	<b>46,9</b>	<b>2.657,9</b>	<b>4.180,3</b>	<b>187,7</b>	<b>4.368,0</b>
<b>2.136,2</b>	<b>58,9</b>	<b>25,3</b>	<b>2.220,4</b>	<b>3.740,3</b>	<b>101,1</b>	<b>3.841,4</b>
–	–39,9	–	–39,9	–39,9	–7,3	–47,2
0,2	–7,6	8,3	0,9	0,9	–	0,9
–0,3	–	–	–0,3	–0,3	–	–0,3
–	–	–1,9	–1,9	–1,9	–	–1,9
–	–	17,0	17,0	17,0	0,3	17,3
<b>–0,1</b>	<b>–47,5</b>	<b>23,4</b>	<b>–24,2</b>	<b>–24,2</b>	<b>–7,0</b>	<b>–31,2</b>
–	–	–	–	2,5	–	2,5
–138,5	–	–	–138,5	–138,5	–9,1	–147,6
330,2	–	–	330,2	330,2	29,5	359,7
–40,9	–	–	–40,9	–40,9	–	–40,9
–	–	–	–	–	47,1	47,1
–1,3	–	–	–1,3	–1,3	–1,0	–2,3
<b>2.285,6</b>	<b>11,4</b>	<b>48,7</b>	<b>2.345,7</b>	<b>3.868,1</b>	<b>160,6</b>	<b>4.028,7</b>

## Konzern-Anlagenspiegel (Anhang Tz. 18 bis 22)

in Mio €

	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2018</b>	<b>132,3</b>	<b>2.899,4</b>	<b>272,3</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-12,9	1,7
Zugänge	0,0	370,5	12,5
Abgänge	0,0	-46,6	-25,7
Umbuchungen	0,0	0,0	5,4
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>132,3</b>	<b>3.210,4</b>	<b>266,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2018</b>	<b>113,0</b>	<b>278,3</b>	<b>139,9</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	8,9	0,6
Zugänge	0,0	78,9	16,3
Abgänge	0,0	0,0	-25,1
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>113,0</b>	<b>366,1</b>	<b>131,7</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>19,3</b>	<b>2.844,3</b>	<b>134,5</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1.1.2017</b>	<b>132,3</b>	<b>762,6</b>	<b>268,7</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-61,1	-5,6
Zugänge	0,0	2.197,9	9,0
Abgänge	0,0	0,0	-5,1
Umbuchungen	0,0	0,0	5,3
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>132,3</b>	<b>2.899,4</b>	<b>272,3</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>			
<b>Stand 1.1.2017</b>	<b>113,0</b>	<b>246,5</b>	<b>122,0</b>
Veränderungen aus der Währungsumrechnung	0,0	-24,4	-2,9
Zugänge	0,0	56,2	17,0
Wertminderungen	0,0	0,0	8,6
Abgänge	0,0	0,0	-4,8
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>113,0</b>	<b>278,3</b>	<b>139,9</b>
<b>Restbuchwerte</b>			
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>19,3</b>	<b>2.621,1</b>	<b>132,4</b>



Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Sachanlagen gesamt	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
<b>6.151,7</b>	<b>3.124,6</b>	<b>459,5</b>	<b>809,1</b>	<b>10.544,9</b>	<b>106,6</b>
0,0	0,0	1,8	0,0	1,8	0,0
26,6	66,1	51,6	328,1	472,4	2,0
-50,9	-33,2	-16,5	-2,5	-103,1	-8,8
34,5	26,1	4,6	-70,9	-5,7	0,3
<b>6.161,9</b>	<b>3.183,6</b>	<b>501,0</b>	<b>1.063,8</b>	<b>10.910,3</b>	<b>100,1</b>
<b>2.750,9</b>	<b>1.574,5</b>	<b>296,9</b>	<b>1,1</b>	<b>4.623,4</b>	<b>10,2</b>
0,0	0,0	1,2	0,0	1,2	0,0
168,9	94,7	38,6	0,0	302,2	1,1
-50,6	-32,0	-15,6	0,0	-98,2	0,0
-0,3	0,4	-0,1	0,0	0,0	0,0
<b>2.868,9</b>	<b>1.637,6</b>	<b>321,0</b>	<b>1,1</b>	<b>4.828,6</b>	<b>11,3</b>
<b>3.293,0</b>	<b>1.546,0</b>	<b>180,0</b>	<b>1.062,7</b>	<b>6.081,7</b>	<b>88,8</b>
<b>6.129,3</b>	<b>3.115,5</b>	<b>453,3</b>	<b>700,1</b>	<b>10.398,2</b>	<b>88,6</b>
0,0	0,0	-5,5	0,0	-5,5	0,0
32,3	50,1	27,8	176,9	287,1	0,2
-9,8	-72,8	-20,5	-6,4	-109,5	-1,8
-0,1	31,8	4,4	-61,5	-25,4	19,6
<b>6.151,7</b>	<b>3.124,6</b>	<b>459,5</b>	<b>809,1</b>	<b>10.544,9</b>	<b>106,6</b>
<b>2.613,5</b>	<b>1.547,5</b>	<b>281,9</b>	<b>1,1</b>	<b>4.444,0</b>	<b>9,0</b>
0,0	0,0	-2,7	0,0	-2,7	0,0
145,7	94,8	36,7	0,0	277,2	1,2
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-8,3	-67,8	-19,0	0,0	-95,1	0,0
<b>2.750,9</b>	<b>1.574,5</b>	<b>296,9</b>	<b>1,1</b>	<b>4.623,4</b>	<b>10,2</b>
<b>3.400,8</b>	<b>1.550,1</b>	<b>162,6</b>	<b>808,0</b>	<b>5.921,5</b>	<b>96,4</b>

## Segment-Berichterstattung (Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	International Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2018	1.006,4	507,2	673,8	1.290,9	–	<b>3.478,3</b>
	2017	954,1	521,7	641,9	817,1	–	<b>2.934,8</b>
Sonstige Erträge	2018	46,8	25,7	12,9	39,0	–	<b>124,4</b>
	2017	25,8	21,6	9,6	18,6	–	<b>75,6</b>
<b>Erträge mit Dritten</b>	<b>2018</b>	<b>1.053,2</b>	<b>532,9</b>	<b>686,7</b>	<b>1.329,9</b>	–	<b>3.602,7</b>
	<b>2017</b>	<b>979,9</b>	<b>543,3</b>	<b>651,5</b>	<b>835,7</b>	–	<b>3.010,4</b>
Intersegmentäre Erträge	2018	81,6	208,7	44,7	397,8	–732,8	–
	2017	78,3	207,8	44,9	389,2	–720,2	–
<b>Erträge gesamt</b>	<b>2018</b>	<b>1.134,8</b>	<b>741,6</b>	<b>731,4</b>	<b>1.727,7</b>	<b>–732,8</b>	<b>3.602,7</b>
	<b>2017</b>	<b>1.058,2</b>	<b>751,1</b>	<b>696,4</b>	<b>1.224,9</b>	<b>–720,2</b>	<b>3.010,4</b>
<b>Segment-Ergebnis EBIT</b>	<b>2018</b>	<b>138,2</b>	<b>302,0</b>	<b>0,7</b>	<b>289,6</b>	–	<b>730,5</b>
	<b>2017</b>	<b>131,7</b>	<b>293,8</b>	<b>11,6</b>	<b>205,9</b>	–	<b>643,0</b>
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2018	139,6	88,2	43,7	127,0	–	<b>398,5</b>
	2017	117,8	83,7	39,8	118,9	–	<b>360,2</b>
<b>EBITDA</b>	<b>2018</b>	<b>277,8</b>	<b>390,2</b>	<b>44,4</b>	<b>416,6</b>	–	<b>1.129,0</b>
	<b>2017</b>	<b>249,5</b>	<b>377,5</b>	<b>51,4</b>	<b>324,8</b>	–	<b>1.003,2</b>
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity bewerteten Unternehmen	2018	0,0	–4,9	–8,4	112,1	–	<b>98,8</b>
	2017	0,0	–9,7	3,1	37,5	–	<b>30,9</b>
Erträge aus Beteiligungen	2018	0,0	0,0	0,2	0,6	–	<b>0,8</b>
	2017	0,0	0,0	0,1	2,1	–	<b>2,2</b>
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2018	3.827,0	2.294,1	591,6	4.666,6	69,8	<b>11.449,1</b>
	31.12.2017	3.669,0	2.319,6	586,9	4.210,5	46,4	<b>10.832,4</b>
Segment-Schulden	31.12.2018	2.571,3	1.419,3	369,3	2.374,8	346,4	<b>7.081,1</b>
	31.12.2017	2.498,2	1.480,6	385,4	2.132,3	307,2	<b>6.803,7</b>
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2018	246,1	118,4	61,4	431,5	–	<b>857,4</b>
	2017	156,3	64,9	32,3	2.240,7	–	<b>2.494,2</b>
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2018	75,6	38,6	8,8	23,8	–	<b>146,8</b>
	2017	66,8	44,7	12,4	21,1	–	<b>145,0</b>
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	31.12.2018	0,0	20,4	10,7	228,9	–	<b>260,0</b>
	31.12.2017	0,0	23,6	19,3	225,2	–	<b>268,1</b>

**Informationen über geografische Gebiete**

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Amerika	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2018	2.231,4	546,5	21,7	678,7	0,0	<b>3.478,3</b>
	2017	2.162,2	356,6	24,9	391,1	0,0	<b>2.934,8</b>
Sonstige Erträge	2018	121,3	1,4	0,8	0,9	0,0	<b>124,4</b>
	2017	69,9	4,2	0,2	1,3	0,0	<b>75,6</b>
<b>Erträge mit Dritten</b>	<b>2018</b>	<b>2.352,7</b>	<b>547,9</b>	<b>22,5</b>	<b>679,6</b>	–	<b>3.602,7</b>
	<b>2017</b>	<b>2.232,1</b>	<b>360,8</b>	<b>25,1</b>	<b>392,4</b>	–	<b>3.010,4</b>
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2018	6.910,6	2.908,0	336,5	1.224,2	69,8	<b>11.449,1</b>
	31.12.2017	6.793,9	2.759,9	334,6	897,6	46,4	<b>10.832,4</b>
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2018	460,0	179,0	0,0	218,4	–	<b>857,4</b>
	2017	282,6	1.780,5	0,0	431,1	–	<b>2.494,2</b>

# Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2018

## Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung

### 1 Grundlagen für die Aufstellung des Konzern-Abschlusses

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, (nachfolgend: Fraport AG) ist ein weltweit tätiger Betreiber von Flughäfen. Der Schwerpunkt des Geschäfts besteht im Betrieb des Flughafens Frankfurt Main, einer der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben Europas. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt Main Flughafen. Die Fraport AG ist im Amtsgericht Frankfurt am Main in Abteilung B unter der Nr. 7042 eingetragen.

Die Fraport AG hat ihren Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2018 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2018 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315e Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

Die Notwendigkeit zur Anpassung von Vorjahreszahlen ergibt sich nicht.

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2018 wurde am 26. Februar 2019 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgt in seiner Sitzung am 14. März 2019.

### 2 Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

#### Konsolidierungskreis und Bilanzstichtag

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

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

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

Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Fraport-Konzern auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung mit Dritten über die geführten Aktivitäten gemeinsam bestimmt. Gemeinschaftliche Führung wird dann ausgeübt, wenn Entscheidungen über maßgebliche Tätigkeiten die Einstimmigkeit aller Parteien erfordern. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung ist entweder eine gemeinschaftliche Tätigkeit oder ein Gemeinschaftsunternehmen.

Bei allen gemeinschaftlichen Vereinbarungen im Fraport-Konzern sind die Partner am Reinvermögen eines gemeinschaftlich geführten, rechtlich selbstständigen Unternehmens beteiligt, sodass es sich um Gemeinschaftsunternehmen handelt.

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

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2018 folgendermaßen verändert:

### Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
<b>Fraport AG</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>			
31.12.2017	26	27	53
Zugänge	2	1	3
Abgänge	-1	0	-1
<b>31.12.2018</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>55</b>
<b>At-Equity bewertete Unternehmen</b>			
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>			
31.12.2017	10	4	14
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1
<b>31.12.2018</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>13</b>
<b>Assoziierte Unternehmen</b>			
31.12.2017	4	2	6
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-1	0	-1
<b>31.12.2018</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2017	41	33	74
<b>Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2018</b>	<b>41</b>	<b>33</b>	<b>74</b>

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main, Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main, und Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA. Die Abgänge betreffen bei den Tochterunternehmen die Flughafen Parken GmbH, München, bei den Gemeinschaftsunternehmen die Fraport TAV Antalya Havalimani Isletme A.S., Antalya und bei den assoziierten Unternehmen die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover.

Am 16. Juli 2018 hat die Tochtergesellschaft FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main, die FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs zwecks Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Luftsicherheit gegründet.

Im August 2018 hat die Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA, den Zuschlag für das Management und die Weiterentwicklung der Konzessionsflächen am internationalen Flughafen Nashville erhalten. Die Geschäftsaktivitäten werden von der neu gegründeten Gesellschaft Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA, übernommen.

Am 23. Oktober 2018 hat die Fraport AG die Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main, gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb, die Verwaltung, die Finanzierung und Beratung von Beteiligungen in Brasilien.

Die neu gegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr 2018 operativ noch nicht tätig. Somit hatte die Ersteinbeziehung in den Fraport-Konzern-Abschluss keinen wesentlichen Einfluss auf Darstellung der Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage.

Zu Jahresbeginn haben sich an der Flughafen Parken GmbH weitere fünf Flughäfen zu gleichen Teilen beteiligt. Der Abgang und die Entkonsolidierung der Gesellschaft hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Mit Wirkung zum 9. Oktober 2018 hat die Fraport AG sämtliche Kapitalanteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH zu einem Preis von 109,2 Mio € veräußert. Aus dem Verkauf resultierte ein betrieblicher Gewinn in Höhe von 25,0 Mio €. Darüber hinaus hatte die Wertaufholung der in vorherigen Jahren vorgenommenen Wertminderungen des At-Equity-Ansatzes von 59,7 Mio € einen positiven Einfluss auf das Finanzergebnis. Die Reklassifizierung der im Rahmen der At-Equity-Fortschreibung erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten Cash-Flow-Hedge-Rücklagen in Höhe von –1,1 Mio € entfiel ebenfalls auf das Finanzergebnis.

Am 28. Dezember 2018 wurde die Gesellschaft Fraport TAV Antalya Havalimani Isletme A.S. zur Schaffung einer einfacheren Gesellschaftsstruktur sowie zur Verkürzung des Gewinnverteilungsprozesses auf die Fraport TAV Antalya Terminal Havalimani Isletmeciligi A.S. verschmolzen. Diese gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung hatte keine Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

An der Gesellschaft N\*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main, hält die Fraport AG 52 % der Kapitalanteile. Aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinschaftlichen Führung wird die Gesellschaft in den Konzern-Abschluss als Gemeinschaftsunternehmen nach der At-Equity-Methode einbezogen.

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

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 Absatz 2 HGB ist unter Tz. 56 des Konzern-Anhangs abgebildet.

#### **Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen**

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Finanzinformationen für die Gesellschaften Lima Airport Partners S.R.L., Fraport Twin Star Airport Management AD sowie die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A. (nachfolgend Fraport Greece A) und Fraport Regional Airports of Greece B S.A. (nachfolgend Fraport Greece B). An diesen Gesellschaften bestehen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima, betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Die beiden griechischen Gesellschaften, Fraport Regional Airports of Greece A S.A., Athen, und Fraport Regional Airports of Greece B S.A., Athen, betreiben jeweils sieben Flughäfen in Griechenland. Weitere Informationen zu den Gesellschaften sind in Tz. 48 enthalten.

## Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Fraport Regional Airports of Greece A S.A.		Fraport Regional Airports of Greece B S.A.		Lima Airport Partners S.R.L.		Fraport Twin Star Airport Management AD	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
<b>Beteiligungsquote</b>								
Nicht beherrschende Anteile in %	26,60	26,60	26,60	26,60	29,99	29,99	40,00	40,00
Langfristige Vermögenswerte	936,7	882,7	949,0	902,9	390,7	354,1	186,3	190,2
Kurzfristige Vermögenswerte	126,0	100,8	102,0	88,4	175,0	111,5	20,6	22,4
Langfristige Schulden	875,7	857,6	868,6	832,9	193,1	186,7	77,7	79,3
Kurzfristige Schulden	90,5	40,3	74,0	38,7	88,2	69,8	18,6	28,8
<b>Eigenkapital/Nettovermögen</b>	<b>96,5</b>	<b>85,6</b>	<b>108,4</b>	<b>119,7</b>	<b>284,4</b>	<b>209,1</b>	<b>110,6</b>	<b>104,5</b>
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	25,7	22,8	28,8	31,8	85,3	62,7	44,2	41,8

	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Umsatzerlöse	231,0	129,7	183,8	105,2	358,3	325,6	74,0	67,5
EBITDA	87,0	67,2	57,1	50,2	119,6	120,0	42,0	39,6
Ergebnis nach Steuern	11,5	13,3	-10,8	1,1	69,6	54,4	23,2	20,8
Sonstiges Ergebnis	0,2	0,8	0,1	0,5	0,0	0,0	-0,2	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,0	11,7	-24,5	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>11,7</b>	<b>14,1</b>	<b>-10,7</b>	<b>1,6</b>	<b>81,3</b>	<b>29,9</b>	<b>23,2</b>	<b>20,8</b>
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	3,1	3,8	-2,8	0,4	24,4	9,0	9,3	8,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	51,5	62,7	35,5	54,4	115,9	91,8	49,3	43,6
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-53,1	-651,7	-47,8	-663,8	-63,8	-34,9	-21,7	-21,7
davon in Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	-8,3	-609,0	-8,5	-625,0	-15,2	-15,6	-13,7	-12,5
davon in Infrastruktur	-44,8	-42,7	-39,3	-38,8	-48,6	-19,3	-8,0	-9,2
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	15,9	662,9	17,4	676,7	6,1	-98,5	-29,3	-26,2
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>14,3</b>	<b>73,9</b>	<b>5,1</b>	<b>67,3</b>	<b>58,2</b>	<b>-41,6</b>	<b>-1,7</b>	<b>-4,3</b>
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	46,3	2,1	43,4	2,2	95,5	155,6	17,8	22,1
Veränderung der Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	-9,7	-29,7	-4,1	-26,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	-18,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	50,9	46,3	44,4	43,4	158,2	95,5	16,1	17,8
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	6,8	5,6

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

### 3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

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

### Währungsumrechnung

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

Der Währungsumrechnung liegen die nachfolgenden wesentlichen Wechselkurse zugrunde:

#### Wechselkurse

Einheit/Währung in €	Stichtagskurs 31.12.2018	Durchschnittskurs 2018	Stichtagskurs 31.12.2017	Durchschnittskurs 2017
1 US-Dollar (US-\$)	0,8733	0,8468	0,8342	0,8852
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,1651	0,1752	0,2205	0,2427
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1270	0,1281	0,1280	0,1311
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,1115	0,1080	0,1067	0,1136
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2584	0,2577	0,2576	0,2715
100 Russische Rubel (RUB)	1,2529	1,3506	1,4423	1,5166
1 Brasilianischer Real (BRL)	0,2250	0,2321	0,2518	0,2774

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

## 4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

### Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

Die nachfolgende Übersicht enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsmethoden nach Bilanzposten.



## Bewertungsmethoden nach Bilanzposten

Bilanzposten	Bewertungsmethode
<b>Aktiva</b>	
Geschäfts- oder Firmenwert	Kumulierte Wertminderungen (IAS 36)
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sonstige immaterielle Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer	Fortgeführte Anschaffungskosten
Sachanlagen	Fortgeführte Anschaffungskosten
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Fortgeführte Anschaffungskosten
Andere Finanzanlagen	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	
Kurzfristige Wertpapiere	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Übrige	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Vorräte	Niedrigerer aus AHK und Nettoveräußerungserlös
Zahlungsmittel	Nominalbetrag
Derivate Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
<b>Passiva</b>	
Finanzschulden	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)
Sonstige Verbindlichkeiten	Fortgeführte Anschaffungskosten
Pensionsverpflichtungen	Projected Unit Credit Method
Sonstige Rückstellungen	Zeitwert oder Erfüllungsbetrag
Derivate Finanzinstrumente	Gemäß IFRS 9 (Tz. 40)

## Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Erlöse aus Verträgen mit Kunden sind gemäß IFRS 15 in der Höhe zu realisieren, in der ein Unternehmen seine übernommenen Leistungsverpflichtungen erfüllt und der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt hat. Die Bestimmung von Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung erfolgt hierbei dem folgenden fünfstufigen Rahmenmodell:

- > Identifizierung des Vertrages/der Verträge mit einem Kunden,
- > Identifizierung der eigenständigen Leistungsverpflichtungen,
- > Bestimmung des Transaktionspreises,
- > Verteilung des Transaktionspreises auf die separaten Leistungsverpflichtungen,
- > Erlöserfassung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen.

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

Die Umsatzerlöse des Fraport-Konzerns gliedern sich in die folgenden Umsatzarten:

Das Segment Aviation umfasst insbesondere die Umsatzerlöse aus Flughafenentgelten, denen eine vom HMWEVW genehmigte Entgeltordnung zugrunde liegt (siehe Tz. 48), sowie auch Sicherheitsdienstleistungen am Standort Frankfurt. Die Flughafenentgelte werden für das Starten, Landen (inklusive Lärm und Emissionen) und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen erhoben. Sicherheitsdienstleistungen betreffen Leistungen aus Fluggast-, Reisegepäck- und Frachtkontrollen im Auftrag des Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI). Die Umsatzerlöse im Segment Aviation werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

Im Segment Retail & Real Estate gliedern sich die Umsätze in die Bereiche Real Estate, Retail und Parkierung.

Die Real-Estate-Erlöse betreffen unter anderem Vermietungen des Gebäudebestands des Frankfurter Flughafens. Darüber hinaus bietet die Fraport AG diverse Dienstleistungen im Bereich des Immobilienmanagements für Dritte an. Diese reichen von der Grundstücksentwicklung und Vermarktung über die Immobilienverwaltung bis hin zum Energiemanagement. Die Umsatzerlöse im Retailbereich gliedern sich in die Kategorien Shopping, Werbung und Services auf und resultieren im Wesentlichen aus Erlösen aus der Vermietung von Retail- und Serviceflächen sowie der Vermarktung von Werbeflächen.

Der Bereich Parkierung beinhaltet insbesondere Erlöse aus der Vermietung von Stellplätzen in verschiedenen Parkierungsanlagen.

