

Geschäftsbericht 2016

Gute Reise! Wir sorgen dafür



Über diesen Bericht

Gute Reise! Wir sorgen dafür

Seit Ende 2015 hat Fraport ein neues Leitbild. Es gibt einen klaren Paradigmenwechsel vor: Anstelle der Perspektive des „Airport Managers“ geht der Blick hin zum Kunden. Unsere Prozesse und unsere Infrastruktur sollen der „guten Reise“ unserer Kunden dienen. Die Aufgabe des Unternehmens wurde klar formuliert: Für unsere Kunden betreiben wir weltweit erfolgreich Flughäfen und bieten dazugehörige Dienstleistungen an. Wir schaffen die Voraussetzung für internationale Vernetzung, wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand. Dabei wollen wir das Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft und Gesellschaft bedienen, unseren Partnern eine Plattform für ihre Geschäftsmodelle bieten, Wirtschaftskraft und Jobmotor in den jeweiligen Regionen sowie attraktiver Arbeitgeber und verantwortungsvoller Partner sein.

Im Geschäftsbericht 2015 wurde das neue Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ bereits aufgegriffen. Der aktuelle Titel bezieht sich erneut auf den Slogan. Der Fokus liegt auf dem zweiten Teil: „Wir sorgen dafür“. Die Bilder auf den Konzern-Ausweisen zeigen, wer hinter dem „Wir“ steckt. Sie stehen für die Zugehörigkeit zum Fraport-Konzern und das gemeinsame große Ziel der „guten Reise“.

Finanzielle Leistungsindikatoren

in Mio €	2016	2015	Veränderung in %
Umsatzerlöse	2.586,2	2.598,9	-0,5
Umsatzerlöse bereinigt um IFRIC 12	2.566,3	2.583,8	-0,7
EBITDA	1.054,1	848,8	+24,2
EBIT	693,7	520,5	+33,3
EBT	581,4	433,8	+34,0
Konzern-Ergebnis	400,3	297,0	+34,8
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil	375,4	276,5	+35,8
Ergebnis je Aktie (unverwässert) (€)	4,07	3,00	+35,7
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	56,17	58,94	-4,7
Dividende je Aktie ¹⁾ (€)	1,50	1,35	+11,1
Operativer Cash Flow	583,2	652,2	-10,6
Free Cash Flow	301,7	393,6	-23,3
Bilanzsumme	8.872,8	8.847,3	+0,3
Eigenkapital	3.841,4	3.511,7	+9,4
Konzern-Liquidität	1.247,5	1.043,1	+19,6
Netto-Finanzschulden	2.355,9	2.774,3	-15,1
Umsatzrendite (%)	22,5	16,7	-
Eigenkapitalrendite (%)	10,4	8,3	-
EBITDA-Marge (%)	40,8	32,7	-
EBIT-Marge (%)	26,8	20,0	-
ROCE (%)	11,6	8,6	-
ROFRA (%)	11,4	9,4	-
Gearing Ratio (%)	65,4	83,8	-

Tabelle 1

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

	2016	2015	Veränderung
Globalzufriedenheit (Frankfurt) (%)	82	80	+2,0 PP
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) (%)	79,5	80,3	-0,8 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) (%)	98,7	98,8	-0,1 PP
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) (%)	96,7	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit	2,91	2,85	-0,06
1.000-Mann-Quote	23,9	25,8	-1,9

Tabelle 2

Beschäftigte

	2016	2015	Veränderung in %
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	20.322	20.720	-1,9
Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	22.650	23.038	-1,7

¹⁾ Vorgeschlagene Dividende (2016).

Tabelle 3

Inhalt

1 An unsere Aktionäre

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

2 Konzern-Lagebericht

Hinweis zur Berichterstattung	23
Geschäftsentwicklung im Überblick	24
Grundlagen des Konzerns	25
Geschäftstätigkeit	25
Struktur	27
Strategie	28
Steuerung	32
Rechtliche Angaben	36
Vergütungsbericht	38
Wirtschaftsbericht	46
Gesamtaussage des Vorstands	46
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	46
Wesentliche Ereignisse	48
Geschäftsverlauf	49
Ertragslage Konzern	52
Ertragslage Segmente	54
Vermögens- und Finanzlage	58
Wertorientierte Steuerung	64
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	65
Beschäftigte	66
Forschung und Entwicklung	68
Umwelt und Gesellschaft	68
Aktie und Investor Relations	69
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	74
Prognosebericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Risiko- und Chancenbericht	75
Geschäftsausblick	93

3 Konzern-Abschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	98
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	99
Konzern-Bilanz	100
Konzern-Kapitalflussrechnung	101
Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	102
Konzern-Anlagespiegel	104
Segment-Berichterstattung	106
Konzern-Anhang	108
Erläuterungen zur Konsolidierung und Bewertung	108
Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	128
Erläuterungen zur Konzern-Bilanz	136
Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung	168
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung	170
Sonstige Angaben	171

4 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	196
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	197
Sieben-Jahresübersicht	198
Grafik- und Tabellenverzeichnis	200
Glossar	202
Finanzkalender 2017	203
Verkehrskalender 2017	203
Impressum	203

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Liebe geehrte Aktionärinnen, liebe geehrte Aktionäre,

auf den Erfolgen der Vergangenheit können wir uns nicht ausruhen. Gleichwohl geben sie uns eine starke Basis, die Veränderungen der Luftverkehrsbranche erfolgreich zu bewältigen und Ihr Unternehmen auch künftig ertragsstark weiterzuentwickeln. Es ist unser Anspruch, Europas bester Flughafen-Betreiber zu sein, weltweit Standards zu setzen und hierbei die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen. In unserem neuen Leitbild haben wir dies in einem Satz auf den Punkt gebracht: „Gute Reise! Wir sorgen dafür“. Unsere Kunden stellen wir damit noch stärker als bislang schon in den Fokus unseres Handelns. Gleichzeitig entwickeln wir unsere strategische Ausrichtung entsprechend den sich wandelnden Rahmen- und Marktbedingungen weiter, um Ihr Unternehmen auch dauerhaft erfolgreich im Luftverkehrsmarkt zu positionieren.