Die Umsatzerlöse aus Vermietung sowie aller weiteren Dienstleistungen werden grundsätzlich linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses beziehungsweise zeitraumbezogen erfasst. Demgegenüber erfolgt die Umsatzrealisierung bei der Veräußerung von Vorratsimmobilien zum Zeitpunkt des Kontrollübergangs auf den Käufer.

Die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling gliedern sich in die Bereiche Bodenverkehrsdienste und Infrastrukturentgelte. Die Vorfelddienste sind dabei für die Abwicklung des Lade- und Transportservice verantwortlich. Dazu zählen unter anderem der Transport von Passagieren, Gepäck und Fracht sowie die Be- und Entladung von Flugzeugen. Daneben umfasst die Frachtabfertigung unter anderem die landseitige Abfertigung der Luftfracht und -post sowie die Frachtdokumentation. Die Infrastrukturentgelte beinhalten insbesondere Entgelte für Bereitstellung der zentralen Infrastruktur, wie beispielsweise der zentralen Gepäckförderanlage, am Standort Frankfurt.

Die Umsatzerlöse im Segment Ground Handling werden in der Regel jeweils innerhalb eines Tages erbracht und entsprechend realisiert.

Das Segment International Activities & Services umfasst den Betrieb, die Unterhaltung, die Entwicklung und den Ausbau von Flughäfen und Infrastruktureinrichtungen im In- und Ausland. Darunter fallen auch Consulting-Leistungen und maßgeschneiderte Lösungen zu Herausforderungen des Airport Managements (sogenannte ORAT-Dienstleistungen – „Operational Readiness and Airport Transfer“). Die Leistungen der Auslandsbeteiligungen entsprechen dabei im Wesentlichen den beschriebenen Leistungen in den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling. Darüber hinaus enthalten die Umsatzerlöse des Segments Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland, die entsprechend dem Baufortschritt realisiert werden. Die bilanzielle Abbildung folgt dabei IFRIC 12.

Die Zahlungsziele richten sich grundsätzlich nach der Art des Umsatzes. Die Zahlungsziele liegen üblicherweise zwischen 0 und 40 Tagen.

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

### **Geschäfts- oder Firmenwert**

Nach dem erstmaligen Ansatz eines im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen.

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

### **Investments in Flughafen-Betreiberprojekte**

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Griechenland, Varna und Burgas (Bulgarien), in Lima (Peru) sowie Fortaleza und Porto Alegre (Brasilien) (siehe auch Tz. 48). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „Intangible Asset Model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und die Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit

IFRS 15 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

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

Soweit notwendig werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

### **Sonstige immaterielle Vermögenswerte**

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

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

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

### **Sachanlagen**

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

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

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

### **Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien**

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

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

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

### Fremdkapitalkosten

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

### Planmäßige Abschreibungen

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

Folgende Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

#### Planmäßige Abschreibungen

in Jahren	
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	25 – 50
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	10 – 39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1 – 30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	7 – 80
Technische Gebäudeanlagen	20 – 40
Gebäudeausstattungen	7 – 38
Platzanlagen	5 – 99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7 – 99
Vorfelder	20 – 99
Rollbrücken	80
Rollwege	20 – 99
Sonstige technische Anlagen und Maschinen	3 – 33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	4 – 25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 – 25

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

### Wertminderungen nach IAS 36

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

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units), denen die bestehenden Geschäfts- oder

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

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

Als erzielbarer Betrag wird in der Regel der Nutzungswert ermittelt. Der Nutzungswert ergibt sich auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht.

Der Bestimmung der zukünftigen Cash Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und zum Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2019 bis 2023 und der aktuellen Langfristplanung bis 2030 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 1,0 % und 2,0 % (im Vorjahr: 1,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 4,5 % bis 12,6 % (im Vorjahr: 4,1 % bis 11,93 %) verwendet.

### **Leasing**

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

### **Finance Lease**

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

### **Operate Lease**

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

### **Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen**

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

### **Andere Finanzanlagen**

Zu den anderen Finanzanlagen zählen Wertpapiere und Ausleihungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sowie sonstige Beteiligungen. Andere Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des Vermögenswerts, zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten aktiviert. Langfristige unter- beziehungsweise nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt. Der Ansatz und die Folgebewertung erfolgen auf Grundlage der Zahlungsstromeigenschaften und des Geschäftsmodells nach dem sie gesteuert werden.

Eine Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten erfolgt, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- > Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows zu halten, und
- > Die Vertragsbedingungen führen zu Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen darstellen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode bewertet werden die Ausleihungen.

Die Bewertung als Fair Value Other Comprehensive Income mit Recycling (FVOCI Recycling) erfolgt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- > Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte sowohl „zur Vereinnahmung der vertraglichen Cashflows“ zu halten als auch „zu Veräußerung gehalten“, und
- > Die Vertragsbedingungen führen zu „Cashflows, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen“ darstellen.

FVOCI mit Recycling betrifft die langfristigen Wertpapiere. Wertänderungen werden im Eigenkapital erfasst, sollte es zu einem vorzeitigen Verkauf kommen, werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt.

Für die sonstigen Beteiligungen wurde aus strategischen Gründen die FVOCI Option ausgeübt. Fair Value Änderungen werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Die im sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne und Verluste werden beim Verkauf nicht erfolgswirksam recycelt und es werden keine Wertminderungen erfolgswirksam erfasst (FVOCI ohne Recycling).

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

Unter IAS 39 wurden die langfristigen Wertpapiere und die sonstigen Beteiligungen als „Available for Sale“ klassifiziert, die sonstigen Ausleihungen als Loans und Receivables.

#### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, mit ihrem beizulegenden Zeitwert zuzüglich Transaktionskosten angesetzt.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte, Forderungen gegen Kreditinstitute, sonstige finanzielle und nicht finanzielle Forderungen sowie marktgängige Wertpapiere haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegen Kreditinstitute sowie alle übrigen finanziellen Forderungen mit festen oder bestimmaren Zahlungen werden „zur Vereinnahmung der Cashflows“ gehalten und haben „Cashflows, die ausschließlich die Zins- und Tilgungszahlungen sind“. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode. Fremdwährungsforderungen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Kurzfristige Wertpapiere werden zur Generierung von Cashflows sowie zur Veräußerung gehalten. Die Cashflows stellen ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen dar. Die Bewertung der Fremdkapitalinstrumente erfolgt zum Fair Value und die Wertänderungen werden im Eigenkapital erfasst. Bei einem vorzeitigen Verkauf werden Gewinne oder Verluste aus dem Eigenkapital erfolgswirksam recycelt (FVOCI). Bei den Wertpapieren handelt es sich um Fremdkapitalinstrumente.

Im Vorjahr wurden die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ebenso wie die sonstigen finanziellen Forderungen und finanzielle Vermögenswerte unter IAS 39 als Loans and Receivables kategorisiert. Die kurzfristigen Wertpapiere wurden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet.

#### **Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten**

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt.

Die Wertminderungsvorschriften werden auf die folgenden Vermögenswerte angewendet:

- > finanzielle Vermögenswerte in Form von Schuldinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden, beispielsweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Darlehensforderungen an assoziierte Unternehmen sowie Bankguthaben und -einlagen
- > finanzielle Vermögenswerte, in Form von Schuldinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der oben genannten finanziellen Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten beziehungsweise erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (zum Beispiel erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, die hohe Wahrscheinlichkeit eines Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner oder ein andauernder Rückgang des beizulegenden Zeitwerts unter die fortgeführten Anschaffungskosten) auf eine Wertminderung hindeuten. Es wird unter Berücksichtigung von zukunftsorientierten makroökonomischen Informationen beurteilt, ob sich das Kreditrisiko signifikant erhöht (oder verringert) hat. Die Beurteilung, ob eine signifikante Erhöhung oder Minderung des Kreditrisikos vorliegt, ist maßgeblich ob die Kreditausfälle für die nächsten zwölf Monate oder über die gesamte Laufzeit berechnet werden müssen. Die Einschätzung erfolgt auf Basis der Änderung des Kreditrisikos während der erwarteten Laufzeit des Finanzinstruments.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird auf kollektiver Basis grundsätzlich eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen erfasst. Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle basiert auf historischen Informationen zu Zahlungsausfällen sowie qualitativen Erkenntnissen über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

Zur Berechnung des Expected Credit Loss für finanzielle Vermögenswerte im allgemeinen Ansatz für Wertpapiere, werden über externe Quellen verfügbare Ausfallwahrscheinlichkeiten der jeweiligen Kontrahenten unter Berücksichtigung von Insolvenzquoten herangezogen.

Die Erfassung einer Risikovorsorge erfolgt unter Berücksichtigung der allgemeinen Wesentlichkeitsvorgaben des IAS 1. Änderungen in der Höhe der notwendigen Risikovorsorge werden erfolgswirksam als Wertaufholung oder Wertminderung erfasst.

Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung individuell als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

### **Vorräte**

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

Unfertige Leistungen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten sowie angemessene Gemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung von Grundstücken erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für die gesamte vermarktungsfähige Fläche geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

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

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

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

### **Zahlungsmittel**

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen (inklusive Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung) bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

### **Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte**

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

### **Bilanzierung von Ertragsteuern**

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der Verbindlichkeitenmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dazu gehören auch Quellensteuern und Säumniszuschläge. Die aufgrund nachträglich veranlagter Steuern anfallenden Zinsen werden im Zinsaufwand erfasst.

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

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

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

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

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

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen leistungsorientierte Pläne und sind gemäß IAS 19 unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden und eines Zinssatzes von 1,80 % (im Vorjahr: 1,60 %) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (DBO) wird jährlich von einem unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode) berechnet. Die Berechnung erfolgt, indem die erwarteten zukünftigen Mittelabflüsse mit dem Zinssatz von Industrieanleihen höchster Bonität abgezinst



werden. Die Industriefinanzierungen laufen auf die Währung der Auszahlungsbeträge und weisen den Pensionsverpflichtungen entsprechende Laufzeiten auf. Sind die Leistungsansprüche aus den leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen in Form von Rückdeckungsversicherungen gedeckt, wird der beizulegende Zeitwert des Planvermögens mit der DBO verrechnet. Nicht durch Planvermögen gedeckte Leistungsansprüche werden als Pensionsrückstellung erfasst.

Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach der jeweils gültigen Fassung des Gesetzes über die Anpassung der Besoldung und Versorgung in Hessen. Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2018G (im Vorjahr 2005G) von Professor Dr. Heubeck verwendet.

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 37 verwiesen.

### **Steuerrückstellungen**

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

### **Sonstige Rückstellungen**

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

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

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins auf- beziehungsweise abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend den erwarteten Mittelabflusszeitpunkten mit fristenkongruenten Zinssätzen von –0,5% bis 0,0 % (im Vorjahr: von –0,6% bis 0,2 %) auf- beziehungsweise abgezinst werden.

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

### **Eventualverbindlichkeiten**

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

### **Verbindlichkeiten**

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden zum Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert abzüglich Transaktionskosten eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Verbindlichkeiten aus

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

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

#### **Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte**

Im Fraport-Konzern werden derivative Finanzinstrumente grundsätzlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten mit positiven oder negativen Marktwerten wird nach IFRS 9 zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) vorgenommen. Die Wertänderungen bei Cash Flow Hedges werden erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für Finanzinstrumente erfasst. Korrespondierend dazu werden Steuerlatenzen auf die Marktwerte der Cash Flow Hedges ebenfalls erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die Effektivität der Cash Flow Hedges wird in regelmäßigen Abständen überprüft. Bestehende Ineffektivitäten werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Sofern die Kriterien eines Cash Flow Hedges nicht erfüllt sind, wird das Hedge Accounting aufgelöst. Die Änderungen des Fair Values sowie die darauf entfallenden Steuerlatenzen werden in diesem Fall erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (FVTPL). Die Fair Value-Änderungen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst.

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

#### **Eigene Anteile**

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

#### **Aktienoptionen**

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

#### **Virtuelle Aktienoptionen**

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

#### **Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen**

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

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

#### **Sachanlagevermögen**

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

#### **Andere Finanzanlagen**

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

### **Forderungen aus Verträgen mit Kunden**

Die Bestimmung der erwarteten Zahlungsausfälle über die Gesamtlaufzeit der Forderungen ist unter anderem abhängig von der Beurteilung qualitativer Erkenntnisse über mögliche zukünftige Zahlungsausfälle.

### **Ertragsteuern**

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

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

### **Pensionsverpflichtungen**

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 37).

### **Sonstige Rückstellungen**

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2018 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (47,9 Mio €; im Vorjahr: 54,6 Mio €) und Wirbelschleppen (29,6 Mio €; im Vorjahr: 8,8 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2018 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (26,5 Mio €; im Vorjahr: 25,9 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

### **Eventualverbindlichkeiten**

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

### **Unternehmenserwerbe**

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

### **Wertminderungen**

Der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte sowie sonstige Vermögenswerte im Anwendungsbereich des IAS 36 basiert auf zukunftsbezogenen Annahmen. Die Fraport AG führt diese Tests jährlich sowie beim Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Wertminderung durch. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit wird der erzielbare Betrag ermittelt. Dieser entspricht

dem höheren Wert von beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Bestimmung des Nutzungswerts beinhaltet Schätzungen bezüglich der Prognose und Diskontierung der künftigen Cash Flows. Die zugrunde gelegten Annahmen könnten sich durch etwaige unvorhersehbare Ereignisse verändern und somit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen.

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

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

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2018 beginnen.

Am 28. Mai 2014 hat das IASB den neuen Standard IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ veröffentlicht. Zielsetzung des neuen Standards zur Umsatzrealisierung ist die Zusammenführung bisheriger Regelungen sowie die Festlegung einheitlicher Grundprinzipien, die für alle Branchen und Kategorien von Umsätzen anwendbar sind. Nach IFRS 15 sind Umsatzerlöse dann zu realisieren, wenn das Unternehmen seine Leistungsverpflichtung erfüllt und der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt hat und Nutzen aus diesen ziehen kann. Für die Bestimmung von Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung sieht IFRS 15 die Anwendung eines fünfstufigen Schemas, unter Berücksichtigung detaillierter Regelungen zu den einzelnen Stufen, vor.

IFRS 15 ersetzt IAS 11 „Fertigungsaufträge“ und IAS 18 „Umsatzerlöse“ sowie die dazugehörigen Interpretationen. IFRS 15 wurde am 22. September 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Der Anwendungszeitpunkt des IFRS 15 in der EU entspricht damit dem vom IASB beschlossenen Erstanwendungszeitpunkt.

Im Vorfeld der Erstanwendung des IFRS 15 wurden für die relevanten Geschäftsprozesse im Fraport-Konzern Verträge mit Kunden und daraus resultierende Erlöse überprüft und hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung beurteilt. Aus der Beurteilung ergaben sich grundsätzlich keine notwendigen, wesentlichen Änderungen hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe der Umsatzrealisierung im Fraport-Konzern.

Am 12. April 2016 veröffentlichte das IASB Klarstellungen zu IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“, die folgende Themen betreffen: Identifizierung von Leistungsverpflichtungen aus einem Vertrag, Klassifizierung als Prinzipal beziehungsweise Agent und Umsatzerlöse aus Lizenzen. Die Änderungen gelten analog IFRS 15 ab dem 1. Januar 2018, das EU Endorsement erfolgte am 31. Oktober 2017.

Am 24. Juli 2014 hat das IASB die finale Version des neuen IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 hat IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ abgelöst. IFRS 9 führt einen einheitlichen Ansatz zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten auf der Grundlage ihrer Zahlungsstromereigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden, ein. IFRS 9 sieht grundsätzlich für Fremdkapitalinstrumente die Modelle „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“, „Halten und Verkaufen“ sowie „Handelsabsicht“ vor.

Die bisher in die Kategorie „Loans and Receivables“ eingeordneten Fremdkapitalinstrumente werden in dem Modell „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“ ausgewiesen. Die bislang der „Available for Sale“-Kategorie zugeordneten Fremdkapitalinstrumente sind dem Modell „Halten und Verkaufen“ zugeordnet. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen. Dem Modell „Handelsabsicht“ werden bei Fraport keine Fremdkapitalinstrumente zugeordnet. Insoweit ergeben sich keine Auswirkungen auf die Bilanzierung von Fremdkapitalinstrumenten bei Fraport. Für die sonstigen Beteiligungen des Modells „Halten und Verkaufen“ ergeben sich wesentliche Änderungen bei zukünftigen Transaktionen mit bestehenden sonstigen Beteiligungen. Diese dürfen künftig bei Veräußerung von Anteilen nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung recycelt werden. Für finanzielle Vermögenswerte werden Wertminderungen aufgrund von erwarteten Verlusten erfasst. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben sich daraus nicht. Die Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich

unverändert, daraus ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Für die zum beizulegenden Zeitwert designierten Verbindlichkeiten werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, sofern sie auf Änderungen des eigenen Kreditrisikos zurückzuführen sind, im sonstigen Ergebnis erfasst. Im Fraport-Konzern werden derzeit keine Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert designiert. Für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) enthält IFRS 9 neue Regelungen, die sich an den Risikomanagementaktivitäten eines Unternehmens insbesondere in Bezug auf die Steuerung von nichtfinanziellen Risiken orientieren. Im Hedge Accounting ergeben sich aus der Anwendung von IFRS 9 für den Fraport-Konzern keine wesentlichen Auswirkungen. Alle zum 31. Dezember 2018 bestehenden Sicherungsbeziehungen erfüllen die Hedge-Accounting-Voraussetzungen des IFRS 9. IFRS 9 wurde am 22. November 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Zur Überleitung von den bisherigen Kategorien des IAS 39 auf die neue Klassifizierung des IFRS 9 wird auf Tz. 40 verwiesen.

Das IASB hat am 8. Dezember 2015 die „Verbesserungen an den IFRS 2014 – 2016“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IAS 28, IFRS 12 und IFRS 1. Die für den Fraport-Konzern relevante Änderung an IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ stellt klar, dass die Angabepflichten, mit Ausnahme von IFRS 12.B10 – B16, auch Anteile an Unternehmen betreffen, die in den Anwendungsbereich des IFRS 5 fallen. Die Änderungen an IFRS 12 sind seit dem 1. Januar 2017 und die Änderungen an IAS 28 und IFRS 1 seit dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden am 8. Februar 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 20. Juni 2016 den finalen Änderungsstandard zu IFRS 2 „Anteilsbasierende Vergütungen“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen insbesondere folgende Fragestellungen: Bewertung anteilsbasierender Vergütungstransaktionen mit Barausgleich, Klassifizierung anteilsbasierender Vergütungen unter Steuereinbehalt und Bilanzierung bei Änderung der anteilsbasierenden Vergütung von „mit Barausgleich“ in „mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente“. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden, eine vorzeitige freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden am 27. Februar 2018 in das EU-Recht übernommen. Die dargestellten Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns.

Am 8. Dezember 2016 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“. Die Änderung dient der Klarstellung, ab wann aufgrund der Nutzungsänderung (IAS 40.57) Übertragungen in den oder aus dem Bestand als Finanzinvestition gehaltener Immobilien erfolgen dürfen. Die Änderungen an IAS 40 sind ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Übernahme in das EU-Recht erfolgte am 15. März 2018. Die Änderungen haben sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 8. Dezember 2016 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 21 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ die neue Interpretation IFRIC 22 „Fremdwährungstransaktionen und Vorauszahlungen“ veröffentlicht. Die Erfassung einer Fremdwährungstransaktion in der funktionalen Währung erfolgt mit dem am jeweiligen Tag des Geschäftsvorfalles gültigen Kassakurs. Leistet oder erhält ein Unternehmen im Rahmen einer Transaktion mehrere Vorauszahlungen, ist der Transaktionszeitpunkt und damit der Wechselkurs für jede Vorauszahlung separat zu bestimmen. IFRIC 22 ist ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. IFRIC 22 wurde am 28. März 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Interpretation hat sich nicht auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

#### **Nicht vorzeitig angewendete Standards**

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

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

Am 13. Januar 2016 hat das IASB den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leasingverhältnisse“ veröffentlicht. IFRS 16 enthält die Neuregelungen zur Leasingbilanzierung und ersetzt den aktuellen IAS 17 mit den zugehörigen Interpretationen. Der neue Standard hat insbesondere Einfluss auf die Bilanzierung des Leasingnehmers. So sind zukünftig die aus Leasingverträgen resultierenden Nutzungsrechte als Vermögenswerte („Right of Use“ Asset) in der Bilanz anzusetzen. Die aus Leasingverträgen resultierenden Verpflichtungen zur Zahlung von Leasingraten sind, unter Berücksichtigung der besonderen Vorgaben von

IFRS 16, als Verbindlichkeiten („Lease“ Liability) in der Bilanz zu erfassen. Nach IAS 17 erfolgt derzeit beim Leasingnehmer lediglich eine bilanzielle Erfassung von „Finance Lease“-Verträgen sowie eine Angabe der Zahlungsverpflichtungen aus „Operate Lease“-Verhältnissen im Anhang. Die neuen Regelungen des IFRS 16 sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach 1. Januar 2019 beginnen, anzuwenden. Im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 wird Fraport Leasingverbindlichkeiten zum Zeitwert noch ausstehender Leasingzahlungen (vgl. Tz. 44) in Höhe von rund 340 Mio € und in gleicher Höhe Nutzungsrechte im Anlagevermögen erfassen. Kumulative Effekte aus der retrospektiven Erstanwendung ergeben sich nicht. Der gewichtete, durchschnittliche Diskontierungszinssatz für die Ermittlung des Zeitwerts beträgt rund 3,7% und wurde abgeleitet aus länderspezifischen, risikolosen, währungs- und laufzeitkongruenten Fremdfinanzierungszinssätzen. Der Ausweis der Verbindlichkeiten erfolgt unter den „sonstigen Verbindlichkeiten“ in Anlehnung an die Erfassung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen und fixen Konzessionszahlungsverpflichtungen im Zusammenhang mit IFRIC 12. Entsprechend ergeben sich keine Auswirkungen auf die berichteten Nettofinanzschulden. Für das Gesamtjahr 2019 erwartet Fraport aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 einen Anstieg des Konzern-EBITDA in Höhe von rund 45 Mio €, zusätzliche Abschreibungen von rund 43 Mio € sowie einen zusätzlichen Zinsaufwand in Höhe von rund 12 Mio €. In der Kapitalflussrechnung wirkt sich IFRS 16 verbessernd auf den Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit sowie erhöhend auf den Mittelabfluss aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit aus. Eine Neubeurteilung bestehender Verträge nach IFRS 16 erfolgt zum 1. Januar 2019 nicht. Bei der Ermittlung der anzusetzenden Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten werden bestehende Grundstücks- und Gebäudemietverträge einbezogen. Im Wesentlichen betrifft dies die Mietverträge zwischen der Fraport USA (beziehungsweise deren Tochtergesellschaften) und den Konzessionsgebern der Retailkonzessionen. Weitere bestehende Leasingverträge betreffen überwiegend Betriebs- und Geschäftsausstattung. Diese werden mangels qualitativer und quantitativer Bedeutung für den Fraport-Konzern und nach Abwägung von Kosten-Nutzen-Aspekten aufgrund allgemeiner Wesentlichkeitsüberlegungen nicht in den Ansatz von Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 einbezogen. Die Zahlungen aus diesen Leasingverträgen werden, analog der bisherigen Bilanzierung von „Operate Lease“-Verhältnissen, weiterhin als Aufwand erfasst. Von den in Tz. 44 dargestellten sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Operating-Lease-Verträgen (405,9 Mio €) resultieren 392,3 Mio € aus Grundstücks- und Gebäudemietverträgen und 13,6 Mio € aus sonstigen Leasingverträgen.