Den Trend zur Digitalisierung von Geschäftsprozessen begreifen wir als Chance, Ihr Unternehmen effizienter aufzustellen und gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern neue digitale Angebote für unsere Kunden zu gestalten. Die bereits im vergangenen Jahr entwickelte Multi-Channel-Plattform haben wir um neue Produkte und Services erweitert. Damit schaffen wir attraktive, integrierte Lösungen und nutzen gleichzeitig die Synergien des digitalen und stationären Geschäfts zur Stärkung der Ertragskraft. Als Flughafen-Betreiber sind wir hier weltweit einer der Vorreiter und freuen uns, dass unsere Online-Shopping-Plattform im vergangenen Jahr in den USA mit dem renommierten „Imagine Excellence Award“ ausgezeichnet wurde.

Den nächsten logischen Schritt im Rahmen unserer Digitalisierungsstrategie gehen wir gemeinsam mit unserem Partner, dem Handelsunternehmen Gebr. Heinemann. Ende des vergangenen Jahres haben wir ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, in dem wir die Aktivitäten rund um das Duty-Free-Geschäft am Flughafen Frankfurt bündeln. Unsere Kunden können sich ihre Einkäufe über die Online-Shopping-Plattform nun auch bequem nach Hause in Deutschland oder zukünftig wahlweise an den Flugsteig liefern lassen. Die stärkere Integration unserer Loyalitätsprogramme ermöglicht uns eine bessere Fokussierung des Angebots auf die spezifischen Kundenbedürfnisse. Besuchen Sie uns doch mal unter shop.frankfurt-airport.com.



„Es ist unser Anspruch, Europas bester Flughafen-Betreiber zu sein, weltweit Standards zu setzen und hierbei die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen.“

Auch im sogenannten „Aviation“-Bereich reagieren wir mit der Entwicklung passgenauer Services und der neuen Entgeltordnung auf die Marktveränderungen. Fluggesellschaften erwarten heute bei der Aufnahme neuer Strecken oder Stationen, dass sich der Flughafen-Betreiber an den Kosten der Markterschließung beteiligt. Gleichzeitig beobachten wir seit Längerem auf europäischen Strecken den Trend, dass „Low-Cost“-Direktverkehre zu Lasten der etablierten Netzwerk-Fluggesellschaften überproportional wachsen. Mit der neuen Entgeltordnung, die zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres in Kraft getreten ist, schaffen wir Anreize für Wachstum durch bestehende wie auch durch neue Fluggesellschaften. Mit der Erweiterung des Low-Cost-Segments am Standort Frankfurt folgen wir den Wünschen unserer Fluggäste und stellen ein nachhaltig wachsendes Verkehrsangebot sowie eine hohe Verbindungsvielfalt sicher.

Gleichzeitig regt die neue Entgeltordnung für den Frankfurter Flughafen den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge noch stärker an als bislang schon. Hierzu wurden die emissionsabhängigen Flughafen-Entgelte weiter erhöht und noch stärker gespreizt. Aufgenommen wurde auch ein Anreiz-Programm für die Ausrüstung von Flugzeugen mit einer Navigationstechnik, die lärmärmere Anflugverfahren ermöglicht. Mit diesen und weiteren Maßnahmen stellen wir uns unserer Verantwortung gegenüber den Flughafenanwohnern. Gemeinsam mit unseren Partnern werden wir auch weiterhin intensiv daran arbeiten, die internationale Vorreiterrolle des Frankfurter Flughafens bei den Themen Aktiver Schallschutz und Lärminderung zu behaupten und auszubauen.

Finanziell war das Geschäftsjahr 2016 für Fraport angesichts der schwierigen geopolitischen Rahmenbedingungen durchaus erfolgreich. Durch den profitablen Verkauf von Anteilen an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg und die Entschädigungszahlungen im Rahmen des Manila-Projekts konnten wir ein Spitzenergebnis erzielen. Zur positiven finanziellen Entwicklung haben insbesondere auch die Konzern-Gesellschaften Lima in Peru und Twin Star in Bulgarien beigetragen, die im Vorjahresvergleich die relevanten Verkehrs- und Finanzkennzahlen deutlich steigern konnten und zusammen ein EBITDA von über 150 Millionen Euro erzielten. Dagegen verzeichnete insbesondere die Beteiligung Antalya – angesichts der Anschläge in der Türkei und der zwischenzeitlichen Spannungen mit Russland – starke Verkehrs- und Ergebnisrückgänge. Herausfordernd war im Jahr 2016 auch das Frankfurter Geschäft. Trotz deutlicher Passagierrückgänge im späten Frühjahr und Sommer, unter anderem infolge der Anschläge in Belgien und Frankreich, konnte der Frankfurter Flughafen mit rund 60,8 Millionen Fluggästen erneut die 60-Millionen-Marke überschreiten und verfehlte den Vorjahreswert nur leicht um 0,4 Prozent. Die Cargo-Tonnage stieg indes aufgrund einer stärkeren Weltkonjunktur um 1,8 Prozent auf rund 2,1 Millionen Tonnen.

Zusammengefasst erwirtschaftete Ihr Unternehmen auf Konzern-Ebene ein EBITDA von über 1.054 Millionen Euro und ein EBIT in Höhe von rund 694 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis ist signifikant um fast 35 Prozent auf einen neuen Höchstwert von über 400 Millionen Euro gewachsen. Die deutlich positive Performance der Finanzkennzahlen spiegelt sich auch in einem höheren Wertbeitrag Ihres Unternehmens wider. Dieser lag mit rund 169 Millionen Euro um etwa 122 Millionen Euro über dem bereits guten Niveau des Vorjahres. An dieser guten Ergebnisentwicklung wollen wir Sie, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, teilhaben lassen. Für das Geschäftsjahr 2016 werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung daher vorschlagen, die Dividende um 15 Cent je Aktie anzuheben und eine Dividende von 1,50 Euro je Aktie auszuschütten.

Mein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang – auch im Namen meiner Vorstandskollegin und Vorstandskollegen – unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Frankfurt und weltweit. Sie sorgen durch ihr stetes und hohes Engagement, durch ihr Können und ihre Ideen dafür, dass wir solch eine positive Bilanz ziehen können. Sie sind es, die tagein tagaus die erfolgreiche Entwicklung der Beteiligungs-Flughäfen und Konzern-Gesellschaften sicherstellen und gerade bei widrigen Bedingungen immer wieder zu Höchstleistungen auflaufen.

Für das Geschäftsjahr 2017 erwarten wir in einem weiterhin anspruchsvollen Marktumfeld am Standort Frankfurt ein Passagierwachstum zwischen zwei und vier Prozent. An unseren internationalen Flughäfen gehen wir von einer insgesamt positiven Entwicklung aus. Vor allem die Flughäfen in Lima und Xi'an sollten eine anhaltend hohe Dynamik aufweisen. Der Verkehrsausblick für die Flughäfen St. Petersburg und Antalya unterliegt weiterhin größeren Unsicherheiten. Trotzdem erwarten wir aufgrund der Aufhebung der russischen Sanktionen an beiden Flughäfen eine Erholung der Passagiernachfrage.

Hinsichtlich der Entwicklung unserer wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren rechnen wir mit einem Konzern-EBITDA von etwa 980 Millionen Euro bis circa 1.020 Millionen Euro und einem Konzern-EBIT von circa 610 Millionen Euro bis rund 650 Millionen Euro. Das Konzern-Ergebnis prognostizieren wir zwischen rund 310 Millionen Euro und rund 350 Millionen Euro. Wir erwarten, dass die Dividende auf dem Niveau von 1,50 Euro je Aktie gehalten werden kann.

Die Prognose für das Geschäftsjahr 2017 beinhaltet auch die 14 griechischen Regional-Flughäfen. Mit der für etwa März dieses Jahres geplanten Übernahme dieser Flughäfen werden wir einen wichtigen Meilenstein beim weiteren Ausbau unseres internationalen Geschäfts erreichen. Die dortigen Flughäfen konnten im Jahr 2016 insgesamt über 25 Millionen Passagiere begrüßen, ein Plus gegenüber dem Vorjahr von neun Prozent. Im Fokus der kommenden vier Jahre stehen neben der weiteren Steigerung der Passagierzahlen insbesondere die Umsetzung von Verbesserungen der Kunden- und Sicherheitsprozesse sowie der Ausbau der Terminal- und Flugbetriebskapazitäten. Zusätzlich zum Konzessionspreis in Höhe von rund 1,2 Milliarden Euro werden wir in diesem Zeitraum weitere etwa 400 Millionen Euro in die Flughäfen investieren sowie eine jährliche fixe Konzessionsgebühr in Höhe von rund 23 Millionen Euro gegenüber dem griechischen Staat erbringen.

Ich freue mich, wenn Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, uns auf unserem Weg in die Zukunft auch weiterhin begleiten. Für das Vertrauen, das Sie uns bisher entgegengebracht haben, danke ich Ihnen sehr herzlich. Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen des Geschäftsberichts 2016 und freue mich, Sie zahlreich auf der diesjährigen Hauptversammlung am 23. Mai 2017 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt am Main begrüßen zu dürfen.

Ihr



Stefan Schulte

Der Fraport-Vorstand



Bestellung bis
31.08.19

Dr. Stefan Schulte
Vorstandsvorsitzender
Jahrgang 1960
Vorstand seit April 2003

Fraport



Bestellung bis
31.12.17

Anke Giesen
Vorstand Operations
Jahrgang 1963
Vorstand seit Januar 2013

Fraport





Bestellung bis
30.09.22

Michael Müller
Vorstand Arbeitsdirektor
Jahrgang 1957
Vorstand seit Oktober 2012

Fraport



Bestellung bis
31.03.22

Dr. Matthias Zieschang
Vorstand Controlling und Finanzen
Jahrgang 1961
Vorstand seit April 2007

Fraport



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Der Aufsichtsrat nahm während des Geschäftsjahres 2016 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahr und überwachte fortlaufend die Geschäftsführung des Unternehmens. Er ließ sich vom Vorstand regelmäßig, zeitnah und umfassend über die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der künftigen Geschäftsführung und Unternehmensplanung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle schriftlich und mündlich unterrichten und beriet mit dem Vorstand hierüber. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung wurden dem Aufsichtsrat dabei im Einzelnen erläutert. Der Aufsichtsrat hat die für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge auf Basis der Vorstandsberichte intensiv erörtert. Die strategische Ausrichtung des Unternehmens stimmte der Vorstand mit dem Aufsichtsrat ab. Darüber hinaus stand der Vorsitzende des Vorstands mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigem Kontakt und unterrichtete ihn über aktuelle Entwicklungen der Geschäftslage sowie wesentliche Geschäftsvorfälle. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für das Unternehmen von grundlegender Bedeutung waren, unmittelbar eingebunden. Soweit nach Gesetz, Satzung oder Geschäftsordnung erforderlich, gab der Aufsichtsrat zu den entsprechenden Vorschlägen des Vorstands – nach gründlicher eigener Prüfung und Beratung – sein Votum ab.