Am 7. Juni 2017 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 12 „Ertragsteuern“ die neue Interpretation IFRIC 23 „Steuerri-sikopositionen aus Ertragsteuern“ veröffentlicht. IFRIC 23 ergänzt die Regelungen in IAS 12 hinsichtlich der Berücksichtigung von Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung von Sachverhalten und Transaktionen. IFRIC 23 ist erstmals für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. IFRIC 23 wurde am 23. Oktober 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Bewertung bei vorzeitigen Rückzahlungsoptionen mit negativer Vorfälligkeitsentschädigung. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen wurden am 22. März 2018 in das EU-Recht übernommen. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

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

Am 12. Oktober 2017 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen langfristige Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach einen Teil der Nettoinvestition in ein nach der At-Equity-Methode bilanziertes Unternehmen darstellen. Demnach erfolgt die Bilanzierung und Bewertung derartiger Anteile gemäß IFRS 9. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Die Änderungen an IAS 28 wurden im Februar 2019 von der EU-Kommission in europäisches Recht übernommen.

Das IASB hat am 12. Dezember 2017 die „Verbesserungen an den IFRS 2015 – 2017“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IFRS 3/ IFRS 11, IAS 12 und IAS 23. Die Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ bestimmen, dass bei Erlangung von Beherrschung über einen bisher als „Joint Operation“ geführten Geschäftsbetrieb die Grundsätze für sukzessive Unternehmenszusammenschlüsse (IFRS 3.42A) anzuwenden sind. Bei Erlangung gemeinschaftlicher Beherrschung (Joint Control) über einen Geschäftsbetrieb, der bisher im Rahmen einer gemeinschaftlichen Tätigkeit (Joint Operation) geführt war, hat hingegen keine Neubewertung zu erfolgen.

Die Änderung an IAS 12 „Ertragsteuern“ regelt, dass die ertragsteuerlichen Auswirkungen der Vereinnahmung von Dividenden im Betriebsergebnis auszuweisen sind. Das gilt unabhängig davon, wie die Steuerlast entstanden ist.

Die Änderungen an IAS 23 „Fremdkapitalkosten“ enthalten Klarstellungen bei der Bestimmung des Finanzierungskostensatzes im Zusammenhang mit der Beschaffung von qualifizierten Vermögenswerten.

Der Erstanwendungszeitpunkt der Änderungen ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 7. Februar 2018 hat das IASB Änderungen an IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ veröffentlicht. Zukünftig sind bei einer Änderung, Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Versorgungsplans der laufende Dienstaufwand und die Nettoszinsen für das restliche Geschäftsjahr unter Verwendung der aktuellen versicherungsmathematischen Annahmen neu zu ermitteln, die zur erforderlichen Neubewertung der Nettoschuld (Vermögenswert) verwendet wurden. Der Erstanwendungszeitpunkt ist der 1. Januar 2019, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 22. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen an IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ – Definition eines Geschäftsbetriebs veröffentlicht. Für das Vorliegen eines Geschäftsbetriebs ist zukünftig neben ökonomischen Ressourcen mindestens auch ein substanzieller Prozess erforderlich, der zusammen mit den Ressourcen die Möglichkeit schafft, Output zu generieren. Die Abgrenzung zwischen Geschäftsbetrieb und Gruppe von Vermögenswerten soll anhand der neuen Definition, von Beispielen und im sogenannten „Concentration Test“ vereinfacht werden. Die Änderungen an IFRS 3 gelten für Unternehmenszusammenschlüsse, die in Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2020 stattfinden, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 31. Oktober 2018 hat das IASB Änderungen zu IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ und IAS 8 „Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler“ hinsichtlich der Definition von „wesentlich“ veröffentlicht. Zweck der Änderungen war, die Definition „wesentlich“ zu schärfen und zu vereinheitlichen. Die Änderungen sind ab 1. Januar 2020 anzuwenden, eine frühere freiwillige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen aus der Anwendung der neuen Definition von „wesentlich“ auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns werden derzeit analysiert.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

### 5 Umsatzerlöse

#### Umsatzerlöse

in Mio €	2018	2017
<b>Aviation</b>		
Flughafentgelte	810,2	780,3
Sicherheitsdienstleistungen	148,5	127,3
Übrige Umsatzerlöse	47,7	46,5
	<b>1.006,4</b>	<b>954,1</b>
<b>Retail &amp; Real Estate</b>		
Real Estate	186,5	194,2
Retail	206,8	206,0
Parkierung	94,8	86,6
Übrige Umsatzerlöse	19,1	34,9
	<b>507,2</b>	<b>521,7</b>
<b>Ground Handling</b>		
Bodenverkehrsdienste	346,9	323,8
Infrastrukturentgelte	314,4	304,7
Übrige Umsatzerlöse	12,5	13,4
	<b>673,8</b>	<b>641,9</b>
<b>International Activities &amp; Services</b>		
Aviation	527,8	419,6
Non-Aviation	403,6	355,8
Umsatzerlöse aus IFRIC 12	359,5	41,7
	<b>1.290,9</b>	<b>817,1</b>
<b>Gesamt</b>	<b>3.478,3</b>	<b>2.934,8</b>

Zur Erläuterung der Umsatzerlöse wird auf den Lagebericht Kapitel „Ertragslage Konzern“ sowie die Segment-Berichterstattung verwiesen (siehe Tz. 41).

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminalflächen, Büroräumen, Gebäuden und Grundstücken enthalten. Kaufoptionen wurden nicht vereinbart. Bei der Vermietung von Retailflächen kommen je nach Eintritt vertraglich festgelegter Bedingungen entweder Mindestmieten oder variable umsatzabhängige Mieten zum Tragen. In der Regel werden überwiegend umsatzabhängige Mieten aus diesen Flächen vereinnahmt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr umsatzabhängige Mieten in Höhe von 168,0 Mio € (im Vorjahr: 167,8 Mio €) erfasst. Die zugrunde gelegten Mietverträge des Retailbereichs enthalten für das Geschäftsjahr 2018 vertraglich vereinbarte Mindestmieten in Höhe von 42,0 Mio € (im Vorjahr: 44,3 Mio €).

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich wie im Vorjahr 44 Jahre.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 477,9 Mio € (im Vorjahr: 477,2 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 361,6 Mio € (im Vorjahr: 355,6 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,5 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments International Activities & Services gliedern sich in die Bereiche Aviation und Non-Aviation sowie Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten. Die Aviation-Erlöse umfassen insbesondere die Umsätze aus Flughafentgelten sowie Sicherheitsdienstleistungen (527,8 Mio €; im Vorjahr: 419,6 Mio €). Die Umsatzerlöse im Bereich Non-Aviation resultieren in Höhe von 231,8 Mio € (im Vorjahr: 196,3 Mio €) aus Retail- und Real-Estate-Aktivitäten sowie der Parkierung. Darüber hinaus entfallen 87,5 Mio € (im Vorjahr: 81,5 Mio €) auf Infrastrukturentgelte und Bodenverkehrsdienste. Die Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit Flughafen-Betreiberprojekten in Höhe von 359,5 Mio € (im Vorjahr: 41,7 Mio €) betreffen Fortaleza und Porto Alegre (167,5 Mio €), Griechenland (149,8 Mio €; im Vorjahr: 23,0 Mio €) und Lima (42,2 Mio €; im Vorjahr: 18,7 Mio €).



Die Umsatzerlöse in Höhe von 3.478,3 Mio € resultieren mit 2.497,5 Mio € aus Verträgen mit Kunden gemäß IFRS 15. Die weiteren Umsatzerlöse betreffen insbesondere Auftragserlöse aus Bau- und Ausbauleistungen gemäß IFRIC 12 sowie Erlöse aus Mieten und sonstigen Leasingverhältnissen.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen (ohne Untermietverhältnisse) beträgt:

#### Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2018
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	148,7	311,3	1.025,5	1.485,5

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt 2017
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Mindestleasingzahlungen	142,6	315,2	741,2	1.199,0

Die künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen enthalten auch die vereinbarten unbedingten Mindestmieten für die Retailflächen.

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen beträgt zum Stichtag 147,7 Mio € (im Vorjahr: 62,9 Mio €) und entfällt überwiegend auf die Fraport USA Inc. (Segment International Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. Die Erhöhung der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen ergibt sich im Wesentlichen aus der im 1. Halbjahr 2018 erfolgten Übernahme des Retailflächenmanagements im JetBlue Airways Terminal 5 am JFK Airport, York/USA. Zum 1. Februar 2019 hat die Fraport USA Inc. das Centermanagement am Flughafen Nashville im US-Bundestaat Tennessee übernommen. Die Übernahme wird im Jahr 2019 zu einer erneuten Steigerung der Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen führen. Im Geschäftsjahr wurden Zahlungen aus Untermietverhältnissen in Höhe von 51,8 Mio € (im Vorjahr: 50,5 Mio €) vereinnahmt, die auch umsatzabhängige Mieten enthalten und ebenfalls überwiegend auf die Fraport USA Inc. entfallen.

## 6 Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen

#### Bestandsveränderung

in Mio €	2018	2017
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,3	0,4

Die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen betrifft im Wesentlichen Grundstücke und Gebäude zum Verkauf.

## 7 Andere aktivierte Eigenleistungen

#### Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2018	2017
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,9	36,3

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werksleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie für die Erweiterung, den Umbau und die Modernisierung der bestehenden Flughafeninfrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

## 8 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2018	2017
Auflösungen von Rückstellungen	37,5	10,4
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an assoziierten Unternehmen	25,0	0,0
Gewinne aus Anlagenabgängen	5,3	0,8
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,3	5,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,2
Auflösungen von Wertberichtigungen	0,1	0,0
Kompensationszahlung Fraport Greece	0,0	3,0
Sonstige	16,8	18,2
<b>Gesamt</b>	<b>88,2</b>	<b>38,9</b>

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie personalbezogene Rückstellungen.

Die Gewinne aus Anlagenabgängen resultieren mit 25,0 Mio € aus dem Verkauf der Anteile an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH an die iCON Flughafen GmbH.

## 9 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio €	2018	2017
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-440,5	-132,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-648,6	-588,1
<b>Gesamt</b>	<b>-1.089,1</b>	<b>-720,4</b>

Unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien sind unter anderem die Buchwerte der im Geschäftsjahr verkauften Vorratsimmobilien erfasst. Die in diesem Zusammenhang bereits realisierten Verkaufserlöse sind in den Umsatzerlösen im Segment Retail & Real Estate ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 48) enthalten die Aufwendungen für bezogene Leistungen angefallene variable Konzessionsabgaben in Höhe von 183,6 Mio € (im Vorjahr: 169,3 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 359,5 Mio € (im Vorjahr: 41,7 Mio €), die unter den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien ausgewiesen werden.

Im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen der Fraport USA Inc. zur Vermarktung von Retailflächen enthalten die bezogenen Leistungen Mindestleasingzahlungen in Höhe von 26,6 Mio € (im Vorjahr: 19,2 Mio €) sowie bedingte Leasingzahlungen in Höhe von 15,6 Mio € (im Vorjahr: 14,6 Mio €).

## 10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2018	2017
Entgelte für Personal	-963,9	-888,6
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützungen	-172,1	-159,3
Aufwendungen für Altersversorgung	-46,3	-45,0
<b>Gesamt</b>	<b>-1.182,3</b>	<b>-1.092,9</b>
<b>Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Stammbeschäftigte	21.042	19.775
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, geringfügig Beschäftigte)	919	898
<b>Gesamt</b>	<b>21.961</b>	<b>20.673</b>

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

## 11 Abschreibungen

### Abschreibungen

in Mio €	2018	2017
Zusammensetzung der Abschreibung		
Geschäfts- oder Firmenwert		
Außerplanmäßig	0,0	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
Planmäßig	-78,9	-56,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
Planmäßig	-16,3	-17,0
Außerplanmäßig	0,0	-8,6
Sachanlagen		
Planmäßig	-302,2	-277,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
Planmäßig	-1,1	-1,2
<b>Gesamt</b>	<b>-398,5</b>	<b>-360,2</b>

### Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die im Vergleich zum Vorjahr zu Mehrabschreibungen in Höhe von 27,9 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 6,0 Mio € (im Vorjahr: 14,6 Mio €) führten.

### Wertminderungen nach IAS 36

Im Berichtsjahr fielen keine außerplanmäßigen Abschreibungen an (im Vorjahr: 8,6 Mio €).

## 12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2018	2017
Versicherungen	-29,7	-28,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-22,1	-14,5
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-21,8	-22,2
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-20,7	-24,1
Mieten und Leasingaufwendungen	-13,2	-12,4
Sonstige Steuern	-8,8	-9,8
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-4,9	-0,8
Verluste aus Anlagenabgängen	-3,6	-7,7
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	0,0	-2,7
Übrige	-77,5	-71,3
<b>Gesamt</b>	<b>-202,3</b>	<b>-193,9</b>

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 12,5 Mio € (im Vorjahr: 9,8 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) enthalten. Die Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen betragen 0,6 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €).

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

Unter den Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwendungen sind Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer (Angabe gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 9 HGB) in Höhe von 1,8 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €) enthalten. Wesentliche durch den Abschlussprüfer für die Fraport AG erbrachte sonstige Bestätigungsleistungen betreffen die betriebswirtschaftliche Prüfung mit begrenzter Sicherheit des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts. Diese setzen sich folgendermaßen zusammen:

### Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2018		2017	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,4	0,2	1,2	0,2
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,0	0,2	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,1	0,0	0,3	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>1,6</b>	<b>0,2</b>	<b>1,7</b>	<b>0,2</b>

## 13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2018	2017
Zinserträge	33,3	29,0
Zinsaufwendungen	-201,7	-186,5

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

**Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden**

in Mio €	2018	2017
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	30,7	26,0
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-192,6	-180,8

**14 Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen****Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen**

in Mio €	2018	2017
Gemeinschaftsunternehmen	28,4	12,0
Assoziierte Unternehmen	70,4	18,9
<b>Gesamt</b>	<b>98,8</b>	<b>30,9</b>

Das At-Equity-Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen enthält unter anderem das Ergebnis nach Steuern von Antalya in Höhe von 38,7 Mio € (im Vorjahr: 15,6 Mio €), den Aufwand aus einer vertraglich vereinbarten steuerlichen Ausgleichszahlung der Fraport AG an die FAR in Höhe von 13,6 Mio € (im Vorjahr: 14,2 Mio €) sowie das anteilige negative At-Equity-Ergebnis der FCS GmbH in Höhe von 4,0 Mio € und Aufwand in Höhe von 5,5 Mio € aus der Wertminderung des At-Equity-Buchwerts der FCS GmbH (1,6 Mio €) sowie kurzfristiger Darlehensforderungen gegenüber der FCS GmbH (3,9 Mio €). Die FCS GmbH erzielte in 2018 einen Jahresfehlbetrag nach IFRS in Höhe von 8,3 Mio €.

Das At-Equity-Ergebnis aus assoziierten Unternehmen enthält die Wertaufholung auf den At-Equity-Buchwert der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH in Höhe von 59,7 Mio €.

**15 Sonstiges Finanzergebnis**

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

**Sonstiges Finanzergebnis**

in Mio €	2018	2017
<b>Erträge</b>		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	3,6	4,1
Fremdwährungskursgewinne realisiert	1,4	1,9
Bewertung von Derivaten	5,1	6,4
Sonstiges	5,7	2,7
<b>Gesamt</b>	<b>15,8</b>	<b>15,1</b>
<b>Aufwendungen</b>		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-1,5	-2,1
Fremdwährungskursverluste realisiert	-2,4	-1,7
Bewertung von Derivaten	-1,8	-0,7
Sonstiges	-0,6	-20,9
<b>Gesamt</b>	<b>-6,3</b>	<b>-25,4</b>
<b>Sonstiges Finanzergebnis insgesamt</b>	<b>9,5</b>	<b>-10,3</b>

In den sonstigen Erträgen im Finanzergebnis ist im Wesentlichen die Fair-Value-Bewertung der Kaufoption des Minderheitsgesellschafters zum Bezug weiterer Anteile an den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece von 4,6 Mio € (im Vorjahr: Aufwand von 9,3 Mio €) enthalten.

## 16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

### Ertragsteuern

in Mio €	2018	2017
Laufende Ertragsteuern	-159,7	-131,6
Latente Ertragsteuern	-5,0	-14,8
<b>Gesamt</b>	<b>-164,7</b>	<b>-146,4</b>

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (161,7 Mio €, im Vorjahr: 142,6 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (-2,0 Mio €, im Vorjahr: -11,0 Mio €).

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

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

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

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorräte sowie der Zinsvorräte. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorräte/Zinsvorräte geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2018 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorräte in Höhe von 16,4 Mio € (davon 10,8 Mio € gewerbesteuerlich und 5,6 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 16,0 Mio €, davon 10,8 Mio € gewerbesteuerlich und 5,2 Mio € körperschaftsteuerlich) sowie über nutzbare steuerliche Verlustvorräte in Höhe von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 10,9 Mio €). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorräte resultieren aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Die voraussichtlich nutzbaren Verlustvorräte resultieren aus der Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza.

Zum 31. Dezember 2018 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über steuerlich nutzbare Zinsvorräte in Höhe von 41,9 Mio € (im Vorjahr: 14,8 Mio €), die ausschließlich aus der Fraport Greece A und der Fraport Greece B resultieren.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 276,7 Mio € (im Vorjahr: 189,9 Mio €) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da Fraport die Umkehrung steuern kann und nicht damit gerechnet wird, dass sich diese Unterschiede in absehbarer Zeit umkehren werden. Diese potenziellen Steuerschulden sind allerdings begrenzt auf 1,55 % des Unterschiedsbetrags sowie lokale Quellensteuern im Falle zukünftiger Ausschüttungen aus bestimmten ausländischen Tochtergesellschaften.

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

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden saldiert, sofern diese ertragsteuerlichen Ansprüche und Schulden gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und sich auf dasselbe Steuersubjekt oder eine Gruppe unterschiedlicher Steuersubjekte beziehen, die aber ertragsteuerlich gemeinsam veranlagt werden.

Latente Steuern aus temporären Abweichungen zwischen steuerbilanziellen Wertansätzen sowie den gemäß IFRS bilanzierten Vermögenswerten und Schulden sind folgenden Bilanzposten zuzuordnen:

**Zuordnung der latenten Steuern**

in Mio €	2018		2017	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	1,5	-135,7	0,0	-158,0
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-20,3	0,0	-20,3
Sachanlagen	0,5	-241,6	0,9	-229,3
Finanzanlagen	0,1	0,0	0,1	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0,7	-1,6	2,3	-0,8
Pensionsrückstellungen	6,3	0,0	6,9	0,0
Sonstige Rückstellungen	23,8	-1,8	26,8	-0,7
Verbindlichkeiten	185,6	0,0	198,5	0,0
Finanzderivate	2,5	0,0	6,3	-0,4
Verlust- und Zinsvorräte	11,3	0,0	8,0	0,0
<b>Summe aus Einzelabschlüssen</b>	<b>232,3</b>	<b>-401,0</b>	<b>249,8</b>	<b>-409,5</b>
Saldierung	-175,6	175,6	-208,8	208,8
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-2,9	0,0	-3,1
<b>Konzern-Bilanz</b>	<b>56,7</b>	<b>-228,3</b>	<b>41,0</b>	<b>-203,8</b>

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich zum weitaus überwiegenden Teil aus langfristigem Vermögen (Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen) und langfristigen Schulden (im Wesentlichen Konzessionsverbindlichkeiten).

Im Geschäftsjahr wurden eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 3,5 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,9 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,2 Mio €).

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

**Überleitungsrechnung des Steueraufwands**

in Mio €	2018	2017
Ergebnis vor Ertragsteuern	670,4	506,1
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand <sup>1)</sup>	-207,7	-156,9
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	13,4	11,9
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	34,0	10,2
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-5,2	-5,6
Nichtanrechenbare nichtdeutsche Quellensteuer	-1,8	-0,2
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-4,0	-10,9
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	10,9	12,1
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorräte	0,0	-0,9
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,9	-3,7
Periodenfremde Steuern	0,0	-0,9
Sonstiges	-0,4	-1,5
<b>Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>-164,7</b>	<b>-146,4</b>

<sup>1)</sup> Erwartete Steuerquote rund 31 %, bei Körperschaftssteuer 15,0 % zuzüglich Solidaritätszuschlag 5,5 % und Gewerbesteuer von rund 15,5 % (zum Vorjahr unverändert).

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2018 24,6 % (im Vorjahr: 28,9 %).

## 17 Ergebnis je Aktie

### Ergebnis je Aktie

	2018		2017	
	Unverwässert	Verwässert	Unverwässert	Verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	473,9	473,9	330,2	330,2
Gewichtete Aktienanzahl	92.391.339	92.741.339	92.377.435	92.667.323
Ergebnis je 10-€-Aktie in €	5,13	5,11	3,57	3,56

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien (im Berichtsjahr gleichbleibende Aktienanzahl), die einem Anteil von 10 € am Grundkapital entsprechen. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.391.339 Aktien ergibt sich für das Geschäftsjahr 2018 ein unverwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 5,13 €.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienerwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.741.339 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10-€-Aktie von 5,11 €.

### Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

### 18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

#### Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2018	Buchwert 31.12.2017
Fraport Slovenija	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>19,3</b>	<b>19,3</b>

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2018 eingeflossenen Annahmen:

#### Goodwill Impairment Test

Bezeichnung CGU	Buchwert Goodwill	Diskontierungs- zinssatz vor Steuern	Wachstumsrate Ewige Rente	Durchschnittliches Umsatzwachstum im Detail- planungszeitraum	Durchschnittliche EBITDA-Marge im Detail- planungszeitraum	Detailplanungs- zeitraum
Fraport Slovenija	–	8,4 %	–	4,1 %	–	2019 bis 2053

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

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



Bei einer Variation alternativ des Diskontierungszinssatzes um +0,5 Prozentpunkte oder der Wachstumsprognosen um –0,5 Prozentpunkte ergibt sich keine Auswirkung auf die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Goodwills.

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

## 19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

### Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2.844,3	2.621,1

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 48) geleistete Einmalgebühren und aktivierte Mindestkonzessionszahlungen von 2.241,5 Mio € (im Vorjahr: 2.379,3 Mio €) sowie getätigte Investitionen von 602,8 Mio € (im Vorjahr: 241,8 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Griechenland mit 1.856,2 Mio € (im Vorjahr: 1.741,9 Mio €), Fortaleza und Porto Alegre mit 458,7 Mio € (Vorjahr: 388,6 Mio €), Lima mit 357,5 Mio € (im Vorjahr: 311,5 Mio €) sowie Varna und Burgas mit 171,9 Mio € (im Vorjahr: 179,1 Mio €). Der Ansatz der Konzessionsrechte bei den brasilianischen Gesellschaften hat sich aufgrund der Anpassung des Abzinsungssatzes und der damit einhergehenden barwertigen Anpassung der korrespondierenden Verbindlichkeit um 46,6 Mio € verringert.

Aus der konkreten Projektfinanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Griechenland wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 8,3 Mio € aktiviert (im Vorjahr: 4,3 Mio €). Die Fremdkapitalkosten enthalten 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) gezahlte Zinsen sowie 7,6 Mio € (im Vorjahr 4,2 Mio €) Fremdkapitalnebenkosten, wie zum Beispiel Bereitstellungszinsen (4,6 Mio €, im Vorjahr: 3,7 Mio €). Darlehen in Höhe von rund 26,4 Mio € werden mit einem fixen Zinssatz in Höhe von 4,7 % verzinst. Darlehen in Höhe von rund 10,6 Mio € werden mit einem variablen Zinssatz in Höhe von 3,4 % verzinst. Im Berichtsjahr erfolgten erstmals variabel zu verzinsende Auszahlungen.

Aus Darlehen, die zur konkreten Finanzierung für den Ausbau der Flughäfen in Brasilien aufgenommen wurden, fielen insgesamt Fremdkapitalkosten in Höhe von 1,8 Mio € an, wovon 0,5 Mio € aktiviert wurden. Noch nicht für Investitionen in den Flughafen-ausbau benötigte Darlehensauszahlungen wurden wieder angelegt. Der erzielte Zinsertrag für diese Geldanlagen betrug 1,3 Mio €.

## 20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	69,2	72,5
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	65,3	59,9
<b>Gesamt</b>	<b>134,5</b>	<b>132,4</b>

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (57,3 Mio €, im Vorjahr: 58,9 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 35 Jahren (im Vorjahr: 36 Jahre) sowie die bei der Fraport USA Inc. (11,9 Mio €, im Vorjahr: 13,6 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retailbereich mit Restlaufzeiten bis zu elf Jahren (im Vorjahr: zwölf Jahre).

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 16,9 Mio € (im Vorjahr: 16,7 Mio €). Die aktivierten Herstellungskosten entfallen jeweils in voller Höhe auf die Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,8 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €).

## 21 Sachanlagen

### Sachanlagen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.293,0	3.400,8
Technische Anlagen und Maschinen	1.546,0	1.550,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	180,0	162,6
Anlagen im Bau	1.062,7	808,0
<b>Gesamt</b>	<b>6.081,7</b>	<b>5.921,5</b>

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2018 belaufen sich auf 472,4 Mio €. Davon entfallen 196,3 Mio € (im Vorjahr: 103,0 Mio €) auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 18,0 Mio € (im Vorjahr: 16,0 Mio €) aktiviert. Diese entfallen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich ist. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 3,1 % (im Vorjahr: rund 3,5 %). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Flughafens stehen.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 5,7 Mio €) belastet.

Das Sachanlagevermögen des Fraport-Konzerns enthält Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken der Fraport AG in Höhe von 3.190,3 Mio € (im Vorjahr: 3.295,3 Mio €). Zum Bilanzstichtag 2018 befinden sich Grundstücke mit einer Fläche von 25,3 Mio Quadratmeter im Eigentum der Fraport AG. Die Verkehrswerte der Grundstücke, die im Sachanlagevermögen klassifiziert sind, betragen je nach Lage und Nutzungsart zwischen 1 € und 650 € je Quadratmeter (veröffentlichte Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse für Immobilienwerte des Landes Hessen).

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 4,5 Mio € (im Vorjahr: 7,1 Mio €) bilanziert:

### Finanzierungsleasingverträge (2018)

in Mio €	Buchwert 1.1.2018	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2018
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6,2	0,0	0,0	2,1	4,1
Technische Anlagen und Maschinen	0,4	0,0	0,0	0,1	0,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,5	0,0	0,0	0,4	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>7,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,6</b>	<b>4,5</b>

### Finanzierungsleasingverträge (2017)

in Mio €	Buchwert 1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2017
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8,3	0,0	0,0	2,1	6,2
Technische Anlagen und Maschinen	9,4	0,0	3,0	6,0	0,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,8	0,0	0,0	0,3	0,5
<b>Gesamt</b>	<b>18,5</b>	<b>0,0</b>	<b>3,0</b>	<b>8,4</b>	<b>7,1</b>

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken enthalten eine Energieversorgungsanlage der Mainova AG, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und des Vorliegens eines Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage der Fraport AG zugerechnet. Dieser Vertrag endet im Jahr 2020.

## 22 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betreffen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Frankfurt am Main gelegene Grundstücke und Gebäude, die wie folgt klassifiziert werden:

### Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio €	Buchwert 31.12.2018	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2018	Fair Value 31.12.2017
Unbebaute Grundstücke – Level 2	28,5	27,5	69,9	70,5
Unbebaute Grundstücke – Level 3	0,5	8,5	0,5	8,8
Bebaute Grundstücke – Level 3	59,8	60,4	99,6	96,6
<b>Summe</b>	<b>88,8</b>	<b>96,4</b>	<b>170,0</b>	<b>175,9</b>

Bei den unbebauten Grundstücken – Level 2 handelt es sich um landwirtschaftliche Flächen, die zum Teil im Vogelschutzgebiet liegen, noch zu erschließende Flächen der Gemarkung Kelsterbach sowie um unbebaute Grundstücke im Süden des Flughafengeländes. Der beizulegende Wert der Grundstücke wird intern unter Anwendung des Vergleichswertverfahrens gemäß der in Deutschland geltenden Immobilienwertermittlungsverordnung vom 19. Mai 2010 (ImmoWertV) unter Zugrundelegung der vom Gutachterausschuss veröffentlichten Bodenrichtwerte ermittelt.

Der Fair Value der unbebauten Grundstücke – Level 3 wird ebenfalls mithilfe des Vergleichswertverfahrens intern ermittelt. Die dabei einfließenden Quadratmeterpreise aktuell vorgenommener Grundstückstransaktionen desselben Baugebiets sind jedoch nicht am Markt beobachtbar.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene gewerblich genutzte Grundstücke.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted-Cash-Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vervielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted-Cash-Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter dabei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Die Verringerung des Buchwerts der als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien resultiert im Wesentlichen aus dem in 2018 realisierten Verkauf von unbebauten Grundstücken – Level 3 im Bereich von Gateway Gardens (rd. 8,0 Mio €)

Umgliederungen sind im Berichtsjahr nicht angefallen (im Vorjahr: 19,6 Mio €).

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen im Bau in Höhe von 2,1 Mio € (im Vorjahr: 1,5 Mio €).

Für wesentliche Teile der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ergeben sich aus der unmittelbaren Nähe zur Landebahn Nordwest voraussichtliche Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerbarkeit.

Im Geschäftsjahr 2018 sind Netto-Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,8 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,8 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) nicht umlagefähige Aufwendungen (exklusive Abschreibungen) aufgewendet worden; davon entfielen 0,1 Mio € auf Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €). Verpflichtungen zum Verkauf von Grundstücken (im Vorjahr: 8,0 Mio €) bestehen nicht mehr.

### 23 Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo und Xi'an.

#### **Anteile an Gemeinschaftsunternehmen**

Die Fraport TAV Antalya Terminal, Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya, Türkei, (Konzessionsnehmer, siehe auch Tz. 2) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der TAV Havalimanlari Holding A.Ş., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafenbehörde (DHMI – Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagierentgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagierentgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, demnach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50 % berücksichtigt. Da die Gesellschaft nicht börsennotiert ist, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

**Bilanzdaten Antalya**

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>652,4</b>	<b>747,5</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>576,0</b>	<b>621,5</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	130,9	104,1
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	445,1	517,4
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>205,6</b>	<b>185,0</b>
davon Zahlungsmittel	187,0	160,2
davon sonstige Vermögenswerte	18,6	24,8
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>156,9</b>	<b>221,0</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	40,4	13,0
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	116,5	208,0
<b>Nettovermögen</b>	<b>125,1</b>	<b>90,0</b>
Anteiliges Nettovermögen	62,6	45,0
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>79,5</b>	<b>61,9</b>

**Ergebnisdaten Antalya**

in Mio €	2018	2017
Umsatzerlöse	323,1	260,2
EBITDA	277,3	222,6
Planmäßige Abschreibungen	-109,2	-108,5
Zinserträge	3,9	2,2
Zinsaufwendungen	-48,3	-67,1
Ertragsteuern	-34,3	-14,4
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>77,5</b>	<b>31,4</b>
Sonstiges Ergebnis	0,0	16,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>77,5</b>	<b>47,5</b>

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an Gemeinschaftsunternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

**Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen**

in Mio €	Antalya		Übrige Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)</b>	<b>61,9</b>	<b>38,2</b>	<b>51,1</b>	<b>26,8</b>	<b>113,0</b>	<b>65,0</b>
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	38,7	15,6	8,8	10,6	47,5	26,2
Anteilige sonstige Ergebnisse	0,0	8,1	0,0	0,0	0,0	8,1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>38,7</b>	<b>23,7</b>	<b>8,8</b>	<b>10,6</b>	<b>47,5</b>	<b>34,3</b>
Dividenden	-21,1	0,0	-17,0	-1,2	-38,1	-1,2
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	-2,3	-0,8	-2,3	-0,8
Zugänge	0,0	0,0	0,0	15,7	0,0	15,7
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>79,5</b>	<b>61,9</b>	<b>40,6</b>	<b>51,1</b>	<b>120,1</b>	<b>113,0</b>

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 100,5 Mio € (im Vorjahr: 100,5 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

### Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100%-ige Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrags mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafeninfrastruktur zuständig. Die Fraport AG hält 25,0 % der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5 % der Anteile an der Xi'an.

Die Gesellschaften NCG und Xi'an sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

### Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
<b>Anteil am Eigenkapital</b>	<b>25,00%</b>	<b>25,00%</b>	<b>24,50%</b>	<b>24,50%</b>
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>584,1</b>	<b>694,5</b>	<b>719,9</b>	<b>732,0</b>
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>1.077,2</b>	<b>1.114,4</b>	<b>176,2</b>	<b>184,6</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	441,2	1.058,9	150,4	151,6
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	636,0	55,5	25,8	33,0
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>220,6</b>	<b>196,0</b>	<b>88,5</b>	<b>97,9</b>
davon Zahlungsmittel	190,1	170,0	35,4	33,0
davon sonstige Vermögenswerte	30,5	26,0	53,1	64,9
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>121,0</b>	<b>118,9</b>	<b>71,3</b>	<b>119,5</b>
davon finanzielle Verbindlichkeiten	64,6	62,7	0,0	0,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	56,4	56,2	71,3	119,5
<b>Nettovermögen</b>	<b>-393,5</b>	<b>-342,8</b>	<b>560,9</b>	<b>525,8</b>
Anteiliges Nettovermögen	-98,4	-85,7	137,4	128,8
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Beteiligungsbuchwert</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>137,4</b>	<b>128,8</b>

### Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an	
	2018	2017	2018	2017
Umsatzerlöse	274,0	258,2	255,9	235,3
EBITDA	171,3	147,4	91,5	90,3
Planmäßige Abschreibungen	-35,7	-37,3	-48,0	-49,3
Zinserträge	0,0	0,0	1,8	3,0
Zinsaufwendungen	-102,8	-87,3	-0,4	-7,6
Währungsumrechnungsdifferenzen	-30,7	-26,7	0,0	0,0
Ertragsteuern	-15,0	-11,1	-8,6	-7,3
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-23,2</b>	<b>-29,9</b>	<b>40,6</b>	<b>40,0</b>
Sonstiges Ergebnis	-5,8	-6,9	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-29,0</b>	<b>-36,8</b>	<b>40,6</b>	<b>40,0</b>

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

### Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
<b>Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>128,8</b>	<b>126,6</b>	<b>2,2</b>	<b>2,5</b>
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	10,0	9,8	0,3	0,4
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	-1,4	-7,6	0,0	0,0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8,6</b>	<b>2,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7
Wertaufholung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>137,4</b>	<b>128,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,2</b>
<b>Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste</b>						
In der Berichtsperiode	-5,8	-7,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Kumuliert	-89,0	-83,2	0,0	0,0	0,0	0,0

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

## 24 Andere Finanzanlagen

### Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Finanzanlagen		
Wertpapiere	235,2	262,4
Sonstige Beteiligungen	94,6	105,3
Ausleihungen		
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	7,7	12,8
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8	84,8
Sonstige Ausleihungen	3,6	14,0
Insolvenzgesicherte Fondanteile	0,2	9,3
<b>Gesamt</b>	<b>426,1</b>	<b>488,6</b>

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 59,8 Mio € (im Vorjahr: 40,1 Mio €) getätigt. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2019 fälligen Wertpapieren in Höhe von 73,1 Mio € (im Vorjahr: 97,3 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von -3,3 Mio € (im Vorjahr: -2,4 Mio €).

Die insolvenzgesicherten Fondsanteile dienen ausschließlich der Absicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG. Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte eine Erhöhung der Fondsanteile von 0,6 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 58,4 Mio € (im Vorjahr: 57,8 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 58,8 Mio € (im Vorjahr: 50,4 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 39). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 0,2 Mio € (im Vorjahr: 9,3 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien, für die sich im Berichtsjahr ein neuer abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgereichtes Darlehen. Die Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode werden als langfristige Forderung gegen assoziierte Unternehmen ausgewiesen (siehe Tz. 25).

## 25 Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2018	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2017
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	14,0	0,0	14,0	10,6	6,7	17,3
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	31,7	37,8	69,5	13,0	37,8	50,8
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Kurzfristige Wertpapiere	113,3	0,0	113,3	98,2	0,0	98,2
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	9,8	95,2	105,0	11,2	79,6	90,8
Schuldscheindarlehen	10,0	3,5	13,5	15,0	0,0	15,0
Rechnungsabgrenzungen	11,1	28,9	40,0	9,5	26,5	36,0
Geleistete Anzahlungen	56,4	6,8	63,2	22,5	29,3	51,8
Sonstige Vermögenswerte	58,0	22,8	80,8	65,0	11,0	76,0
<b>Gesamt</b>	<b>304,3</b>	<b>195,0</b>	<b>499,3</b>	<b>245,5</b>	<b>190,9</b>	<b>436,4</b>
davon finanzielle Vermögenswerte	152,3	87,5	239,8	136,5	71,9	208,4

Die Veränderung der kurzfristigen Wertpapiere per 31. Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“ in Höhe von 73,1 Mio € (im Vorjahr: 97,3 Mio €), Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 40,0 Mio € (im Vorjahr: 20,0 Mio €) sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 97,3 Mio € (im Vorjahr: 170,6 Mio €).

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Lärmschutzentgelten der Luftverkehrsgesellschaften für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Außenwohnbereichsentschädigungen und Dachsicherungsmaßnahmen (Wirbelschleppen) als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt zum Barwert der geschätzten Aufwendungen für die Kosten-erstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Die Entwicklung des Postens im Berichtsjahr stellt sich wie folgt dar:

### Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2018	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2018
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	90,8	13,1	0,0	26,6	0,7	105,0

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 39 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab. Der Posten erhöhte sich im Geschäftsjahr unter anderem aufgrund der Neueinschätzung hinsichtlich der zukünftigen Inanspruchnahmen insgesamt um 14,2 Mio €.

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 24).

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.



## 26 Ertragsteuerforderungen

### Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2017
Ertragsteuerforderungen	13,1	0,0	13,1	5,4	0,0	5,4

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten zum 31. Dezember 2018 im Wesentlichen Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr/Vorjahren.

## 27 Latente Steueransprüche

### Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Latente Steueransprüche	56,7	41,0

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

## 28 Vorräte

### Vorräte

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	10,1	10,6
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,9	17,6
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,9	1,1
<b>Gesamt</b>	<b>28,9</b>	<b>29,3</b>

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände. Der aktuelle Bodenrichtwert beträgt 220 € pro qm.

Für die verbleibende Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,5 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: 10,8 Mio €) ergaben sich durch den Verkauf eines Grundstücksteils. Zu aktivierende Fremdkapitalkosten fielen im Berichtsjahr nur noch in geringfügiger Höhe an (im Vorjahr: 0,1 Mio €). Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag bei rund 0,3 % (im Vorjahr: rund 0,9 %).

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted-Cash-Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 3,4 % nach Steuern (im Vorjahr: 3,0 %) berechnet. Bei der Berechnung des Diskontierungssatzes wurden zusätzlich zur allgemeinen Branchenrisikoprämie weitere Abschläge, insbesondere für noch nicht bekannte Umwelt- und Verkaufsrisiken, angesetzt. Bei der Ermittlung der Nettoveräußerungswerte werden die Verkaufspreise der bereits erfolgten Verkäufe sowie die noch geplanten Aufwendungen für weitere Erschließungs- und Verkaufsmaßnahmen berücksichtigt. Die Nettoveräußerungswerte lagen wie im Vorjahr über den Buchwerten.

Die bis zum Verkauf noch anfallenden Kosten betreffen im Wesentlichen Aufwendungen zur weiteren Erschließung der Verkaufsgrundstücke auf dem Mönchhof-Gelände.

Für 2019 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 5,7 Mio € (im Vorjahr: rund 5,2 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (4,4 Mio €) soll in 2020 realisiert werden.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

## 29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Gegen fremde Unternehmen	177,9	143,5

Zum Abschlussstichtag 2018 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 177,9 Mio € (im Vorjahr: 143,5 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

### Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Nicht überfällig	Überfällig		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2018	177,9	117,1	59,2	0,2	1,4
31.12.2017	143,5	106,1	26,3	7,2	3,9

Darin enthalten sind strittige Forderungen aus der Erbringung von Sicherheitsleistungen im Auftrag des Bundes. Diese werden zwischenzeitlich im Rahmen eines Klageverfahrens geltend gemacht. 31 % (im Vorjahr: 25 %) der offenen Forderungen bestehen mit zwei Kunden.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,7 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 30,4 Mio € (im Vorjahr: 31,1 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

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

### Überleitung der Wertberichtigungen

in Mio €	2018	2017
<b>Stand 1.1.</b>	<b>45,6</b>	<b>43,7</b>
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	4,9	0,8
Umsatzmindernde Wertberichtigungen	2,7	2,4
Auflösung	0,0	-1,1
Inanspruchnahmen	-0,1	-0,8
Währungskursänderungen	-0,4	0,6
<b>Stand 31.12.</b>	<b>52,7</b>	<b>45,6</b>

### 30 Zahlungsmittel

#### Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Kassenguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	801,3	629,4

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 108,8 Mio € (im Vorjahr: 112,6 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können jederzeit liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung in Griechenland und Brasilien sowie den Investitionsverpflichtungen der Fraport USA unterlagen Bankguthaben in Höhe von 94,3 Mio € (im Vorjahr: 55,8 Mio €) Verfügungsbeschränkungen.

### 31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

#### Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9
Kapitalrücklage	598,5	598,5
Gewinnrücklage	2.657,9	2.345,7
<b>Gesamt</b>	<b>4.180,3</b>	<b>3.868,1</b>

#### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

#### Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.391.339 (im Vorjahr: 92.391.339) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00 € zusammen.

#### Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2018</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	0	0			
<b>Stand 31.12.2018</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
<b>Stand 1.1.2017</b>	<b>92.434.419</b>	<b>92.357.054</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	34.285	34.285			
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>92.468.704</b>	<b>92.391.339</b>	<b>77.365</b>	<b>773.650</b>	<b>0,0837</b>

Die im Juni 2018 an die Mitarbeiter ausgegebenen Aktien im Rahmen des MAP wurden zuvor am Markt erworben. Die Aktienausgabe erfolgte zu einem Preis von 79,53 €.

### 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 €.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG.

### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Rücklage für die Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag +11,8 Mio € (im Vorjahr: –1,0 Mio €). Die Rücklage für die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beträgt 35,1 Mio € (im Vorjahr: 49,7 Mio €).

Von dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Eigenkapital sind gemäß § 253 Absatz 6 Satz 1 HGB sowie nach § 268 Absatz 8 HGB insgesamt 47,3 Mio € (im Vorjahr: 53,8 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 2,00 € je Aktie (im Vorjahr: 1,50 € je Aktie).

Im Geschäftsjahr 2018 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Mai 2018 eine Dividende in Höhe von 1,50 € je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit 138,6 Mio € (Vorjahr: 138,5 Mio €).

## 32 Nicht beherrschende Anteile

### Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	155,9	131,1
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	31,8	29,5
<b>Gesamt</b>	<b>187,7</b>	<b>160,6</b>

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. sowie der Gesellschaften Fraport Greece A und Fraport Greece B.

### 33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

#### Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2018	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2017
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	608,3	4.100,3	4.708,6	575,4	3.955,6	4.531,0

Bezüglich weiterer Erläuterungen zu den Finanzschulden wird auf die Darstellung des Finanzmanagements und der Vermögens- und Finanzlage im Konzern-Lagebericht verwiesen.

### 34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

#### Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2018	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2017
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Gegenüber fremden Unternehmen	286,5	45,5	332,0	185,9	42,4	228,3

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 21,9 Mio € (im Vorjahr: 24,1 Mio €) enthalten. Die Verbindlichkeiten betreffen die vertraglichen Verpflichtungen zur Durchführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der abgeschlossenen, für den Flughafen ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest.

### 35 Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

#### Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2018	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2017
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,6	0,0	2,6	3,9	0,0	3,9
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	9,5	0,0	9,5	11,2	0,0	11,2
Gegenüber assoziierten Unternehmen	4,4	0,0	4,4	11,8	0,0	11,8
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,2	7,2	8,4	1,3	8,2	9,5
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	18,8	82,4	101,2	12,4	89,7	102,1
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	52,2	874,2	926,4	43,8	910,6	954,4
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	49,6	22,0	71,6	54,0	44,4	98,4
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	137,3	30,9	168,2	111,3	37,2	148,5
<b>Gesamt</b>	<b>275,6</b>	<b>1.016,7</b>	<b>1.292,3</b>	<b>249,7</b>	<b>1.090,1</b>	<b>1.339,8</b>
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	71,7	12,6	84,3	74,0	13,8	87,8

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Griechenland, Lima, Fortaleza und Porto Alegre sowie Varna und Burgas.

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich unter anderem aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer sowie sonstigen Steuern, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen sowie erhaltenen Anzahlungen auf zukünftige Umsatzabgaben zusammen.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

#### Fälligkeit der Leasingzahlungen

	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2018
Leasingzahlungen	3,0	3,0	0,0	6,0
Abzinsungsbeträge	0,2	0,1	0,0	0,3
<b>Barwerte</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>0,0</b>	<b>5,7</b>

	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2017
Leasingzahlungen	3,3	6,0	0,0	9,3
Abzinsungsbeträge	0,4	0,3	0,0	0,7
<b>Barwerte</b>	<b>2,9</b>	<b>5,7</b>	<b>0,0</b>	<b>8,6</b>

Die Abzinsungsraten liegen wie im Vorjahr zwischen 1,0 % und 5,5 %. Die beizulegenden Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betragen zum 31. Dezember 2018 insgesamt 6,0 Mio € (im Vorjahr: 9,2 Mio €). Für weitere Erläuterungen wird auf Tz. 21 verwiesen.

### 36 Latente Steuerverpflichtungen

#### Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Latente Steuerverpflichtungen	228,3	203,8

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgt gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

### 37 Pensionsverpflichtungen

#### Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 (im Vorjahr: 17) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und ihre Hinterbliebenen. Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeits- und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 23,9 Mio € (im Vorjahr: 23,2 Mio €) angesetzt; davon entfallen 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,1 Mio €) auf das vorgehaltene Treuhandvermögen. Die Rückdeckungsversicherung wird nicht am aktiven Markt gehandelt. Das Planvermögen ist in Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen angelegt. Für 2018 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 0,8 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 15,0 Jahre (im Vorjahr: 15,7 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,0 Jahre (im Vorjahr: 8,5 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe beziehungsweise den

Witwer 60 % des Ruhegehalts; versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2018 einen prozentualen Anspruch von 68,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2018 einen prozentualen Anspruch von 52,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhalten die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risikolebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10 % und Vollwaisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

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

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-Fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Demnach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13 % der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 506 Anwartschaften (davon 449 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €); für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2018 ein Barwert von 10,5 Mio € (im Vorjahr: 10,0 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 7,1 Mio € gegenüber aktiven und 3,6 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 7,9 Jahren (im Vorjahr: 8,5 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die außertariflichen leitenden Angestellten die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 15 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 4,6 Mio € (im Vorjahr: 4,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 5,3 Jahre (im Vorjahr: 5,6 Jahre).

Die Richtlinien Nr. 2 und Nr. 3 sowie die Betriebsvereinbarung BV 47 wurden durch die neugefasste Betriebsvereinbarung BV 47 und die zusammengefasste Richtlinie 2 mit Wirkung zum 1. Januar 2017 ersetzt. Die Neufassung unterscheidet sich von der bis dahin gültigen dadurch, dass die Beitragsverzinsung ab dem 1. Januar 2017 nicht mehr mit einem festen Zins in Höhe von 6 % und nicht mehr durch direkte Zinszurechnung über Altersfaktoren erfolgt, sondern jährlich in Höhe eines marktorientierten Zinssatzes, jedoch mindestens in Höhe von 2 % p. a. und höchstens in Höhe von 6 % p. a. Beiträge, die bis zum 31. Dezember 2016 eingezahlt wurden, entwickeln sich weiterhin nach der bis dahin gültigen Fassung.

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:



**Pensionsverpflichtungen (2018)**

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2018</b>	<b>57,4</b>	<b>-23,2</b>	<b>34,2</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,6	0,0	1,6
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1,6</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,5</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,4	0,0	0,4
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	-2,0	0,0	-2,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	-1,1	0,0	-1,1
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>-2,7</b>	<b>-0,2</b>	<b>-2,9</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,3	-0,8	-0,5
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-2,0	0,8	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
<b>Zum 31. Dezember 2018</b>	<b>55,5</b>	<b>-23,8</b>	<b>31,7</b>

**Pensionsverpflichtungen (2017)**

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
<b>Zum 1. Januar 2017</b>	<b>55,5</b>	<b>-22,3</b>	<b>33,2</b>
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	1,9	0,0	1,9
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
<b>Summe Dienstzeitaufwand</b>	<b>1,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1,9</b>
Nettozinsaufwand/-ertrag			
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,5</b>
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,1	0,0	0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	0,7	0,0	0,7
<b>Summe Remeasurements</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,6</b>
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,2	0,0	0,2
Zahlungen aus dem Plan	-1,9	0,7	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
<b>Zum 31. Dezember 2017</b>	<b>57,4</b>	<b>-23,2</b>	<b>34,2</b>

## Saldierung

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

### Saldierung

in Mio €	2018	2017
<b>Saldierung</b>		
<b>Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden</b>		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	24,8	27,1
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-23,8	-23,2
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	1,0	3,9
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	30,7	30,3
<b>In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld</b>	<b>31,7</b>	<b>34,2</b>

### Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2018	2017
Gehaltstrend	0,00 %	0,00 %
Rechnungszinssatz	1,80 %	1,60 %
Rentendynamik	1,75 %/2,25 %	1,75 %/2,25 %
Sterbewahrscheinlichkeit	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2018 G	Richttafeln Prof. Dr. Heubeck 2005 G
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport-Konzerns. Allen Pensionsverpflichtungen liegen im Wesentlichen die gleichen Annahmen zugrunde, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

### Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

### Sensitivitätsanalyse (31.12.2018)

in Mio €	2018	
Rechnungszinssatz	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
	3,0	-2,7
Rentendynamik	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
	-1,0	1,0
Sterbewahrscheinlichkeit <sup>1)</sup>	Rückgang um 1 Jahr	
	1,5	
Pensionierungsalter	Anstieg um 1 Jahr	
	0,0	

<sup>1)</sup> Die Verpflichtung würde sich infolge einer Senkung der Sterbewahrscheinlichkeit um ein Jahr für alle Begünstigten um 1,5 Mio € erhöhen.

**Sensitivitätsanalyse (31.12.2017)**

in Mio €	2017	
		Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,3	-3,0
	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
Rentendynamik	-1,2	1,2
	Rückgang um 1 Jahr	
Sterbewahrscheinlichkeit <sup>1)</sup>	1,4	
	Anstieg um 1 Jahr	
Pensionierungsalter	0,0	

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

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

**Pläne mehrerer Arbeitgeber**

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 7,0 % des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; davon übernimmt der Arbeitgeber 6,1 %; die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,9 %. 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 9,0 % gezahlt.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen dazu verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung) ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung zum Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 31,7 Mio € (im Vorjahr: 30,5 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 33,1 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 75,2 Mio € (im Vorjahr: 70,2 Mio €) abgeführt.

## 38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

### Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2018	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2017
Ertragsteuerrückstellungen	43,9	74,2	118,1	33,1	70,3	103,4

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 118,1 Mio € (im Vorjahr: 103,4 Mio €) wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

## 39 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

In den nachfolgenden Übersichten ist die Entwicklung der lang- und kurzfristigen Rückstellungen erläutert.

### Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen

in Mio €	1.1.2018	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	31.12.2018
Personal	121,6	-76,2	-10,3	85,7	120,8
davon langfristig	47,1				52,3
davon kurzfristig	74,5				68,5

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit sowie für variable Lohn- und Gehaltskomponenten, wie beispielsweise die Erfolgsbeteiligung für die Beschäftigten der Fraport AG, gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

Die Rückstellung für das im Geschäftsjahr 2016 aufgelegte unternehmensweite Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beträgt zum Stichtag 13,7 Mio € (im Vorjahr: 27,3 Mio €). Die Auflösungen im Geschäftsjahr 2018 belaufen sich auf 2,9 Mio €.

### Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2018	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt	31.12.2018
Umweltschutz	40,2	-2,4	-0,3	1,0	0,4	38,9
Passiver Schallschutz	54,6	-6,7	0,0	0,0	0,0	47,9
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	25,9	-0,8	0,0	1,2	0,2	26,5
Wirbelschleppen	8,8	-6,8	0,0	27,6	0,0	29,6
Übrige	112,1	-34,0	-40,6	60,1	0,0	97,6
<b>Gesamt</b>	<b>241,6</b>	<b>-50,7</b>	<b>-40,9</b>	<b>89,9</b>	<b>0,6</b>	<b>240,5</b>
davon langfristig	100,1					107,9
davon kurzfristig	141,5					132,6

Die Umweltschutzrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafengelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2018 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 5,9 Mio € (im Vorjahr: 5,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 12,8 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) und nach fünf Jahren 20,2 Mio € (im Vorjahr: 20,4 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbebereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVW vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Zum 31. Dezember 2018 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 28,6 Mio € (im Vorjahr: 24,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 19,3 Mio € (im Vorjahr: 27,4 Mio €) und nach fünf Jahren 0,0 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €). Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafenausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2018 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 17,9 Mio € (im Vorjahr: 14,0 Mio €) und nach fünf Jahren 8,3 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €). Die Zuführungen enthalten in Höhe von 1,2 Mio € erfolgsneutrale Zuführungen, die gegen den korrespondierenden Aktivposten vorgenommen wurden.

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorgeprogramm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2018 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 4,8 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 12,7 Mio € (im Vorjahr: 4,2 Mio €) und nach fünf Jahren 12,1 Mio € (im Vorjahr: 0,4 Mio €). Im Geschäftsjahr 2018 erfolgte eine Neueinschätzung der erwarteten Inanspruchnahmen, die zu einer erfolgsneutralen Zuführung in Höhe von 27,6 Mio € führte. Korrespondierend erfolgte eine Erhöhung des Erstattungsanspruchs, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen in Höhe von 57,6 Mio € (im Vorjahr: 49,8 Mio €), Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) in Höhe von 10,2 Mio € (im Vorjahr: 14,9 Mio €), Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 1,1 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €) sowie Rückstellungen für Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden. Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

## 40 Finanzinstrumente

### Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

IFRS 9 ersetzt die Vorschriften des IAS 39 im Hinblick auf Ansatz, Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, die Ausbuchung von Finanzinstrumenten, die Wertminderung finanzieller Vermögenswerte und die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 ab 1. Januar 2018 ergaben sich keine wesentlichen Änderungen in der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Entsprechend den Übergangsvorschriften in IFRS 9 sind Vergleichsangaben nicht rückwirkend angepasst worden.

Nach der Beurteilung, welche Geschäftsmodelle für die gehaltenen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gelten, wurden die Finanzinstrumente in die jeweils dafür angemessenen IFRS-Bewertungsklassen eingeordnet. Es ergaben sich keine Auswirkungen durch die Anwendung von IFRS 9. Die Bewertungskategorien IAS 39 zu IFRS 9 stellen sich wie folgt dar:

### Überleitung IAS 39 zu IFRS 9

in Mio €	Bewertungskategorie		Buchwerte zum 1. Januar 2018
	Bisher (IAS 39)	Neu (IFRS 9)	Bisher (IAS 39) / Neu (IFRS 9)
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>			
Zahlungsmittel	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	629,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	143,5
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	110,2
Kurzfristige Wertpapiere	Available for Sale	FVOCI (mit Recycling)	98,2
Langfristige Wertpapiere	Available for Sale	FVOCI (mit Recycling)	262,4
Sonstige Beteiligungen	Available for Sale	FVOCI (ohne Recycling)	105,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	12,8
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	84,8
Sonstige Ausleihungen	Loans and Receivables	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	14,0
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	228,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	1.042,2
Finanzschulden	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	4.531,0
Leasingverbindlichkeiten	N/A	N/A	8,6
Hedging Derivat	N/A	N/A	27,6
Übrige Derivate	Held for Trading	FVTPL	19,1
Eigenkapital Option	Held for Trading	FVTPL	50,2

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte, die beizulegenden Zeitwerte und die Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 für die Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018 dar.

### Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2018

in Mio €	Buchwert				Fair Value	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13		
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	FVOCI (ohne Recycling)	FVOCI (mit Recycling)	FVTPL		Stufe 1 Börsenpreise	Stufe 2 Abgeleitete Preise	Stufe 3 Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>								
Zahlungsmittel	801,3				801,3	N/A	N/A	N/A
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,9				177,9	N/A	N/A	N/A
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	126,5				148,4		100,8	47,6
Kurzfristige Wertpapiere			113,3		113,3	73,3	40,0	
Andere Finanzanlagen								
Langfristige Wertpapiere			235,2		235,2	235,2		
Sonstige Beteiligungen		94,6			94,6			94,6
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	17,2				17,2		17,2	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8				106,7			106,7
Sonstige Ausleihungen	3,6				3,6		3,6	
<b>Gesamt</b>	<b>1.211,3</b>	<b>94,6</b>	<b>348,5</b>	<b>0,0</b>	<b>1.698,2</b>	<b>308,5</b>	<b>161,6</b>	<b>248,9</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	332,0				328,8		328,8	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.010,7				1.268,1		1.268,1	
Finanzschulden	4.708,6				4.843,0	1.031,7	3.811,3	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten								
Hedging Derivat					12,0		12,0	
Übrige Derivate				14,0	14,0		14,0	
Eigenkapital Option				45,6	45,6			45,6
<b>Gesamt</b>	<b>6.051,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>59,6</b>	<b>6.511,5</b>	<b>1.031,7</b>	<b>5.434,2</b>	<b>45,6</b>

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2017 dar:

### Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2017

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		31.12.2017
	Loans and Receivables		Available for Sale		
	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1)</sup>		
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>					
Zahlungsmittel	629,4	629,4			629,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	143,5	143,5			143,5
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	110,2	134,5	98,2		232,7
Andere Finanzanlagen					
Wertpapiere			262,4		262,4
Sonstige Beteiligungen			105,3		105,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,8	12,8			12,8
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	84,8	109,0			109,0
Sonstige Ausleihungen	14,0	14,0			14,0
<b>Gesamt</b>	<b>994,7</b>	<b>1.043,2</b>	<b>465,9</b>		<b>1.509,1</b>

Bewertungskategorie nach IAS 39	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value		Summe Fair Value
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	Hedging Derivat	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert <sup>1)</sup>	Buchwert <sup>1)</sup>	
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,3	233,0			233,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.042,2	1.295,1			1.295,1
Finanzschulden	4.531,0	4.702,2			4.702,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten					
Hedging Derivat				27,6	27,6
Übrige Derivate			19,1		19,1
Eigenkapital Option			50,2		50,2
<b>Gesamt</b>	<b>5.801,5</b>	<b>6.230,3</b>	<b>69,3</b>	<b>27,6</b>	<b>6.327,2</b>

<sup>1)</sup> Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden zum 31. Dezember 2017 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

#### Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2017)

in Mio €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	98,2	98,2		
Loans and Receivables	134,5		85,8	48,7
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	262,4	262,4		
Sonstige Beteiligungen	105,3			105,3
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	12,8		12,8	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	109,0			109,0
Sonstige Ausleihungen	14,0		14,0	
<b>Gesamt</b>	<b>736,2</b>	<b>360,6</b>	<b>112,6</b>	<b>263,0</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	233,0		233,0	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzschulden	1.295,1		1.295,1	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	4.702,2	948,0	3.754,2	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten	9,2		9,2	
Derivate ohne Hedge-Beziehung				
	19,1		19,1	
Derivate mit Hedge-Beziehung				
	27,6		27,6	
Eigenkapital Option	50,2			50,2
<b>Gesamt</b>	<b>6.336,4</b>	<b>948,0</b>	<b>5.338,2</b>	<b>50,2</b>

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht börsennotierten Wertpapiere erfolgte zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die NCG wird im Wesentlichen durch Cash-Flow-Prognosen sowie durch die Zinssatzentwicklung beeinflusst.

Die Buchwerte der sonstigen Ausleihungen entsprechen jeweils den beizulegenden Zeitwerten. Ein Teil der sonstigen Ausleihungen unterliegt einer marktüblichen Verzinsung, sodass hier der Buchwert eine verlässliche Größe des beizulegenden Zeitwerts darstellt. Ein anderer Teil der sonstigen Ausleihungen ist mit dem Barwert zum Bilanzstichtag bilanziert. Bei den übrigen sonstigen Ausleihungen handelt es sich um Schuldscheindarlehen mit einer Restlaufzeit von weniger als zwei Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Markts liegen keine Informationen zu Risikoprämien der jeweiligen Emittenten vor. Da die Schuldscheindarlehen überwiegend variabel verzinslich sind, wurde der Buchwert als verlässlichste Größe für den beizulegenden Zeitwert herangezogen.

Langfristige Verbindlichkeiten werden zum Barwert angesetzt. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.



Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag markt-gerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte, wovon zwei Geschäfte Floors enthalten. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Zinsswaps werden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden. Die Berechnung der Marktwerte der Floors basieren auf einem markt-gängigen Optionspreismodell.

Die beizulegenden Zeitwerte der Leasingverbindlichkeiten werden durch Diskontierung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme mit aktuellen Zinssätzen für ähnliche Finanzschulden und vergleichbarer Restlaufzeit berechnet. Bezüglich der beizulegenden Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wird auf Tz. 35 verwiesen.

Die der Stufe 3 zugeordneten sonstigen Beteiligungen betreffen die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Bis zum 31. Dezember 2016 wurde der Fair Value für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd auf Basis eines aktuellen Kaufangebots unter Berücksichtigung des aktuellen Fremdwährungskurses ermittelt und der Stufe 2 zugeordnet. Seit dem 30. Juni 2017 wird der beizulegende Zeitwert auf Basis einer Discounted-Cash-Flow-Bewertung ermittelt. Die Eigenkapital Option in Stufe 3 bezieht sich auf Anteile an Fraport Greece A und Fraport Greece B. Fraport hat eine Stillhalterposition. Ein Mitgesellschafter hat die Möglichkeit, die Option auf Eigenkapitalanteile einmalig in den nächsten sechs Jahren auszuüben.

Bei den wesentlichen nicht beobachtbaren Inputfaktoren, sowohl für die Eigenkapital Option als auch für die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd, handelt es sich für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts um die prognostizierten Cash Flows – die auf den künftigen Einnahmen und den geplanten Investitionen der Gesellschaft basieren – sowie den verwendeten Abzinsungsfaktor. Als Abzinsungsfaktor diente der WACC, ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern.

#### Herleitung Fair-Value-Stufe 3 2018 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2018	Zugänge	Gewinne/Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/Verluste im OCI	31. Dezember 2018
Eigenkapital Option	-50,2	0,0	4,6	0,0	0,0	-45,6
Sonstige Beteiligungen	105,0	0,0	0,0	0,0	-10,7	94,3

#### Herleitung Fair-Value-Stufe 3 2017 (durch Bewertungsmethoden ermittelt)

in Mio €	1. Januar 2017	Zugänge	Gewinne/Verluste in der GuV	Umgliederung in Stufe 3	Gewinne/Verluste im OCI	31. Dezember 2017
Eigenkapital Option	0,0	-40,9	-9,3	0,0	0,0	-50,2
Sonstige Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	104,5	0,5	105,0

Bei den Veränderungen der Annahmen würden die beizulegenden Zeitwerte folgende Beträge ergeben:

#### Sensitivitäten 2018

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern						Sensitivitäten in der Währung (INR)	
		Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%			+0,5%
Eigenkapital Option	6,7 %	-32,3	-60,6	-48,0	-43,3	N/A	N/A	
Sonstige Beteiligungen	12,6 %	78,5	112,0	98,6	90,1	93,9	94,8	

**Sensitivitäten 2017**

in Mio €	Sensitivitäten in nicht beobachtbaren Parametern				Sensitivitäten in der Währung (INR)		
	Diskontierungszinssatz		Wachstumsprognosen				
		+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%	+0,5%	-0,5%
Eigenkapital Option	6,8 %	-34,7	-67,6	-52,5	-47,9	N/A	N/A
Sonstige Beteiligungen	11,9 %	89,5	122,6	106,9	102,8	104,5	105,6

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Nettoergebnisse 2018 je Bewertungskategorie nach IFRS 9 mit den Nettoergebnissen 2017 je Bewertungskategorien nach IAS 39.

**Nettoergebnisse je Bewertungskategorie**

in Mio €	2018	Gemäß IAS 39	2017
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-1,3	Loans and Receivables	1,6
FVOCI mit Recycling	-3,9	Available for Sale	-2,4
FVOCI ohne Recycling	-12,6	Available for Sale	0,7
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten	-3,1	At Amortised Cost	-11,8
FVTPL	-1,3	Held for Trading	-3,6

Das Nettoergebnis setzt sich aus erfolgswirksamen Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividendenerträge von FVOCI gehaltenen Finanzinstrumenten werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividendenerträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten FVTPL enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für die im Laufe des Geschäftsjahres 2018 kein Grundgeschäft bestand. Darüber hinaus wurde die erfolgswirksame Änderung der Eigenkapital Option in dieser Position berücksichtigt.

**Derivate Finanzinstrumente und Hedge Accounting**

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden, variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsswaps sowie Zinsswaps mit eingebetteten Floors abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Im Rahmen der Zugangsbewertung der Derivate im Zusammenhang mit dem Engagement in Griechenland im April 2017 wurde ein Aufwand von 7,2 Mio € abgegrenzt. Im Berichtsjahr verringerte sich die Abgrenzung von 6,8 Mio € um 0,8 Mio € auf 6,0 Mio €, die aufgrund der ratierlichen Auflösung über die Laufzeit erfolgswirksam wird.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 14 Zinsswaps (im Vorjahr: 19). Im Zusammenhang mit einem Zinsswap (im Vorjahr: einer) hat eine Bank das einseitige Recht auf Kündigung des Zinsswaps. Der Wert dieses Rechts wurde im Marktwert des Zinsswaps berücksichtigt.

#### Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Zinsswaps	575,8	691,2	-26,0	-46,7	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	445,8	561,2	-12,0	-27,6	0,0	0,0
davon Trading	130,0	130,0	-14,0	-19,1	0,0	0,0
Eigenkapital Option	0,0	0,0	-45,6	-50,2	0,0	0,0

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

#### Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	12,0	27,6
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	14,0	19,1
Eigenkapital Option	0,0	0,0	45,6	50,2

Elf Zinsswaps (im Vorjahr: 16) sind bestehenden, variabel verzinslichen Verbindlichkeiten zugeordnet.