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

Mit Ausnahme von Herrn Oberbürgermeister Feldmann haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen.

Schwerpunkte der Beratung im Aufsichtsrat

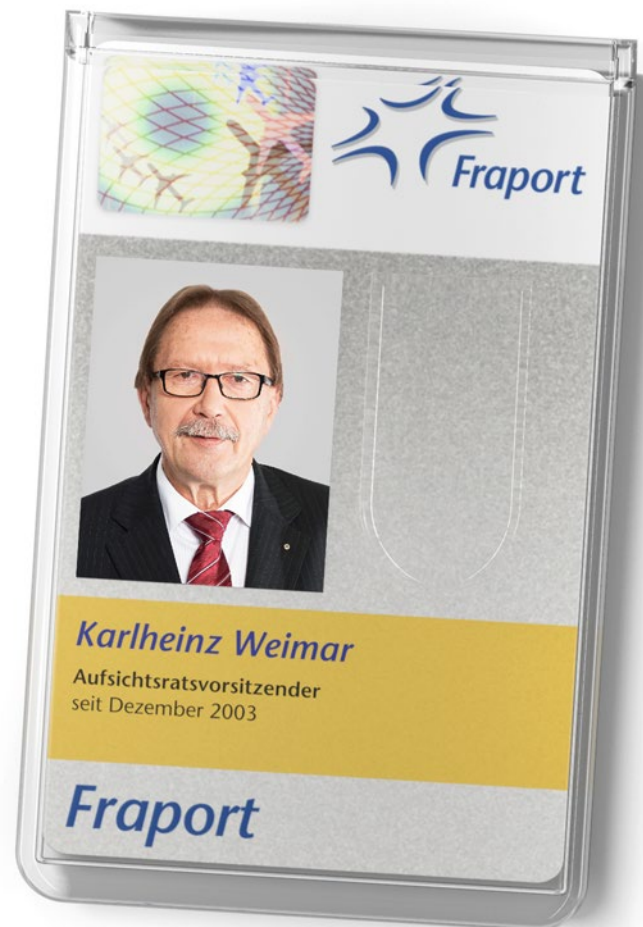
Die Geschäftsentwicklung des Fraport-Konzerns und seiner Konzern-Gesellschaften, mit besonderem Schwerpunkt auf der Verkehrs- und Erlösentwicklung am Flughafen Frankfurt, war Gegenstand regelmäßiger Erörterung im Aufsichtsrat. Hierbei wurde fortlaufend auch über den Ausbau im Süden des Flughafen-Geländes berichtet.

Im Hinblick auf die Konzern-Flughäfen Antalya, Varna, Burgas und St. Petersburg spielten die Auswirkungen sowohl der zunächst anhaltenden politischen Krise im Verhältnis zu Russland als auch der innertürkischen Entwicklung eine prominente Rolle.

Neben dieser Regelberichterstattung wurden insbesondere folgende Themen intensiv beraten:

- > Der Aufsichtsrat hat sich in 2016 erneut regelmäßig über die verschiedenen Maßnahmen und Initiativen zur Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt informiert. Hierbei stand auch das Ende September vorgestellte Konzept des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Einführung einer Lärmobergrenze im Fokus. Darüber hinaus wurde zur Kenntnis genommen, dass die Entgeltsteigerungen in der von Fraport beantragten neuen Entgeltordnung, welche Anfang 2017 in Kraft getreten ist, ausschließlich bei den Lärmertgelten stattfinden, deren Anteil an den Gesamtentgelten damit von rund 14 % auf 16 % ansteigt.
- > Daneben wurde auch vertieft über den Fortgang der bereits in 2015 begonnenen Projekte zur Nutzung der neuen Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retail-Aktivitäten berichtet.
- > Ein kontinuierliches Thema der Berichterstattung waren zudem die Anstrengungen, die Servicequalität in allen Bereichen weiter zu steigern. In diesem Zusammenhang wurde auch über die Maßnahmen zur Umsetzung des neuen Leitbildes des Unternehmens unter dem Slogan „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ informiert und die positive Entwicklung der Passagierzufriedenheit begrüßt.

„Mit Blick auf das trotz schwieriger Rahmenbedingungen erfolgreiche Geschäftsjahr 2016 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens für die geleistete Arbeit.“



- > Vertieft analysiert wurden auch die Auswirkungen der Neufassung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) auf die Prozesse am Standort Frankfurt und die hierzu erarbeiteten Lösungsansätze.
- > Mit Blick auf das Energiemanagement bei Fraport wurde der Aufsichtsrat zudem über die verschiedenen Projekte zum Klimaschutz – von der Senkung des Energieverbrauchs bis zur Förderung von E-Mobilität – informiert.
- > In Fortführung der Internationalisierungsstrategie begleitete der Aufsichtsrat intensiv den Fortgang des Übernahmeprozesses hinsichtlich der griechischen Regionalflughäfen auf Grundlage des am 15. Dezember 2015 geschlossenen Konzessionsvertrages.
- > Bezüglich der Beteiligung in Manila unterstützte der Aufsichtsrat weiterhin die prozessualen sowie außerprozessualen Bemühungen, von der philippinischen Regierung eine angemessene Entschädigungsregelung für die getätigten Investitionen im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 am Flughafen Manila zu erhalten. In diesem Zusammenhang zeigte er sich erfreut darüber, dass die philippinische Regierung auf Grundlage der Entscheidungen des obersten Gerichtshofs der Philippinen vom 8. September 2015 und 19. April 2016 eine Entschädigungszahlung an die örtliche Projektgesellschaft PIATCO leistete, von der – auf Grundlage einer von ihm gebilligten Vergleichsvereinbarung – knapp 270 Mio US-\$ an Fraport flossen. Er begrüßte zudem, dass dieses konfliktbehaftete Projekt damit seinen Abschluss gefunden hat.
- > Der Aufsichtsrat beschäftigte sich ferner mit den Abschlüssen und Lageberichten der Gesellschaft und des Konzerns zum 31. Dezember 2015, mit der Tagesordnung für die Hauptversammlung am 20. Mai 2016 und den darin enthaltenen Beschlussvorschlägen sowie dem Geschäftsbericht 2015. Weiter hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung erneut die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 vorzuschlagen.