Insgesamt werden elf Zinsswaps (im Vorjahr: 16) nach den Regeln des IFRS 9 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Durch diese wirtschaftliche Beziehung ist der betragsmäßige Ausgleich und somit die Effektivität dieser Cash Flow Hedges gegeben. Die Effektivität wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert, die Hedge Ratio der Sicherungen beträgt 1:1. Ineffektivitäten in Bezug auf die bilanzierten Sicherungsbeziehungen können sich grundsätzlich bei Auseinanderfallen der wesentlichen Bewertungsparameter von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument ergeben. Sie werden anhand der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Aufgrund sehr geringer Ineffektivitäten entspricht die Wertänderung der Sicherungsinstrumente der Wertänderung der gesicherten Grundgeschäfte. Diese Wertänderungen ergeben sich aus den unrealisierten Verlusten, die während des Geschäftsjahres im Eigenkapital erfasst wurden. Es werden drei Zinsswaps (im Vorjahr: drei) als FVTPL klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

#### Zinsswaps (Hedge Accounting 2018)

in Mio €				31.12.2018
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2009	2019	220,0	-4,6	4,4 %
2010	2020	85,0	-6,5	4,6 %
2017	2034	140,8	-0,9	1,6 %
<b>Gesamt</b>		<b>445,8</b>	<b>-12,0</b>	

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2017:

#### Zinsswaps (Hedge Accounting 2017)

in Mio €				31.12.2017
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert	Durchschnittlicher Zinssatz
Laufzeitbeginn				
2008	2018	115,0	-3,8	4,2 %
2009	2019	220,0	-14,9	4,4 %
2010	2020	85,0	-10,3	4,6 %
2017	2034	141,2	1,4	1,6 %
<b>Gesamt</b>		<b>561,2</b>	<b>-27,6</b>	

Während des Geschäftsjahres 2018 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von -0,7 Mio € (im Vorjahr: 1,6 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 15,9 Mio € Verluste vor Steuern (im Vorjahr: 26,1 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Daraus ergeben sich 5,2 Mio € Veränderungen der latenten Steuern und ein Saldo von -7,2 Mio € (im Vorjahr: -18,6 Mio €).

## **Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung**

### **41 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung**

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigefügt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG am Standort Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling und International Activities & Services eindeutig zugeordnet. Zudem umfassen die Segmente Konzern-Gesellschaften, die in die Geschäftsprozesse am Standort Frankfurt integriert sind.

Dem Segment Aviation sind der Strategische Geschäftsbereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit sowie die in die Prozesse am Standort Frankfurt eingegliederten Konzern-Gesellschaften zugeordnet. Zum 1. Januar 2018 wurde das Airport Security Management vollständig in den Strategischen Geschäftsbereich Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit der Fraport AG integriert.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungsmanagement, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraummanagement sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, die in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Das Segment International Activities & Services umfasst aggregiert aufgrund der Gleichartigkeit der ökonomischen Kriterien die Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind und die Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeiten außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen (International Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von flughafennahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer der Flughafeninfrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen länderspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafeninfrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport-Konzern erbringen. Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen sowie dem Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 80,9 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 43,8 Mio € und ein EBIT von 14,9 Mio €.

Bei der Fraport AG werden die Unternehmensdaten einerseits in marktorientierte Geschäfts- und Servicebereiche, andererseits in Zentralbereiche eingeteilt. Alle Geschäfts- und Servicebereiche werden eindeutig jeweils einem Segment zugeordnet. Für die Zentralbereiche erfolgt eine sachgerechte Schlüsselung.

Die Daten der Konzern-Gesellschaften, die nicht in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, und Konzern-Gesellschaften, die ihre Geschäftstätigkeit außerhalb des Standorts Frankfurt ausführen, werden in der Berichterstattung dem Segment International Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Des Weiteren sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig einem Segment zugeordnet.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und Amerika. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China. Die unter Amerika ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA, Peru und Brasilien. Die beiden brasilianischen Gesellschaften erzielten im Jahr 2018 Umsatzerlöse in Höhe von 258,4 Mio €. Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 erhöhten sich von 388,6 Mio € im Vorjahr auf 458,7 Mio € zum 31. Dezember 2018. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen in 2018 358,3 Mio € (im Vorjahr: 325,6 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 357,5 Mio € (im Vorjahr: 311,5 Mio €). In der Region übriges Europa tragen die beiden griechischen Gesellschaften mit insgesamt 414,8 Mio € (im Vorjahr: 234,9 Mio €) zu den Umsatzerlösen bei (siehe auch Tz. 2). Die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte nach IFRIC 12 betragen zum 31. Dezember 2018 1.856,2 Mio € (im Vorjahr: 1.741,9 Mio €).

Die Zugänge der vollkonsolidierten Unternehmen im Geschäftsjahr betreffen die Gesellschaften FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main (Segment Aviation), Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main und Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA, (beide Segment International Activities & Services). Die neugegründeten Gesellschaften hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage.

Der Abgang bei den vollkonsolidierten Unternehmen betrifft die Flughafen Parken GmbH (Segment Retail & Real Estate), an der sich zu Jahresbeginn fünf weitere Flughäfen zu gleichen Teilen beteiligt haben. Das Gemeinschaftsunternehmen Fraport TAV Antalya Havalimani Isletme A.S. (Segment International Activities & Services) wurde am 28. Dezember 2018 im Zuge einer gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung auf die Fraport TAV Antalya Terminal Havalimani Isletmeciligi A.S. verschmolzen. Die vorgenannten Abgänge hatten keinen wesentlichen Einfluss auf die Segment-Berichterstattung. Darüber hinaus wurden mit Wirkung zum 9. Oktober 2018 sämtliche Anteile am assoziierten Unternehmen Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover (Segment International Activities & Services) veräußert. Die Effekte aus dem Verkauf werden in Tz. 2 näher erläutert.

Im Segment-Vermögen International Activities & Services wurden im Vorjahr in der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 8,6 Mio € aufgrund der Beendigung der Konzession Boston zum 31. Oktober 2017 erfasst.

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 10,1 Mio € (im Vorjahr: 10,6 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 976,2 Mio € (im Vorjahr: 969,5 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Trotz geringerer Erlöse im Zusammenhang mit weiterverrechneten Energieversorgungsleistungen konnte eine Steigerung in Höhe von 6,7 Mio € gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### 42 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

#### Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 802,3 Mio € (im Vorjahr: 818,7 Mio €) resultierte mit 1.048,0 Mio € (im Vorjahr: 1.084,0 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 115,2 Mio € (im Vorjahr: 124,8 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 130,5 Mio € (im Vorjahr: 140,5 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern. Der leichte Rückgang des betrieblichen Bereichs ist im Wesentlichen auf die stichtagsbezogenen Veränderungen der kurzfristigen Forderungen und Schulden zurückzuführen. Für Zwecke der Ermittlung des operativen Cash Flows werden Veränderungen der Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen um Vorgänge bereinigt, die keinen direkten Einfluss auf laufende Cash Flows der Periode hatten beziehungsweise dem Cash Flow aus Investitionen oder Finanzierung zuzuordnen sind.

Im Berichtsjahr wurden Mittelabflüsse für die fixen Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten von 45,6 Mio € (im Vorjahr 28,0 Mio €) statt bisher im betrieblichen Bereich der Investitionstätigkeit zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

#### Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 669,8 Mio € (im Vorjahr: 1.897,2 Mio €) um 1.227,4 Mio € deutlich unter dem Vorjahreswert. Der starke Mittelabfluss des Vorjahres resultierte aus den Zahlungen der anfänglichen Einmalgebühren für Flughafen-Betreiberprojekte in Griechenland und Brasilien. Auf die Veränderung des Cash Flows wirkte sich auch die im Geschäftsjahr zugeflossene Zahlung aus dem Verkauf des Flughafens Hannover (109,2 Mio €) aus.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit enthält die Auszahlungen für kapazitive Investitionen in Infrastruktur und seit Jahresbeginn die fixen Konzessionszahlungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten.

#### Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit

Der starke Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit im Vorjahr von 879,7 Mio € resultierte vor allem aus der Aufnahme langfristiger Finanzschulden für die Finanzierung der Flughafen-Betreiberprojekte in Griechenland und Brasilien. Der Mittelzufluss im Geschäftsjahr 2018 belief sich auf 17,9 Mio €.

Die Zusammensetzung der Finanzmittelbestände und die Darstellung von zahlungsunwirksamen Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten sind in den folgenden Übersichten enthalten.

#### Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Bank- und Kassenbestände	442,3	185,4
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	155,9	275,6
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>598,2</b>	<b>461,0</b>
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	108,8	112,6
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	94,3	55,8
<b>Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz</b>	<b>801,3</b>	<b>629,4</b>

#### Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungstätigkeiten

in Mio €	1.1.2018	Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden	Zahlungswirksame Veränderungen der kurzfristigen Finanzschulden	Nicht zahlungswirksame Veränderungen			31.12.2018
					Wechselkursveränderungen	Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts	Umgliederungen und Sonstiges	
Langfristige Finanzschulden	3.955,6	461,0	0,0	0,0	0,0	2,6	-318,9	4.100,3
Kurzfristige Finanzschulden	575,4	0,0	-495,5	209,1	0,4	0,0	318,9	608,3
Sonstige Finanzierung	48,4	0,0	-3,1	0,0	0,0	0,0	0,0	45,3

## Sonstige Angaben

### 43 Eventualverbindlichkeiten

#### Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Bürgschaften	19,6	1,2
Garantien	588,6	342,7
davon Vertragserfüllungsgarantien	529,8	294,2
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	30,5	22,8
<b>Gesamt</b>	<b>638,7</b>	<b>366,7</b>

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

Die Garantien enthalten mit 529,8 Mio € überwiegend Vertragserfüllungsgarantien, von denen die wesentlichsten nachfolgend erläutert werden.

Zum Stichtag bestehen Vertragserfüllungsgarantien im Zusammenhang mit den beiden in 2015 abgeschlossenen Dienstleistungskonzessionsverträgen für insgesamt 14 griechische Regionalflughäfen (44,8 Mio €), den damit zusammenhängenden Bautätigkeiten (51,4 Mio €) und der Finanzierung (7,3 Mio €).

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten Fraport und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre (siehe Tz. 48). Im Zusammenhang mit diesem Engagement bestehen Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 336,6 Mio €.

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 37,5 Mio € (im Vorjahr: 39,2 Mio €) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung auf die Fraport AG ausschließt. Sollte allerdings der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es, aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist, nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 13,6 Mio € (im Vorjahr: 13,3 Mio €).

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 16,1 Mio € (im Vorjahr: 12,7 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminalflächen an verschiedenen US-amerikanischen Flughäfen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 7,5 Mio € (im Vorjahr 7,5 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 9,0 Mio € (im Vorjahr: 9,7 Mio €) sowie Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 13,5 Mio € (im Vorjahr: 12,7 Mio €).

Die Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 42,7 Mio € (im Vorjahr: 42,7 Mio €) im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen.



## 44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

### Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	790,6	330,5

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

### Operate Leases

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	52,2	23,2
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	178,4	72,7
länger als 5 Jahre	175,3	46,2
<b>Gesamt</b>	<b>405,9</b>	<b>142,1</b>

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo zukünftige Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen. Bei den abgeschlossenen Verträgen handelt es sich um Gebäude- und Grundstücksmietverträge sowie um Verträge über die Anmietung von Anlagen und Geräten. Die betreffenden Miet- und Leasingverträge sind nach ihrem wirtschaftlichen Inhalt als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Die Erhöhung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen ergibt sich im Wesentlichen aus der Übernahme des Retail-Flächenmanagements des Terminals 5 am JFK Airport, New York, USA, im April 2018 sowie der im August 2018 geschlossenen vertraglichen Vereinbarung zur Übernahme des Retail-Flächenmanagements am Flughafen Nashville, USA, zum 1. Februar 2019.

### Sonstige Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen darüber hinaus sonstige Verpflichtungen in Höhe von 42,4 Mio € (im Vorjahr 82,9 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (24,1 Mio €, im Vorjahr: 70,5 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 8,1 Mio € (im Vorjahr: 4,5 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, Lima, Peru, Fortaleza und Porto Alegre, Brasilien, sowie der 14 griechischen Regionalflughäfen sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafeninfrastruktur vereinbart (siehe auch Tz. 48).

## 45 Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt 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 dabei dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Aktie der Gesellschaft im Xetra-Handel oder einem Xetra ersetzenden vergleichbaren Handelssystem an der Wertpapierbörse Frankfurt am Main im Monat Januar des Geschäftsjahres, in dem der jeweilige Performance-Zeitraum beginnt. Im Geschäftsjahr 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	Fair Value 31.12.2018	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017
	Vorstand	Leitende Mitarbeiter	Vorstand	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 wurde 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.

## 46 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Dazu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzern-Finanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im Konzern-Lagebericht verwiesen.

### Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegengesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB–“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen. Es wird ein niedriges Kreditrisiko angenommen, sofern der Schuldner eines finanziellen Vermögenswerts bei Erstantritt beziehungsweise am Bilanzstichtag ein externes Rating mit „Investment Grade“ aufweist.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sich die wesentlichen Wertpapiere und Schuldscheindarlehen wie folgt:

### Gliederung der Fremdkapitalinstrumente

in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Fremdkapitalinstrumente	361,9	388,9

Die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

#### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2018)

in Mio €	31.12.2018
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	42,2
A+	61,9
A	44,1
A-	28,1
BBB+	69,9
BBB	41,1
BBB-	59,8
BB	10,0
Nicht geratet	4,8
<b>Gesamt</b>	<b>361,9</b>

In 2017 wiesen die Bruttobuchwerte der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende Emittentenratings auf:

#### Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2017)

in Mio €	31.12.2017
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	19,5
AA-	78,9
A+	72,8
A	53,4
A-	27,9
BBB+	68,6
BBB	27,2
BBB-	25,6
BB	10,0
Nicht geratet	5,0
<b>Gesamt</b>	<b>388,9</b>

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln (zum Bruttobuchwert) besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

#### Emittentenrating liquide Mittel (2018)

in Mio €	31.12.2018
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	12,8
A+	0,0
A	177,0
A-	33,4
BBB+	288,8
BBB	14,0
BBB-	1,2
BB+	0,0
BB	0,0
BB-	101,4
B+	0,1
B	0,0
B-	38,3
CCC+	0,0
Nicht geratet	134,3
<b>Gesamt</b>	<b>801,3</b>

In 2017 stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel (zum Bruttobuchwert) unterhalten wurden, wie folgt dar:

#### Emittentenrating liquide Mittel (2017)

in Mio €	31.12.2017
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	73,2
A+	0,0
A	135,1
A-	112,2
BBB+	81,7
BBB	50,2
BBB-	1,0
BB+	0,0
BB	24,9
BB-	0,3
CCC+	36,7
Nicht geratet	114,1
<b>Gesamt</b>	<b>629,4</b>

#### Liquiditätsrisiko

Fraport generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft und externe Finanzierungen. Die Mittel dienen vorrangig zur Finanzierung von Investitionen im Sachanlagevermögen und in immaterielle Vermögenswerte.

Der operative Cash Flow, die vorhandenen liquiden Mittel (diese umfassen Zahlungsmittel sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere und andere Finanzinstrumente) sowie kurz- und langfristige Kreditlinien und -zusagen geben eine ausreichende Flexibilität, um die Liquidität des Fraport-Konzerns sicherzustellen. Zum Bilanzstichtag stehen im Konzern freie Kreditlinien in Höhe von 826,7 Mio € (im Vorjahr: 758,0 Mio €) zur Verfügung, die jedoch in Höhe von 341,7 Mio € (im Vorjahr: 276,4 Mio €) zweckgebunden für zukünftige Infrastrukturinvestitionen sind.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2018 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

#### Liquiditätsprofil zum 31.12.2018

in Mio €	Summe	2019		2020		2021 – 2025		2026 – 2030		2031 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	5.673,3	128,0	1.377,7	79,6	182,5	384,3	1.303,9	273,6	1.395,4	105,5	442,8
Finanzierungsleasing	6,0		3,0		3,0						
Konzessionsverbindlichkeiten	2.842,2		43,5		45,5		259,1		355,3		2.138,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,3		45,6		164,0		12,2		6,5		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	67,1		59,8				0,1				7,2
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	40,4	20,6		9,0		11,2				-0,4	
davon Trading	14,8	6,2		3,7		4,9					
davon Hedge Accounting	25,6	14,4		5,3		6,3				-0,4	

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2017 stellte sich wie folgt dar:

#### Liquiditätsprofil zum 31.12.2017

in Mio €	Summe	2018		2019		2020 – 2024		2025 – 2029		2030 ff.	
		Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung	Zins	Tilgung
<b>Originäre Finanzinstrumente</b>											
Finanzschulden	5.547,6	116,7	544,4	114,0	1.128,3	342,2	1.230,3	284,8	1.065,6	163,8	557,5
Finanzierungsleasing	9,3		3,3		3,0		3,0				
Konzessionsverbindlichkeiten	2.933,0		44,0		44,1		242,1		345,4		2.257,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	228,3		186,0		21,1		12,5		8,7		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	50,6		46,0				4,6				
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>											
Zinsswaps	61,1	27,4		19,8		15,1		-0,3		-0,9	
davon Trading	19,8	6,2		5,9		7,3		0,4			
davon Hedge Accounting	41,1	21,2		13,9		7,7		-0,8		-0,9	

In die Ermittlung der undiskontierten Zahlungen wurden alle Finanzinstrumente einbezogen, für die zum Abschlussstichtag vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen sind. Sofern der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, ist der früheste Fälligkeitstermin berücksichtigt. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für variabel verzinsten originäre Finanzverbindlichkeiten sowie die Nettozahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

Für die Projektfinanzierungen der ausländischen Konzern-Gesellschaften sind für diese Art von Finanzierungen typische, Kreditklauseln vereinbart. Dazu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Des Weiteren bestehen Darlehen mit vertraglich vereinbarten Kreditklauseln unter anderem

hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich durch derartige Veränderungen nachweislich die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

In 2018 wurden alle vereinbarten Kreditbedingungen eingehalten. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

### Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash-Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanischen Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden bei einer Abweichung von 10 % diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

### Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2018		31.12.2017	
	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern	Gewinn vor Steuern	Verlust vor Steuern
US-\$/PEN	1,20	1,20	0,80	0,80

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in Euro beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in Euro bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird, soweit wie möglich, durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

### Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des Zehn-Jahre-Euroswapsatzes. Dabei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Floors und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: Euro (EUR): 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 15,25 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hongkong-Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte; Brasilianischer Real (BRL): 6,75 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in Euro aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IFRS 9 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2018 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinsanstieg (einer Marktzinssenkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 6,7 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 6,7 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 5,2 Mio € (im Vorjahr: 7,6 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 1,5 Mio € (im Vorjahr: -6,9 Mio €).

#### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2018	6,7	5,2	1,5
31.12.2017	0,7	7,6	-6,9

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt -24,1 Mio € (im Vorjahr: -21,7 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -24,1 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 24 Basispunkte (im Vorjahr: 35 Basispunkte) in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus, ergibt sich folgende ergebnisorientierte Zinssensitivität:

#### Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2018	2,2	0,7	1,5
31.12.2017	-5,3	1,6	-6,9

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 24 Basispunkte (im Vorjahr: 35 Basispunkte) beträgt -3,4 Mio € (im Vorjahr: -4,5 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (einer Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um -3,4 Mio € höher (niedriger).



## Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die dargestellten Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

### Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten
	– liquide Mittel
	– kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

### Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Korridor	31.12.2018	31.12.2017
Net Debt/EBITDA	Max. 4 – 6 x	3,1	3,5
EBITDA/Interest Expense	Min. 3 – 4 x	5,6	5,4

Die Fraport Malta Business Ltd. finanziert auf Basis einer Financial Institution Licence sowohl von der Fraport AG kontrollierte Unternehmen als auch Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen im Konzern. Im Zusammenhang mit der bestehenden Financial Institution Licence bestehen Mindestkapitalanforderungen aufgrund regulatorischer Vorgaben. Insbesondere hinsichtlich der Darlehensvergabe an Gesellschaften, bei denen die Fraport AG direkt oder indirekt nur einen Minderheitenanteil besitzt, sind spezielle, von der Gesellschaft zum Bilanzstichtag eingehaltene Mindestkapitalanforderungen im Verhältnis zur vergebenen Darlehenssumme pro Darlehen zu beachten. Die Mindestkapitalanforderungen waren während des Geschäftsjahres 2018 durchgehend erfüllt. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen.

## 47 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

### Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt am Main sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Alle Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

#### Beziehung zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschafts- unternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheits- anteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frank- furt am Main Holding GmbH			
	<b>2018</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>137,4</b>	<b>6,5</b>	<b>13,0</b>
Umsatzerlöse	2017	0,8	0,3	142,5	6,6	6,3
	<b>2018</b>	<b>2,6</b>	<b>13,1</b>	<b>12,0</b>	<b>23,7</b>	<b>65,2</b>
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2017	2,2	9,2	14,0	31,2	77,0
	<b>2018</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>18,4</b>	<b>0,0</b>
Zinsen	2017	0,0	0,0	0,2	14,6	0,0
	<b>2018</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14,0</b>	<b>69,4</b>	<b>0,8</b>
Forderungen	2017	0,0	0,0	17,6	50,8	0,2
	<b>2018</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>17,2</b>	<b>84,8</b>	<b>0,0</b>
Darlehensforderungen	2017	0,0	0,0	12,8	84,8	0,0
	<b>2018</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>9,5</b>	<b>4,4</b>	<b>0,1</b>
Verbindlichkeiten	2017	0,0	0,2	11,2	11,8	0,5

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen gestundete Zinsforderungen im Zusammenhang mit begebenen Darlehen.

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 43 und Tz. 44 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 44.

#### Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihre Familienangehörigen definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

#### Vergütung des Managements

Mio €	2018	2017
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	4,4	4,8
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,2	1,2
Sonstige langfristige Leistungen	0,4	0,4
Aktienbasierte Vergütungen	2,5	1,5
<b>Gesamt</b>	<b>8,6</b>	<b>7,9</b>

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats­tätigkeit. Darüber hinaus erhalten sie eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2018 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 53) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2018 gewährten Zuwendungsbetrag für das Long-Term-Incentive-Programm (LTIP, siehe auch Tz. 53).

Zum Geschäftsjahresende bestanden ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,4 Mio €).