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

- > Am 14. März 2016 befürwortete der Aufsichtsrat grundsätzlich die beabsichtigte Neustrukturierung der Verantwortlichkeiten für die Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt und stimmte dem Abschluss einer entsprechenden Absichtserklärung mit dem Bundesinnenministerium zu. Über den Fortgang der Gespräche wurde er im Jahresverlauf kontinuierlich informiert.
- > Ebenfalls am 14. März 2016 verabschiedete der Aufsichtsrat die Tagesordnung für die ordentliche Jahreshauptversammlung am 20. Mai 2016 und stimmte in diesem Zusammenhang auch dem Vorschlag zum Abschluss von Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen mit einigen Konzern-Gesellschaften zu.
- > Am 27. Juni 2016 erteilte der Aufsichtsrat zudem seine Zustimmung zur Realisierung einer Hochbauprojektentwicklung auf dem Mönchhof-Gelände im Joint Venture mit einem Projektentwickler.
- > Im Zusammenhang mit der kontinuierlichen Befassung mit dem Ausbau Süd am Flughafen Frankfurt stimmte der Aufsichtsrat zur Optimierung der Projektstruktur am 30. September 2016 der Gründung der Fraport Ausbau Süd GmbH (FAS) und dem Abschluss eines Geschäftsbesorgungsvertrages mit dieser Gesellschaft zu.
- > Ebenfalls am 30. September 2016 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Verlängerung des Teilerbaurechts hinsichtlich des Frankfurt Airport Centers (FAC1) um weitere 30 Jahre.
- > Nach entsprechender Vorberatung im Präsidialausschuss stimmte der Aufsichtsrat am 27. Juni 2016 der erneuten Bestellung von Herrn Dr. Zieschang und am 12. Dezember 2016 der erneuten Bestellung von Herrn Müller zu Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG für jeweils weitere fünf Jahre zu. Darüber hinaus beschloss er – mit Blick auf den Sondersachverhalt der erfolgten Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt – den Abschluss einer Vereinbarung mit jedem Vorstandsmitglied über einen Teilverzicht hinsichtlich dieser eigentlich zustehenden Tantieme-Ansprüche für das Geschäftsjahr 2016.
- > Am 12. Dezember 2016 genehmigte der Aufsichtsrat ferner die Wirtschaftsplanung 2017.

Im Rahmen seiner Strategieklausur Ende September 2016 hat sich der Aufsichtsrat zunächst vertieft mit der Entwicklung des Luftverkehrsmarktes in Europa und Deutschland sowie den daraus zu ziehenden Konsequenzen für den Flughafen Frankfurt befasst. Hierbei wurde auch intensiv über die Chancen und Herausforderungen für den Standort durch das Low-Cost-Segment diskutiert.

Weitere Themen der Befassung waren die Situation bei den Bodenverkehrsdiensten unter besonderer Berücksichtigung der Neufassung des AÜG sowie die Bau- und Kostenansätze für das Terminal 3.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzte die bewährte Arbeit mit den zur Steigerung der Effizienz und zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen 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 Aufsichtsratsitzung 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 im Bereich Investor Relations 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 2016 vor. Der Halbjahresfinanzbericht sowie die übrigen Quartalsmitteilungen wurden vor ihrer Veröffentlichung ausführlich erörtert. Stellung genommen wurde auch zum Wirtschaftsplan 2017 der Fraport AG (Aufstellung nach HGB) und dem Konzern-Plan 2017 (Aufstellung nach IFRS). Ferner hat er sich mit der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer befasst und dem Plenum einen Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2016 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 2016 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, als Abschlussprüfer vorzuschlagen.

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

Die Schwerpunkte der Beratung des **Beteiligungs- und Investitionsausschusses** lagen im Geschäftsjahr 2016 erneut auf der wirtschaftlichen Fortentwicklung des Beteiligungsgeschäfts und auf dem Gebiet des Investitionswesens. Im Rahmen von vier Sitzungen und einer Sondersitzung befasste sich der Ausschuss unter anderem intensiv mit der Vorbereitung der Aufsichtsratsbeschlüsse zur Realisierung der Hochbauprojektentwicklung auf dem Mönchhof-Gelände, zur Verlängerung des Teilerbaurechts FAC1 und zur Gründung von FAS.

Darüber hinaus stimmte der Ausschuss im Rahmen der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. abschließend der Gründung einer Projektgesellschaft in New York und deren Kapitalausstattung mit maximal 30 Mio US-\$ zu.

Des Weiteren standen regelmäßig die bereits weltweit wie am Standort Frankfurt bestehenden Beteiligungen im Fokus der Aufmerksamkeit, wobei Mitglieder des Aufsichtsrats und des Ausschusses die Gelegenheit nutzten, sich Anfang Oktober 2016 vor Ort ein Bild hinsichtlich der Entwicklung an den bulgarischen Beteiligungsflughäfen in Varna und Burgas zu machen. Schlussendlich begleitete der Ausschuss die Investitionen am Standort Frankfurt und nahm zum Investitionsplan im Rahmen des Wirtschaftsplans 2017 Stellung.