#### 48 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

##### **Fraport AG**

Der hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Demnach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebssicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International-Civil-Aviation-Organization-(ICAO-)Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- > Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Seit 1. Juli 2012 werden zusätzlich Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Entgeltordnung enthält ein Incentivierungsprogramm für ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum auf Strecken außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät. Die Erstattungsbeträge differenzieren danach, ob der Zuwachs durch bereits verkehrende oder neue Luftverkehrsgesellschaften erzielt wird und ob es sich um neue oder bestehende Ziele handelt. Am 1. Dezember 2016 hat das HMWEVW den Entgeltantrag für den Flughafen Frankfurt mit den darin enthaltenen Incentivierungsprogrammen genehmigt. Die Entgelte wurden zum 1. Januar 2017 insgesamt um 1,9 % angehoben. Die Preisanpassung erfolgte ausschließlich über eine Erhöhung der Lärmrentgelte. Für die Jahre 2018 und 2019 wurden keine Entgeltanpassungen beantragt. Die gültige Entgeltordnung wurde in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlicht. Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 37,07 % (im Vorjahr: 36,92 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus.

- > Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittanbieter zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen

Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2018 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 15,69 % (im Vorjahr: 15,12 %) und auf Infrastrukturentgelte 14,38 % (im Vorjahr: 14,42 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese – keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden – Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 32,86 % (im Vorjahr: 33,54 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

#### **Fraport Twin Star Airport Management AD**

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2 % der Gesamtsätze, mindestens 19,2 % auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre. Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

#### **Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)**

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber) den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chávez in Lima, Peru. Im Vordergrund des bevorstehenden Flughafenausbaus haben am 25. Juli 2017 beide Parteien weitere wesentliche Änderungen des bestehenden Konzessionsvertrags beschlossen.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags wurde von 30 auf 40 Jahre bis 2041 verlängert. Darüber hinaus besteht eine zehnjährige Verlängerungsoption. Mit der Verabschiedung der Änderungen wird der Gesellschaft das zum Flughafenausbau benötigte Land übergeben, im Gegenzug ist sie verpflichtet, voraussichtlich bis Ende 2022 eine neue Start- und Landebahn und bis Ende 2024 ein neues Passagierterminal fertigzustellen. Die ursprünglich vertraglich festgelegte Investitionssumme von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden. Die bevorstehenden Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,5 Mrd US-\$ belaufen. Aufgrund der Größe und der Komplexität des Projekts kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Abweichungen der geplanten Kosten kommen könnte. Bezüglich weiterer Erläuterungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im Konzern-Lagebericht verwiesen.

Neben den Investitionen bestehen für die Gesellschaft weitere Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Der Konzessionsnehmer ist zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Des Weiteren wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafenbetrieb notwendige vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

### **Fraport Regional Airports of Greece**

Am 14. Dezember 2015 haben Fraport und ihr griechischer Partner mit dem staatlichen griechischen Privatisierungsfonds HRADF (Hellenic Republic Asset Development Fund) zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen unterzeichnet. Nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen erfolgte am 11. April 2017 die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regionalflughäfen. Die Konzessionsverträge haben zunächst eine Laufzeit von jeweils 40 Jahren.

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wurde eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von anfänglich 11,3 Mio € p. a. für Fraport Greece A und von 11,6 Mio € p. a. für Fraport Greece B festgelegt. Die Mindestkonzessionszahlungen werden jeweils um eine inflationsbedingte Anpassung bereinigt. Darüber hinaus steht dem Konzessionsgeber mit Beginn der Konzession über die gesamte Laufzeit eine weitere Abgabe in Höhe von circa 1 € pro abfliegenden Passagier zu. Ab 2021 wird zudem eine variable Konzessionsgebühr von 28,2 % des EBITDA für Fraport Greece A und von 28,9 % des EBITDA für Fraport Greece B fällig.

Ferner sind die Konsortialpartner dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2020 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafeninfrastruktur zu investieren. Darüber hinaus sollen in den Folgejahren weitere Investitionen zur Instandhaltung der Flughäfen und zu verkehrsbedingten Kapazitätserweiterungen erfolgen. Das Investitionsvolumen wird sich in den ersten vier Jahren voraussichtlich auf rund 400 Mio € belaufen.

Im Gegenzug ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughäfen einschließlich durchgeführter Investitionen in einem definierten, ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

### **Fraport Brasil Aeroporto de Fortaleza und Fraport Brasil Aeroporto de Porto Alegre**

Am 28. Juli 2017 unterzeichneten der Fraport-Konzern und die brasilianische Regierung Konzessionsverträge zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der brasilianischen Flughäfen Fortaleza und Porto Alegre. Nach Zahlung der anfänglichen Einmalgebühren von inflationsbereinigt 291,8 Mio BRL (73,5 Mio €) für Porto Alegre beziehungsweise von 426,9 Mio BRL (107,5 Mio €) für

Fortaleza sowie der Erfüllung weiterer aufschiebender Bedingungen begannen Ende August 2017 die Laufzeiten der Konzessionen für Fortaleza von 30 Jahren und für Porto Alegre von 25 Jahren. Der operative Betrieb der beiden Flughäfen wurde vom Fraport-Konzern am 2. Januar 2018 übernommen.

Zusätzlich zu den geleisteten initialen Konzessionsgebühren sind im Fraport-Konzern weitere Anschaffungskosten in Höhe von rund 54,2 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Konzession angefallen.

Neben den genannten Zahlungen sind ab 2023 jährlich weitere fixe Mindestkonzessionszahlungen zuzüglich einer inflationsbedingten Anpassung in Höhe von anfänglich 10,4 Mio BRL für beide Flughäfen zu leisten. Darüber hinaus ist jährlich eine variable Konzessionszahlung in Höhe von 5 % der Umsatzerlöse zu entrichten.

Ferner bestehen zum Teil bereits konkrete Investitionsverpflichtungen zur Modernisierung und Erweiterung der bestehenden beziehungsweise zur Errichtung neuer Flughafeninfrastruktur. Derzeit erwartet Fraport in den ersten fünf Jahren – abhängig von der Währungskursentwicklung – Investitionen in die Flughafeninfrastrukturen von rund 2,3 Mrd BRL. Für die Gesellschaften bestehen weitere vertragsmäßig definierte Standards und Verpflichtungen im Zusammenhang dem Betrieb, der Bereitstellung, der Nutzung und der Erhaltung der Flughäfen.

Zugunsten des Konzessionsgebers sind in Abhängigkeit von den Projektphasen Vertragserfüllungsgarantien zu stellen (siehe auch Tz. 43).

Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der beiden Flughäfen ist der Konzessionsnehmer berechtigt, Gebühren für seine Dienstleistungen insbesondere aus staatlich regulierten Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie anderen nicht regulierten luftverkehrsbezogenen und übrigen Dienstleistungen zu erheben.

Am Ende der Konzessionslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die Flughafeninfrastruktur in einem Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen, der den ordnungsmäßigen Betrieb der Flughäfen weiterhin gewährleistet. Eine Gegenleistung ist nicht vereinbart.

#### 49 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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 Gewinn von rund 12 Mio €, der in vollem Umfang auf das Konzern-EBITDA entfallen wird (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ im Konzern-Lagebericht).

Die Vermögenswerte und Schulden der Energy Air GmbH werden in der Bilanz entsprechend separat in den Posten „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ (17,2 Mio €) und in den „Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten“ (8,8 Mio €) ausgewiesen.

Darüber hinaus ergaben sich keine berichtspflichtigen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

#### 50 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2018 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Ausbau Süd GmbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA – Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaften Energy Air GmbH und FraGround Fraport Ground Services GmbH nehmen für das Geschäftsjahr 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.

## 51 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).

## 52 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 Konzern-Homepage unter [www.fraport.de/corporategovernance](http://www.fraport.de/corporategovernance) dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 53 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 11.785 Tsd € (im Vorjahr: 13.633 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 23.641 Tsd € (im Vorjahr: 24.433 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 54 und Tz. 55 aufgeführt.

### Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 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.

## 54 Vorstand

**Mandate des Vorstands**

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender <b>Dr. Stefan Schulte</b>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Deutsche Post AG</p> <p><b>Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.) &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre &gt; Chairman of the Supervisory Board Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza</p>
Vorstand Operations <b>Anke Giesen</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; AXA Konzern AG &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p>
Vorstand Arbeitsdirektor <b>Michael Müller</b>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.12.2018)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Airport Cater Service GmbH &gt; Medical Airport Service GmbH &gt; Terminal for Kids gGmbH</p>
Vorstand Controlling & Finanzen <b>Dr. Matthias Zieschang</b>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Fraport Ausbau Süd GmbH &gt; Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 9.10.2018)</p> <p><b>Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften:</b> &gt; Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.)</p> <p><b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> &gt; Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (bis 9.10.2018)</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> &gt; Frankfurter Sparkasse</p>

## 55 Aufsichtsrat

### Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats  <b>Karlheinz Weimar</b>  Hessischer Minister der Finanzen a. D.</p> <p>(Bezüge 2018: 63.800 €; 2017: 62.200 €)</p>	<p><b>Mitglied im Hochschulrat:</b>  &gt; Universität Frankfurt am Main</p> <p><b>Mitglied im Kuratorium:</b>  &gt; Institute for Law and Finance</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b>  &gt; Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbH Limburg</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender (seit 29.5.2018)  <b>Ronald Laubrock</b>  ver.di Hessen</p> <p>(Bezüge 2018: 34.011 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH  &gt; LSG Lufthansa Service Holding  &gt; LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding  &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH</p>
<p>Stellvertretender Vorsitzender (bis 29.5.2018)  <b>Gerold Schaub</b>  ver.di Hessen</p> <p>(Bezüge 2018: 23.029 €; 2017: 54.150 €)</p>	<p><b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>
<p><b>Claudia Amier</b>  Betriebsratsvorsitzende</p> <p>(Bezüge 2018: 56.550 €; 2017: 57.350 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; operational Services GmbH &amp; Co. KG</p>
<p><b>Devrim Arslan</b>  Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH</p> <p>(Bezüge 2018: 42.100 €; 2017: 41.300 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b>  &gt; FraGround Fraport Ground Services GmbH</p>
<p><b>Uwe Becker</b>  Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main</p> <p>(Bezüge 2018: 43.700 €; 2017: 45.300 €)</p>	<p><b>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</b>  &gt; Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH  &gt; Mainova AG (Vorsitzender)  &gt; Messe Frankfurt GmbH  &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH  &gt; Süwag Energie AG</p> <p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</b>  &gt; Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main  &gt; Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main  &gt; Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main  &gt; Stadtentwässerung Frankfurt am Main (stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Kita Frankfurt  &gt; Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst (stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Volkshochschule Frankfurt am Main  &gt; DomRömer GmbH (stellvertretender Vorsitzender)  &gt; Gas-Union GmbH (Vorsitzender)  &gt; Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH  &gt; Nassauische Sparkasse  &gt; Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH  &gt; Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH  &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main  &gt; RMA Rhein-Main Abfall GmbH  &gt; RTW Planungsgesellschaft mbH</p>
<p><b>Hakan Bölükese</b>  Freigestelltes Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018)</p> <p>(Bezüge 2018: 28.123 €)</p>	
<p><b>Hakan Cicek</b>  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><b>Kathrin Dahnke</b> Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG  (Bezüge 2018: 37.100 €; 2017: 36.300 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):</b> &gt; Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH &gt; abcbank GmbH</p> <p><b>Vorsitzende des Aufsichtsrats:</b> &gt; Basalt-Actien-Gesellschaft</p> <p><b>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:</b> &gt; ZWILLING J.A. Henckels AG</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; B. Braun Melsungen AG &gt; Knorr-Bremse AG, zweite stellv. Vorsitzende (seit 30.5.2018)</p> <p><b>Mitglied im Verwaltungsrat:</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):</b> &gt; abcfinance GmbH</p> <p><b>Mitglied im Vorstand:</b> <b>(zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):</b> &gt; Wehrhahn Industrieholding AG</p>
<p><b>Detlev Draths</b> Freigestelltes Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 26.523 €)</p>	
<p><b>Peter Feldmann</b> Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main  (Bezüge 2018: 38.900 €; 2017: 41.300 €)</p>	<p><b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> &gt; ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH &gt; Messe Frankfurt GmbH &gt; Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH &gt; Thüga Holding GmbH &amp; Co. KGaA (seit 26.4.2018)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</b> &gt; Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender) &gt; DomRömer GmbH (Vorsitzender) &gt; FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender) &gt; Gas Union GmbH &gt; KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH &gt; Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stellvertretender Vorsitzender) &gt; Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender) &gt; Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender) &gt; Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender) &gt; Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stv. Mitglied) (bis September 2018)</p> <p><b>Mitglied im Beirat:</b> &gt; Thüga AG</p>
<p><b>Peter Gerber</b> Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG  (Bezüge 2018: 26.500 €; 2017: 26.500 €)</p>	<p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; Albatros Versicherungsdienste GmbH</p> <p><b>Mitglied im Vorstand:</b> &gt; Bundesvereinigung Logistik e.V. &gt; Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften</p>
<p><b>Dr. Margarete Haase</b> Mitglied des Vorstands DEUTZ AG (bis 30.4.2018)  (Bezüge 2018: 68.600 €; 2017: 67.000 €)</p>	<p><b>Mitglied im Präsidium:</b> &gt; Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. &gt; Chair of IATA Cargo Committee (CC)</p> <p><b>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:</b> &gt; DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd. (bis 30.4.2018) &gt; Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz) (bis 30.4.2018)</p> <p><b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> &gt; OSRAM Licht AG (seit 20.2.2018) &gt; OSRAM GmbH (seit 20.2.2018) &gt; ZF Friedrichshafen AG (bis 31.3.2018) &gt; ING Groep N.V. und ING Bank N.V., Amsterdam &gt; Marquard &amp; Bahls AG (seit 1.8.2018)</p>

## Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<b>Frank-Peter Kaufmann</b> Mitglied des Hessischen Landtags  (Bezüge 2018: 47.700 €; 2017: 46.900 €)	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH, Eltville
<b>Dr. Ulrich Kipper</b> Leiter Zentrales Infrastrukturmanagement (seit 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 23.550 €)	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > operational services GmbH & Co. KG
<b>Lothar Klemm</b> Hessischer Staatsminister a. D.  (Bezüge 2018: 58.150 €; 2017: 58.150 €)	<b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > Dietz AG  <b>Vorsitzender des Vorstands:</b> > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)  <b>Non-executive Director:</b> > European Electrical Bus Company GmbH (Frankfurt)
<b>Dr. Roland Krieg</b> Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 14.658 €; 2017: 37.900 €)	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > FraSec Fraport Security Services GmbH (bis 31.12.2018) > operational services GmbH & Co. KG  <b>Mitglied der Gesellschafterversammlung:</b> > AirITSystems GmbH > operational services GmbH & Co. KG > AirIT Services GmbH
<b>Birgit Kother</b> Betriebsratsmitglied (seit 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 22.750 €)	
<b>Michael Odenwald</b> Staatssekretär a.D., Rechtsanwalt  (Bezüge 2018: 33.900 €; 2017: 34.700 €)	<b>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > Deutsche Bahn AG (seit 17.4.2018)  <b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Deutsche Bahn AG (bis 17.4.2018)
<b>Mehmet Özdemir</b> Betriebsratsmitglied (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 13.858 €; 2017: 36.300 €)	
<b>Arno Prangenberg</b> Wirtschaftsprüfer, Steuerberater (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 13.858 €; 2017: 37.900 €)	
<b>Qadeer Rana</b> Betriebsratsvorsitzender FraSec Fraport Security Services GmbH (seit 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 28.923 €)	<b>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:</b> > FraSec Fraport Security Services GmbH
<b>Hans-Jürgen Schmidt</b> 1. stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 14.658 €; 2017: 37.900 €)	
<b>Werner Schmidt</b> Aufgabenleiter (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 18.342 €; 2017: 43.700 €)	<b>Vorsitzender des Vorstands:</b> > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e.V.)  <b>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:</b> > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main  <b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > FraSec Fraport Security Services GmbH
<b>Edgar Stejskal</b> Stellv. Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 19.941 €; 2017: 48.500 €)	<b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Airmail Center Frankfurt GmbH  <b>Mitglied der Vertreterversammlung:</b> > Deutsche Rentenversicherung Hessen
<b>Katharina Wesenick</b> ver.di Bundestarifsekretärin Luftverkehr (seit 29.5.2018)  (Bezüge 2018: 22.750 €)	
<b>Prof. Dr. Katja Windt</b> Mitglied der Geschäftsführung SMS Group GmbH (berufen zum 1.4.2018)  (Bezüge 2018: 43.700 €; 2017: 44.500 €)	<b>Mitglied im Vorstand:</b> > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.  <b>Mitglied im Aufsichtsrat:</b> > Deutsche Post AG

## 56 Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 Absatz 2 HGB

## Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>18</b>	<b>-22 <sup>1)</sup></b>
Afriport S.A., Luxemburg, Luxemburg	2017	100	4	-27 <sup>1)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>2.658</b>	<b>410</b>
AirIT Services GmbH, Lautzenhausen	2017	100	2.894	646
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>14.232</b>	<b>-210</b>
AIRMALL Boston Inc., Boston, USA	2017	100	14.331	-2.967
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>-576</b>	<b>0</b>
AIRMALL Inc., Pittsburgh, USA	2017	100	-550	0
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>-6.498</b>	<b>-1.974</b>
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh, USA	2017	100	-4.005	-1.347
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>162.605</b>	<b>2.300 <sup>2)</sup></b>
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	2017	100	162.602	2.176 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>90 <sup>2)</sup></b>
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	26	90 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>23.868</b>	<b>7.235 <sup>3)</sup></b>
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul, Türkei	2017	100	41.781	1.732 <sup>3)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>431</b>	<b>-10 <sup>1)</sup></b>
Daport S.A., Dakar, Senegal	2017	100	443	-3 <sup>1)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>52</b>	<b>6.809 <sup>2)</sup></b>
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	52	5.622 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>360 <sup>2)</sup></b>
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2017	100	25	302 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>51</b>	<b>1.200</b>	<b>57</b>
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2017	51	1.268	125
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>1.827</b>	<b>-538 <sup>2)</sup></b>
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	1.990	526 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>59 <sup>2)</sup></b>
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2017	100	25	74 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>102.033</b>	<b>-159</b>
Fraport Asia Ltd., Hongkong, China	2017	100	97.825	-201
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>0 <sup>2)</sup></b>
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	25	0 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>69</b>	<b>-1</b>
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2017	100	70	-1
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>-1</b>
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2017	100	72	-2
Fraport Brasil Holding GmbH, Frankfurt am Main	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>0 <sup>4)</sup></b>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>150.477</b>	<b>-90</b>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Fortaleza, Fortaleza, Brasilien	2017	100	118.176	-5.495
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>147.158</b>	<b>14.654</b>
Fraport Brasil S.A. Aeroporto de Porto Alegre, Porto Alegre, Brasilien	2017	100	90.907	-2.886
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>26</b>	<b>0</b>
Fraport Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	2017	100	26	0
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>42.031</b>	<b>1.174 <sup>2)</sup></b>
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2017	100	42.031	1.327 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>3.100</b>	<b>-15</b>
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2017	100	3.115	-46
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>4.296</b>	<b>288 <sup>5)</sup></b>
Fraport Cleveland Inc., Cleveland, USA	2017	100	3.819	244
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>13.300</b>	<b>13.372 <sup>2) 6)</sup></b>
Fraport Immobilienservice- und Entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	100	13.300	11.655 <sup>2) 6)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>428.436</b>	<b>10.594</b>
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians, Malta	2017	100	428.436	10.048
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25.622</b>	<b>-15</b>
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians, Malta	2017	100	25.638	-21
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>463.897</b>	<b>15.382</b>
Fraport Malta Ltd., St. Julians, Malta	2017	100	448.515	14.589

**Tochtergesellschaften**

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>24.248</b>	<b>2.204</b> <sup>7)</sup>
Fraport Maryland Inc., Maryland, USA	2017	100	20.991	2.013
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>793</b>	<b>768</b>
Fraport New York Inc., New York, USA	2017	100	0	0
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>28</b>	<b>1</b>
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	27	1
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>28</b>	<b>1</b>
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	28	1
	<b>2018</b>	<b>99,99</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila, Philippinen	2017	99,99	0	0 <sup>1)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>306</b>	<b>143</b>
Fraport Peru S.A.C., Lima, Peru	2017	100	162	534
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>350</b>	<b>188</b> <sup>2)</sup>
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	350	644 <sup>2)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>13.037</b>	<b>13</b> <sup>8)</sup>
Fraport Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA	2017	100	12.338	2.131
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>6.280</b>	<b>9.555</b> <sup>2) 6)</sup>
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	100	6.320	9.614 <sup>2) 6)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>39</b>	<b>2</b>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	37	2
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>6.631</b>	<b>4.109</b> <sup>2) 6)</sup>
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	100	6.385	2.674 <sup>2) 6)</sup>
	<b>2018</b>	<b>73,4</b>	<b>96.479</b>	<b>11.532</b>
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen, Griechenland	2017	73,4	85.581	13.274
	<b>2018</b>	<b>73,4</b>	<b>108.381</b>	<b>-10.847</b>
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen, Griechenland	2017	73,4	119.667	1.097
	<b>2018</b>	<b>73,4</b>	<b>2.097</b>	<b>1.131</b>
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen, Griechenland	2017	73,4	980	963
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riad, Saudi-Arabien	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>6.635</b>	<b>-154</b> <sup>1)</sup>
	2017	100	4.293	-2.638 <sup>1)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>206.458</b>	<b>7.347</b>
Fraport Slovenija, d.o.o. Zgornji Brnik, Slowenien	2017	100	199.047	5.277
Fraport Tennessee Inc., Nashville, USA	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>4)</sup>
	2017	60	110.625	23.243
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna, Bulgarien	2017	60	104.467	20.810
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>3.726</b>	<b>400</b>
Fraport USA Inc., Pittsburgh, USA	2017	100	3.566	105
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>3.448</b>	<b>-806</b>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	100	4.254	-3.119
FraSec Fraport Security Services K9 TEDD GmbH Twickelerveld European Detection Dogs, Frankfurt am Main	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>25</b>	<b>-483</b> <sup>2) 4)</sup>
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>23</b>	<b>120</b> <sup>2)</sup>
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2017	100	13	-8 <sup>2)</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/ Main KG, Frankfurt am Main	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>2.414</b>	<b>1.166</b> <sup>6)</sup>
	2017	100	2.049	742 <sup>6)</sup>
	<b>2018</b>	<b>70,01</b>	<b>284.377</b>	<b>73.374</b>
Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru	2017	70,01	199.356	54.786
	<b>2018</b>	<b>51</b>	<b>7.252</b>	<b>2.150</b>
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2017	51	7.326	2.211
	<b>2018</b>	<b>100</b>	<b>44</b>	<b>1</b>
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2017	100	43	1