Der **Personalausschuss** befasste sich in seinen vier Sitzungen im Geschäftsjahr 2016 regelmäßig mit der Personalsituation im Konzern. Schwerpunkte der Diskussion bildeten auch aktuelle Tarifthemen, die Überlegungen zu Steuerungsveränderungen bei den Luftsicherheitskontrollen in Frankfurt und die Entwicklung von Entsendungen und Rückkehrern. Darüber hinaus waren die Auswirkungen des neuen Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes im Konzern, der demografische Wandel und die Führungskräfteentwicklung Gegenstand der Erörterung. Zudem wurde unter anderem über die Ergebnisse des „Fraport Kulturchecks“, die Umsetzung der Altersteilzeit, die Situation der Schwerbehinderten sowie die Initiative zur beruflichen Integration junger Flüchtlinge berichtet.

Der **Präsidialausschuss** trat im Berichtszeitraum fünfmal zusammen. Er behandelte die im Geschäftsjahr 2016 angefallenen Vorstandsangelegenheiten und Vergütungsfragen. In diesem Zusammenhang bereitete er auch die erneute Bestellung von Herrn Dr. Zieschang und Herrn Müller zu Mitgliedern des Vorstands um jeweils weitere fünf Jahre und die Tantieme-Anpassung bei der Vorstandsvergütung vor.

Vor dem Hintergrund, dass es keine Veränderung in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats gab, trat der zur Vorbereitung der Neuwahl von Anteilseignervertretern gebildete **Nominierungsausschuss** im Geschäftsjahr 2016 nicht zusammen.

Auch die Einberufung des nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zu bildenden **Vermittlungsausschusses** war im Geschäftsjahr 2016 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 in 2016 auf eine Weiterentwicklung des DCGK verzichtet hat und zwei von drei wesentlichen Kodexänderungen aus dem Vorjahr bereits in 2015 umgesetzt wurden, blieb es auf Grundlage der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 18. September 2015 bei dem Verzicht auf eine Umsetzung der dritten neuen Empfehlung zur Festlegung einer unternehmensspezifischen Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat. In der Folge war erneut eine entsprechende Abweichung im Rahmen der Entsprechenserklärung 2016 zu erklären und zu begründen.

Der Aufsichtsrat hat die regelmäßige Effizienzüberprüfung im Jahr 2016 mit Hilfe eines externen Beraters anhand eines detaillierten Fragebogens durchgeführt. Die sehr positiven Ergebnisse wurden im Rahmen der Dezember-Sitzung vertieft. Ein konkreter Handlungsbedarf wurde aus diesen nicht abgeleitet.

Weitere Einzelheiten zur Corporate Governance sowie der Wortlaut der aktuellen, vom Vorstand und Aufsichtsrat am 12. Dezember 2016 abgegebenen, Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG befinden sich im Kapitel „Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance-Bericht“ ab Seite 14. Der Fraport-Kodex, die aktuelle sowie die Entsprechenserklärungen der vergangenen Jahre sind ebenfalls auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Investor Relations dauerhaft zugänglich gemacht.

Interessenkonflikte und deren Behandlung

Zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte hat Herr Gerber nicht an den Beratungen zu den strategischen Themen „Entgelte“ und „Entwicklung des Luftverkehrsmarktes in Europa und Deutschland – Konsequenzen für Fraport“ teilgenommen.

Jahres- und Konzern-Abschluss

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der Fraport AG und den Konzern-Abschluss zum 31. Dezember 2016 der Fraport AG sowie den Lagebericht und den Konzern-Lagebericht geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Prüfungsauftrag wurde – entsprechend der Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 20. Mai 2016 – 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 Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), so wie in der EU anzuwenden, aufgestellt und vom Abschlussprüfer geprüft. Der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht erfüllen die Bedingungen für eine Befreiung von der Aufstellung eines Konzern-Abschlusses nach deutschem Recht. Der Abschlussprüfer hat festgestellt, dass ein den gesetzlichen Vorschriften entsprechendes Risikofrüherkennungs-System besteht, welches es ermöglicht, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die genannten Unterlagen und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns sind vom Vorstand unverzüglich an den Aufsichtsrat versandt worden. Der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat sich intensiv mit diesen Unterlagen beschäftigt; der Aufsichtsrat hat sie auch selbst geprüft. Die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Abschlussunterlagen lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrats vor und wurden in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 15. März 2017 in Gegenwart des Abschlussprüfers, der über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, umfassend behandelt. Die Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses hat in der Sitzung einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzern-Abschlusses im Ausschuss erstattet. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Abschlussprüfung zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Finanz- und Prüfungsausschuss und der eigenen Prüfung des Aufsichtsrats sind keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat hat die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse gebilligt; der Jahresabschluss ist damit festgestellt.

Dem Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn zur Zahlung einer Dividende von 1,50 Euro je dividendenberechtigter Stückaktie zu verwenden, stimmte der Aufsichtsrat zu.

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

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

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

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abschlussprüfer hat an der Besprechung des Aufsichtsrats am 15. März 2017 über den Bericht hinsichtlich der Beziehungen zu verbundenen Unternehmen teilgenommen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach eigener Prüfung stimmt der Aufsichtsrat dem Urteil des Abschlussprüfers zu und hat keine Einwendung gegen die am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen abgegebene und in den Lagebericht aufgenommene Erklärung des Vorstands.

Personalia

Die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat blieb in 2016 gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Mit Blick auf das trotz schwieriger Rahmenbedingungen erfolgreiche Geschäftsjahr 2016 dankt der Aufsichtsrat dem Vorstand sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens für die geleistete Arbeit.

Frankfurt am Main, 15. März 2017



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 § 289a HGB und § 315 Absatz 5 HGB in Verbindung mit § 289a HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289a HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern (Fraport AG und Konzern-Gesellschaften mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50%, 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 nachhaltige Wertschaffung und die Schaffung und Stärkung von Vertrauen bei Investoren, Kunden, Beschäftigten und in der Öffentlichkeit. Gute Corporate Governance besitzt bei Fraport daher höchsten Stellenwert. In diesem Kontext ist eine effiziente Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat ebenso wichtig wie die Achtung von Aktionärsinteressen sowie eine offene und transparente Unternehmenskommunikation. Fraport begleitet die nationalen und internationalen Entwicklungen in diesem Bereich und prüft den eigenen Unternehmens-Kodex, den Fraport-Corporate-Governance-Kodex, regelmäßig im Zusammenhang mit neuen gesetzlichen Vorgaben sowie weiterentwickelten nationalen und internationalen Standards und passt diesen bedarfsorientiert an.

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

Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

Vorstand und Aufsichtsrat haben zuletzt am 12. Dezember 2016 folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben:

„Die letzte jährliche Entsprechenserklärung erfolgte am 14. Dezember 2015. Seitdem hat die Fraport AG den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 entsprochen und wird den geltenden Empfehlungen auch künftig entsprechen, mit Ausnahme der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 Satz 1 DCGK bezüglich der Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat.

Begründung:

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

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

Anregungen des DCGK

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

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

Insbesondere aus Sicherheitsgründen und aus Gründen des Persönlichkeitsrechts hat sich die Fraport AG auf die Internet-Übertragung der Reden des Aufsichtsratsvorsitzenden und des Vorstandsvorsitzenden zu Beginn der Hauptversammlung 2016 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.

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

Geschlechterquote

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

Zielgrößen für den Vorstand

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

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

Zielgrößen für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands

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

Für die Fraport AG hat der Vorstand zum Jahreswechsel 2016/2017 eine Zielgröße von 30,0% Frauenanteil für die erste Führungsebene unterhalb des Vorstands („direct reports“) und eine Zielgröße von 30,0% Frauenanteil für die darunterliegende Führungsebene („direct reports“ gegenüber erster Führungsebene) per 31. Dezember 2021 festgelegt. Ende 2016 lag der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 26,9% und in der zweiten Führungsebene bei 29,8%.

Angaben zu weiteren wesentlichen Unternehmensführungspraktiken

Über die gesetzlichen Vorschriften hinaus finden bei Fraport folgende relevante 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 30. September 2016). Der Fraport-Corporate-Governance-Kodex kann auf der Unternehmens-Homepage unter www.fraport.de im Bereich Investor Relations abgerufen werden.

Compliance

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

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

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

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

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

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

Soziales und ökologisches Engagement

Als einer der führenden internationalen Flughafen-Betreiber unterstützen Fraport und die am Standort Frankfurt ansässigen Konzern-Gesellschaften als aktive Partner für die Region sportliche, soziale und kulturelle Vereine und Institutionen. Darüber hinaus sieht sich Fraport von jeher in besonderem Maße dazu verpflichtet, einen Beitrag zur Minderung der Fluglärmbelastung zu leisten. Fraport sieht sich ebenfalls in der Verantwortung, die vom Flughafen-Betrieb ausgehenden ökologischen Anforderungen angemessen zu berücksichtigen. Hierzu zählen schwerpunktmäßig der Schutz des Klimas und der Natur sowie der sorgsame Umgang mit Ressourcen.

Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen, wie der internationalen Konkurrenz in der Luftverkehrsbranche sowie den Qualitätsansprüchen der Kunden bei stetiger Ertragsorientierung, ist es das Ziel, die persönlichen, fachlichen, sozialen und methodischen Kompetenzen der Beschäftigten zu fördern. So kann Fraport die hohe Qualität der Leistungen gewährleisten und auch langfristig attraktive Arbeitsplätze sichern.

Weitere Informationen sind dem Bericht „2016 Kompakt“ zu entnehmen sowie auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de verfügbar.

Struktur und Arbeitsweise der Leitungs- und Kontrollorgane

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

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

Vorstand

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

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf dieser Grundlage regelmäßig, zeitnah und umfassend über sämtliche relevanten Fragen der Geschäftsentwicklung, Unternehmensstrategie sowie über mögliche Risiken. Der Vorstand bedarf darüber hinaus für einige Angelegenheiten der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats, insbesondere zu 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 im Konzern-Lagebericht angegeben.

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

Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat tagt in der Regel viermal jährlich (2016: 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 im Konzern-Lagebericht angegeben.

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

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Tabelle 4

Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

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

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

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

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

Des Weiteren hat der Aufsichtsrat aufgrund der seinerzeitigen Neuregelung in Ziffer 5.4.1 Absatz 2 DCGK in seiner Sitzung am 14. Dezember 2012 beschlossen, dass dem Gremium mindestens drei im Sinne von Ziffer 5.4.2 DCGK unabhängige Anteilseignervertreter angehören sollen.