**Gemeinschaftsunternehmen**

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>4.973</b>	<b>740</b>
AirITSystems GmbH, Hannover	2017	50	4.329	809
	<b>2018</b>	<b>49</b>	<b>5.214</b>	<b>-8.265</b>
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2017	49	13.478	2.686
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>17.286</b>	<b>5.278</b>
Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG, Hamburg	2017	50	23.217	12.546
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>18</b>	<b>-5</b>
Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2017	50	23	0
	<b>2018</b>	<b>51/50</b>	<b>78.480</b>	<b>86.136</b> <sup>9 10)</sup>
Fraport TAV Antalya Terminal Isletmeciligi A.S., Antalya, Türkei	2017	51/50	27.496	40.044 <sup>9 10)</sup>
	<b>2018</b>	<b>33,33</b>	<b>2.655</b>	<b>-2.905</b>
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2017	33,33	5.560	3.538
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>12.398</b>	<b>2.797</b>
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2017	50	10.453	2.024
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>143</b>	<b>20</b> <sup>1)</sup>
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2017	50	122	-7
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>3.499</b>	<b>12.818</b>
M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg	2017	50	3.316	-163
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>24</b>	<b>0</b>
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu-Isenburg	2017	50	24	0
	<b>2018</b>	<b>52</b>	<b>12.948</b>	<b>1.496</b>
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2017	52	19.269	1.653
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>9.745</b>	<b>1.432</b>
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong, China	2017	50	9.546	1.337
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>360</b>	<b>1</b>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Schanghai, China	2017	50	362	8

**Assoziierte Unternehmen**

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	<b>2018</b>	<b>40</b>	<b>5.217</b>	<b>567</b>
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2017	40	4.650	687
	<b>2018</b>	<b>49</b>	<b>817</b>	<b>188</b>
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2017	49	838	361
	<b>2018</b>	<b>50</b>	<b>33.636</b>	<b>15.651</b>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2017	50	35.953	17.575
	<b>2018</b>	<b>24,5</b>	<b>560.823</b>	<b>40.627</b>
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City, China	2017	24,5	525.846	39.959
	<b>2018</b>	<b>25</b>	<b>-393.500</b>	<b>-23.160</b>
Thalita Trading Ltd., Lakatamia, Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg, Russland	2017	25	-342.800	-29.920



## Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vor- schriften) in Tsd €
	<b>2018</b>	<b>10</b>	<b>313.977</b>	<b>-3.176</b> <sup>11)</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	2017	10	348.334	63.694 <sup>11)</sup>
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2018	16,70	-11	-40
	2017	100	29	4
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore, Indien	<b>2018</b>	<b>13,51</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)</sup>
	2017	13,51	0	0 <sup>1)</sup>
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid, Spanien	<b>2018</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)2)13)</sup>
	2007	20	-575	-786 <sup>1)13)14)</sup>
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid, Spanien	<b>2018</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)2)13)</sup>
	2007	20	-1.282	-2.604 <sup>1)13)14)</sup>
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid, Spanien	<b>2018</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)2)13)</sup>
	2007	20	871	270 <sup>1)13)14)</sup>
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid, Spanien	<b>2018</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>1)2)13)</sup>
	2007	20	1.642	-762 <sup>1)13)14)</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	<b>2018</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b> <sup>14)</sup>
	2017	10	1.348	572

<sup>1)</sup> Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

<sup>2)</sup> IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

<sup>3)</sup> 0,01 % der Anteile werden von natürlichen Personen gehalten.

<sup>4)</sup> Gesellschaft in 2018 gegründet.

<sup>5)</sup> Vormals: AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland, USA

<sup>6)</sup> Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

<sup>7)</sup> Vormals: AIRMALL Maryland Inc., Maryland, USA

<sup>8)</sup> Vormals: AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh, USA

<sup>9)</sup> 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.

<sup>10)</sup> 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

<sup>11)</sup> Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

<sup>12)</sup> Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

<sup>13)</sup> Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

<sup>14)</sup> Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

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

Frankfurt am Main, den 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

#### **Prüfungsurteile**

Wir haben den Konzernabschluss der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- > vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

#### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

#### **Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte
- ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

### ① **Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte**

- ① In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden unter den Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwert“, „Investments in Flughafen-Betreiberprojekte“, „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“, „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ und „Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen“ langfristige Vermögenswerte mit einem Betrag von insgesamt € 9,4 Mrd (82,4 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Während Geschäfts- oder Firmenwerte jährlich und anlassbezogen einem Werthaltigkeitstest („Impairment-Test“) unterzogen werden müssen, ist ein solcher Test für die übrigen langfristigen Vermögenswerte nur dann durchzuführen, wenn es Anhaltspunkte (Triggering Events) dafür gibt, dass eine Wertminderung vorliegen könnte. Der Werthaltigkeitstest erfolgt auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt grundsätzlich anhand des Nutzungswerts. Grundlage der Bewertung ist dabei regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cash-Flow Modellen ermittelt. Im Fraport-Konzern bildet grundsätzlich die genehmigte Mittelfristplanung den Ausgangspunkt (im Geschäftsjahr betraf dies die Jahre 2019 – 2024). Auf Grund des langfristigen Investitionsvorhabens am Standort Frankfurt wurde die Planung für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dieses Standorts auf aggregiertem Niveau von 2025 bis 2030 und anschließend mit Annahmen über langfristige Wachstumsraten fortgeschrieben. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit laufzeitbegrenzten Flughafenkonzessionen werden die Planungen entsprechend der Laufzeit der jeweiligen Konzessionsvereinbarungen zu Grunde gelegt. Hierbei werden auch Erwartungen über die zukünftige Marktentwicklung und Annahmen über die Entwicklung makroökonomischer Einflussfaktoren berücksichtigt. Die Diskontierung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsströme der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer entsprechenden Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte und der langfristigen Vermögenswerte nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsströme mit der verabschiedeten Planung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Ergänzende Anpassungen der Planung für Zwecke der Werthaltigkeitstests wurden von uns mit den zuständigen Fachbereichen diskutiert und nachvollzogen. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Wertes haben können, haben wir uns intensiv mit der bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter beschäftigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für

die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass die jeweiligen Vermögenswerte unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 4, 11, 14, 18, 19 und 20 des Konzernanhangs enthalten.

## ② Sonstige Rückstellungen und Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

- ① Der Fraport-Konzern ist als weltweit tätiger Flughafenbetreiber verschiedenen Risiken ausgesetzt. Darüber hinaus führt die Fraport AG gerichtliche und außergerichtliche Verfahren mit Behörden sowie anderen Beteiligten. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 177,9 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 Konzernabschluss der Fraport AG Rückstellungen für ungewisse Verpflichtungen in Höhe von € 361,3 Mio.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Nennbetrag oder mit dem niedrigeren Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen erfasst. Die Bemessung der Einzelwertberichtigungen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird insbesondere durch die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Ausfälle sowie der Einschätzung zu einzelnen Rechtsstreitigkeiten bestimmt.

Für ungewisse Verpflichtungen werden Rückstellungen, sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, gebildet. Dem Ansatz und der Bewertung der Rückstellungen liegen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter zugrunde. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Höhe dieser betragsmäßig wesentlichen Posten waren diese Sachverhalte aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir das Vorgehen der Gesellschaft zur Erfassung von Rechts-, Umwelt- und Rückerstattungsrisiken sowie Risiken des Personalbereichs, zur Einschätzung hinsichtlich einer gegenwärtigen Verpflichtung der Gesellschaft bzw. des Wertberichtigungsbedarfs von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie zur bilanziellen Abbildung nachvollzogen und auf Angemessenheit beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Fehlerrisiko in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte Auswirkung auf das Konzernergebnis der Gesellschaft haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze beurteilt. Unter anderem haben wir hinsichtlich des Ansatzes und der Bewertung von Verpflichtungen und Risiken die vorliegenden Verträge und Kostenschätzungen gewürdigt. Zudem haben wir im Rahmen unserer Prüfung unter anderem Gespräche mit der internen Rechtsabteilung der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zum Bilanzstichtag haben wir darüber hinaus externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt. Diese stützen die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung. Wir haben die Darstellung der Rechtsstreitigkeiten und die damit einhergehende Risikovorsorge im Konzernabschluss nachvollzogen. Damit einhergehend haben wir auch die Stetigkeit und Konsistenz der angewendeten Berechnungsmethoden gewürdigt und die zugrunde liegenden Unterlagen eingesehen. Darauf aufbauend haben wir unter anderem die Rückstellungsberechnung bzw. die Ermittlung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Darstellung in Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzernanhang nachvollzogen.

Insgesamt konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der betragsmäßig bedeutsamen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Rückstellungen zu rechtfertigen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen und Wertberichtigungen sind in den Abschnitten 4, 25, 29, 38 und 39 des Konzernanhangs enthalten.

### Sonstige Informationen

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

- > die in Abschnitt „Rechtliche Angaben“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- > den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- > den gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 289b Abs. 3 HGB und § 315b Abs. 3 HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen

gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden

deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- > holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- > beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.



## **Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen**

### **Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Mai 2018 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 10. Dezember 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2013 als Konzernabschlussprüfer der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### **Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Noll.

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm  
Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll  
Wirtschaftsprüfer

## Zehn-Jahresübersicht

### Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung<sup>1)</sup>

in Mio €	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>3.478,3</b>	<b>2.934,8</b>	<b>2.586,2</b>	<b>2.598,9</b>	<b>2.394,6</b>	<b>2.375,7</b>	<b>2.442,0</b>	<b>2.371,2</b>	<b>2.194,6</b>	<b>2.010,3</b>
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,9
Andere aktivierte Eigenleistungen	35,9	36,3	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9	39,1
Sonstige betriebliche Erträge	88,2	38,9	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1	45,3
<b>Gesamtleistung</b>	<b>3.602,7</b>	<b>3.010,4</b>	<b>2.954,4</b>	<b>2.679,1</b>	<b>2.466,0</b>	<b>2.441,1</b>	<b>2.542,3</b>	<b>2.452,8</b>	<b>2.284,0</b>	<b>2.095,6</b>
Materialaufwand	-1.089,1	-720,4	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1	-491,1	-471,6
Personalaufwand	-1.182,3	-1.092,9	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3	-880,4	-866,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-202,3	-193,9	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1	-201,9	-187,4
<b>EBITDA</b>	<b>1.129,0</b>	<b>1.003,2</b>	<b>1.054,1</b>	<b>848,8</b>	<b>790,1</b>	<b>732,9</b>	<b>848,7</b>	<b>802,3</b>	<b>710,6</b>	<b>569,7</b>
Abschreibungen	-398,5	-360,2	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7	-279,7	-268,8
<b>Betriebliches Ergebnis/EBIT</b>	<b>730,5</b>	<b>643,0</b>	<b>693,7</b>	<b>520,5</b>	<b>482,8</b>	<b>438,6</b>	<b>496,0</b>	<b>496,6</b>	<b>430,9</b>	<b>300,9</b>
Zinsergebnis	-168,4	-157,5	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4	-137,7	-99,7
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	98,8	30,9	-4,6	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0	4,3
Erträge aus Beteiligungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Wertminderung auf Finanzanlagen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-7,2
Sonstiges Finanzergebnis	9,5	-10,3	-0,8	1,3	-10,5	10,4	30,5	-16,4	-21,5	-3,9
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-60,1</b>	<b>-136,9</b>	<b>-112,3</b>	<b>-86,7</b>	<b>-108,1</b>	<b>-107,1</b>	<b>-131,9</b>	<b>-149,3</b>	<b>-152,2</b>	<b>-106,4</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT</b>	<b>670,4</b>	<b>506,1</b>	<b>581,4</b>	<b>433,8</b>	<b>374,7</b>	<b>331,5</b>	<b>364,1</b>	<b>347,3</b>	<b>278,7</b>	<b>194,5</b>
Ertragsteuern	-164,7	-146,4	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5	-7,2	-42,5
<b>Konzern-Ergebnis</b>	<b>505,7</b>	<b>359,7</b>	<b>400,3</b>	<b>297,0</b>	<b>251,8</b>	<b>235,7</b>	<b>251,5</b>	<b>250,8</b>	<b>271,5</b>	<b>152,0</b>
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	31,8	29,5	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6	5,6
<b>davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG</b>	<b>473,9</b>	<b>330,2</b>	<b>375,4</b>	<b>276,5</b>	<b>234,7</b>	<b>221,0</b>	<b>238,2</b>	<b>240,4</b>	<b>262,9</b>	<b>146,4</b>
<b>Ergebnis je 10 €-Aktie (unverwässert) (€)</b>	<b>5,13</b>	<b>3,57</b>	<b>4,07</b>	<b>3,00</b>	<b>2,54</b>	<b>2,40</b>	<b>2,59</b>	<b>2,62</b>	<b>2,86</b>	<b>1,60</b>
<b>Ergebnis je 10 €-Aktie (verwässert) (€)</b>	<b>5,11</b>	<b>3,56</b>	<b>4,06</b>	<b>2,99</b>	<b>2,54</b>	<b>2,39</b>	<b>2,58</b>	<b>2,60</b>	<b>2,85</b>	<b>1,59</b>

Kennzahlen	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Operativer Cash Flow	802,3	818,7	583,2	652,2	506,2	454,2	553,0	618,8	567,5	426,5
Free Cash Flow	6,8	393,1	301,7	393,6	246,8	34,3	-162,4	-350,1	-291,1	-711,4
EBITDA-Marge (%)	32,5	34,2	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4	28,3
EBIT-Marge (%)	21,0	21,9	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6	15,0
Umsatzrendite (%)	19,3	17,2	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7	9,7
Fraport-Assets (Mio €)	7.688,8	6.965,8	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7	3.820,2
ROFRA (%)	11,1	10,0	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7	7,9
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	62,46	91,86	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16	36,28
Dividende je Aktie (€)	2,00 <sup>2)</sup>	1,50	1,50	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25	1,25	1,15
Passagieraufkommen in Frankfurt	69.510.269	64.500.386	60.786.937	61.032.022	59.566.132	58.036.948	57.520.001	56.436.255	53.009.221	50.932.840
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	21.961	20.673	20.322	20.720	20.395	20.481	20.963	20.595	19.792	19.970

Bilanz-Kennzahlen	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	184,9	138,7	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6	106,2
Netto-Finanzschulden (Mio €)	3.545,4	3.512,4	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4	1.614,5
Capital Employed (Mio €)	7.540,8	7.241,8	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9	4.043,5
Gearing Ratio (%)	88,7	94,2	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8	66,5
Verschuldungsgrad (%)	31,0	32,4	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1	18,2
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	441,9	444,2	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7	378,5
Working Capital (Mio €)	717,9	575,1	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4	2.030,0
Konzern-Liquidität	1.163,2	1.018,6	1.247,5	1.043,1	1.179,6	1.368,1	1.663,1	1.606,9	2.384,0	2.631,3

<sup>1)</sup> Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben. Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

<sup>2)</sup> Vorgeschlagene Dividende.

**Konzern-Bilanz<sup>1)</sup>**

in Mio €	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	19,3	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6	40,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	2.844,3	2.621,1	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4	1.098,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	134,5	132,4	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4	34,0
Sachanlagen	6.081,7	5.921,5	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3	4.486,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	88,8	96,4	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0	34,7
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	260,0	268,1	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1	72,9
Andere Finanzanlagen	426,1	488,6	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6	474,7
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	195,0	190,9	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9	20,0
Ertragsteuerforderungen	0,0	0,0	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6	23,6
Latente Steueransprüche	56,7	41,0	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1	68,3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>10.106,4</b>	<b>9.779,3</b>	<b>7.697,7</b>	<b>7.926,3</b>	<b>8.081,3</b>	<b>7.685,8</b>	<b>8.140,8</b>	<b>7.765,6</b>	<b>6.777,0</b>	<b>6.353,0</b>
Vorräte	28,9	29,3	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9	54,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177,9	143,5	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3	158,4
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	304,3	245,5	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2	492,2
Ertragsteuerforderungen	13,1	5,4	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5	5,3
Zahlungsmittel	801,3	629,4	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6	1.802,3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>1.325,5</b>	<b>1.053,1</b>	<b>1.175,1</b>	<b>921,0</b>	<b>924,8</b>	<b>1.131,0</b>	<b>1.499,8</b>	<b>1.458,8</b>	<b>2.393,5</b>	<b>2.512,2</b>
<b>Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte</b>	<b>17,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
Gezeichnetes Kapital	923,9	923,9	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4	917,7
Kapitalrücklage	598,5	598,5	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0	578,3
Gewinnrücklagen	2.657,9	2.345,7	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7	1.039,2
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	4.180,3	3.868,1	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1	2.535,2
Nicht beherrschende Anteile	187,7	160,6	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2	22,6
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.368,0</b>	<b>4.028,7</b>	<b>3.841,4</b>	<b>3.511,7</b>	<b>3.286,0</b>	<b>3.098,8</b>	<b>2.948,2</b>	<b>2.859,9</b>	<b>2.739,3</b>	<b>2.557,8</b>
Finanzschulden	4.100,3	3.955,6	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6	4.126,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45,5	42,4	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0	114,7
Sonstige Verbindlichkeiten	1.016,7	1.090,1	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2	904,7
Latente Steuerverpflichtungen	228,3	203,8	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5	143,9
Pensionsverpflichtungen	31,7	34,2	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1	20,3
Ertragsteuerrückstellungen	74,2	70,3	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0	135,0
Sonstige Rückstellungen	160,2	147,2	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0	129,9
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>5.656,9</b>	<b>5.543,6</b>	<b>4.112,5</b>	<b>4.230,6</b>	<b>4.908,1</b>	<b>4.902,5</b>	<b>5.893,1</b>	<b>5.503,5</b>	<b>5.608,4</b>	<b>5.575,4</b>
Finanzschulden	608,3	575,4	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8	118,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	286,5	185,9	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6	219,8
Sonstige Verbindlichkeiten	275,6	249,7	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5	147,7
Ertragsteuerrückstellungen	43,9	33,1	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9	6,7
Sonstige Rückstellungen	201,1	216,0	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0	238,9
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>1.415,4</b>	<b>1.260,1</b>	<b>918,9</b>	<b>1.105,0</b>	<b>814,8</b>	<b>815,5</b>	<b>799,3</b>	<b>861,0</b>	<b>822,8</b>	<b>732,0</b>
<b>Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten</b>	<b>8,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>11.449,1</b>	<b>10.832,4</b>	<b>8.872,8</b>	<b>8.847,3</b>	<b>9.008,9</b>	<b>8.816,8</b>	<b>9.640,6</b>	<b>9.224,4</b>	<b>9.170,5</b>	<b>8.865,2</b>

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte	+3,3	+27,0	-2,9	-1,9	+5,1	-5,6	+4,8	+14,6	+6,7	+26,8
Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	+7,1	+3,5	+8,7	+7,0	+5,4	+5,0	+3,0	+4,3	+7,1	+1,1
<b>Anteil an der Bilanzsumme (%)</b>										
Langfristige Vermögenswerte	88,3	90,3	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9	71,7
Eigenkapitalquote	34,9	34,4	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4	27,4

## **Glossar**

### **1.000-Mann-Quote**

Meldepflichtige Arbeitsunfälle × 1.000/durchschnittliche Gesamtbeschäftigte

### **Adjustiertes EBIT**

EBIT + Ergebnisse vor Steuern der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften

### **Capital Employed**

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital <sup>1)</sup>

### **Dividendenrendite**

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

### **Dynamischer Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

### **Earnings per Share (EPS)**

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

### **EBIT**

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

### **EBIT-Marge**

EBIT/Umsatzerlöse

### **EBITDA**

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

### **EBITDA-Marge**

EBITDA/Umsatzerlöse

### **EBT**

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

### **Eigenkapitalquote**

Eigenkapital <sup>1)</sup>/Bilanzsumme

### **Eigenkapitalrendite**

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital <sup>1)</sup>

### **EURIBOR**

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

### **Free Cash Flow**

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit + Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und von Konzessionen) – Investitionen in nach der At-Equity- Methode bewerteten Unternehmen

**Gearing Ratio**

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital <sup>1)</sup>

**Gesamtbeschäftigte**

Beschäftigte der Fraport AG sowie der vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

**Jahres-Performance der Fraport-Aktie**

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

**Krankenquote**

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

**Kurs-Gewinn-Verhältnis**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

**Liquidität**

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

**Marktkapitalisierung**

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie × Anzahl der Aktien

**Netto-Finanzschulden**

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

**Netto-Finanzverschuldung zu EBITDA**

Netto-Finanzschulden/EBITDA

**Operativer Aufwand**

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

**ROCE**

Abkürzung für Return on Capital Employed = adjustiertes EBIT/Capital Employed

**ROFRA**

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

**Umsatzrendite**

EBT/Umsatzerlöse

**Verschuldungsgrad**

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

**Working Capital**

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

<sup>1)</sup> Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag.

## Finanzkalender 2019

### Mittwoch, 8. Mai 2019

Quartalsmitteilung Q1 2019, Online-Veröffentlichung  
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

### Dienstag, 28. Mai 2019

Hauptversammlung 2019  
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

### Freitag, 31. Mai 2019

Dividendenauszahlung

### Mittwoch, 7. August 2019

Halbjahresbericht Q2/6M 2019, Online-Veröffentlichung,  
Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

### Donnerstag, 7. November 2019

Quartalsmitteilung Q3/9M 2019, Online-Veröffentlichung,  
Bilanzpressekonferenz, Telefonkonferenz mit Analysten  
und Investoren

## Verkehrskalender 2019

(Online-Veröffentlichung)

### Freitag, 12. April 2019

März 2019/3M 2019

### Dienstag, 13. August 2019

Juli 2019

### Freitag, 13. Dezember 2019

November 2019

### Dienstag, 14. Mai 2019

April 2019

### Freitag, 13. September 2019

August 2019

### Mittwoch, 15. Januar 2020

Dezember 2019/GJ 2019

### Freitag, 14. Juni 2019

Mai 2019

### Montag, 14. Oktober 2019

September 2019/9M 2019

### Freitag, 12. Juli 2019

Juni 2019/6M 2019

### Mittwoch, 13. November 2019

Oktober 2019

## 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  
E-Mail: investor.relations@fraport.de  
www.meet-ir.de

### Fotografie/Layout

Oliver Rösler, Rödermark/Frank Blümner, Frankfurt  
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](http://www.fraport.de)