Da dem Aufsichtsrat mit Frau Kathrin Dahnke, Frau Dr. Margarete Haase und Frau Prof. Dr.-Ing. Katja Windt mindestens drei unabhängige Anteilseignervertreterinnen angehören, ist dieses Ziel erreicht.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Ausschuss	Aufgaben	Regelanzahl Sitzungen	Sitzungen 2016	Regelanzahl Mitglieder	Mitglieder
Finanz- und Prüfungsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Finanzwesens sowie von prüfungsbezogenen Beschlüssen > Befassung <ul style="list-style-type: none"> > mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses > mit der Wirksamkeit des Internen Kontroll-Systems, des Risikomanagement-Systems, des Internen Revisions-Systems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance > Stellungnahme <ul style="list-style-type: none"> > zum Wirtschaftsplan und zustimmungspflichtigen Planänderungen, zum Jahres- und Konzern-Abschluss, zum Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung, zum Lage- und Konzern-Lagebericht, zum Prüfungsbericht des Abschlussprüfers und anderer Prüfer, zum Vorschlag für den Prüfungsbericht des Aufsichtsrats und zur Entlastung des Vorstands > zur Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Honorarvereinbarung und der Festlegung von Prüfungsschwerpunkten > Der Finanz- und Prüfungsausschuss ist zuständig für das Auswahlverfahren des Abschlussprüfers. > Er überwacht die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Qualität der Abschlussprüfung. In diesem Zusammenhang stimmt er abschließend allen zulässigen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vorab zu. 	4	6	8	Dr. Margarete Haase (Vorsitz) Arno Prangenberg (Stellvertretender Vorsitz) Uwe Becker Kathrin Dahnke Lothar Klemm Dr. Roland Krieg Hans-Jürgen Schmidt Edgar Stejskal
Beteiligungs- und Investitionsausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen des Investitionswesens, Beschlüssen beziehungsweise zur Entscheidung über die Gründung, den Erwerb und die Veräußerung von Beteiligungsunternehmen sowie zur laufenden Verfolgung der wirtschaftlichen Entwicklung bestehender Beteiligungsunternehmen > Abschließende Entscheidung, soweit die Verpflichtung oder die Berechtigung der Fraport AG aus einer Investitionsmaßnahme (außerhalb des genehmigten Wirtschaftsplans) oder einer beteiligungsbezogenen Maßnahme zwischen 10.000.000,01 € und 30.000.000 € liegt > Abschließende Entscheidung bei Erwerb, Veräußerung oder Belastung von Grundstücken oder grundstücksgleichen Rechten zwischen 5.000.000,01 € und 10.000.000 € > Stellungnahme zum Investitionsplan sowie zur Investitionsberichterstattung 	4	5	8	Lothar Klemm (Vorsitz) Gerold Schaub (Stellvertretender Vorsitz) Claudia Amier Peter Feldmann Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Personal-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung von Beschlüssen auf dem Gebiet des Personalwesens > Stellungnahme insbesondere zur Entwicklung des Personalbestands, zu Grundfragen des Tarifrechts, zum Bezahlungssystem, zum Mitarbeiteraktienprogramm, zu Fragen zur betrieblichen Altersversorgung 	4	4	8	Claudia Amier (Vorsitz) Frank-Peter Kaufmann (Stellvertretender Vorsitz) Devrim Arslan Uwe Becker Hakan Cicek Mehmet Özdemir Michael Odenwald Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Präsidial-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie der Bedingungen der Anstellungsverträge inklusive Vergütung > Abschließende Entscheidung über zustimmungspflichtige Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern 	Nach Bedarf	5	8	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Claudia Amier Peter Feldmann Dr. Margarete Haase Frank-Peter Kaufmann Werner Schmidt Edgar Stejskal
Ausschuss gemäß §27 MitbestG	<ul style="list-style-type: none"> > Erstellung eines Vorschlags für die Bestellung beziehungsweise den Widerruf von Mitgliedern des Vorstands, wenn eine solche Entscheidung des Gesamtaufichtsrats nicht zustande kommt 	Nach Bedarf	0	4	Aufsichtsratsvorsitzender Karlheinz Weimar (Vorsitz kraft Amtes) Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Gerold Schaub (kraft Amtes) Devrim Arslan Lothar Klemm
Nominierungs-ausschuss	<ul style="list-style-type: none"> > Vorschlag von geeigneten Kandidaten an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 	Nach Bedarf	0	3	Karlheinz Weimar Uwe Becker Dr. Margarete Haase

Tabelle 5

Aktionäre und Hauptversammlung

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

Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

Gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR) (ersetzt ab 2. Juni 2016 die bisherige Regelung in § 15a WpHG, der aufgehoben wurde) sind Führungspersonen (Directors) und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen gesetzlich verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Aktien der Fraport AG oder sich hierauf beziehenden Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Wert der innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 5.000€ übersteigt. Die Mitteilungen hierüber werden unverzüglich von der Fraport AG veröffentlicht.

Anteilsbesitz der Organe

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

Risiko- und Chancenmanagement

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

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

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

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

Der Jahres- und Konzern-Abschluss sowie der Lage- und Konzern-Lagebericht von Fraport werden entsprechend § 316 HGB durch einen Abschlussprüfer geprüft. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung war dies im Geschäftsjahr 2016 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („PwC“), die Fraport damit im vierten aufeinanderfolgenden Jahr prüft. Die nach Ziffer 7.2.1. des DCGK erforderliche Unabhängigkeitserklärung zur Vorbereitung der Wahl wurde von PwC abgegeben. Die Durchführung der Abschlussprüfung erfolgt nach den deutschen Prüfungsgrundsätzen. Mit dem Abschlussprüfer wurde vereinbart, dass er den Aufsichtsrat der Fraport AG über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe sofort unterrichtet, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Der Abschlussprüfer soll unverzüglich auch über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse berichten, die sich bei der Durchführung der Abschlussprüfung ergeben. Darüber hinaus hat der Abschlussprüfer den Aufsichtsrat zu informieren beziehungsweise im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei der Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG abgegebenen Entsprechenserklärung ergeben.

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

Offenlegung der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung und des Corporate Governance Berichts

Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung und den Corporate Governance Bericht hat der Vorstand am 16. Februar 2017 unter www.fraport.de im Bereich Investor Relations offengelegt.

Konzern-Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

Hinweis zur Berichterstattung	23
Geschäftsentwicklung im Überblick	24
Grundlagen des Konzerns	25
Geschäftstätigkeit	25
Struktur	27
Strategie	28
Steuerung	32
Rechtliche Angaben	36
Vergütungsbericht	38
Wirtschaftsbericht	46
Gesamtaussage des Vorstands	46
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	46
Wesentliche Ereignisse	48
Geschäftsverlauf	49
Ertragslage Konzern	52
Ertragslage Segmente	54
Vermögens- und Finanzlage	58
Wertorientierte Steuerung	64
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	65
Beschäftigte	66
Forschung und Entwicklung	68
Umwelt und Gesellschaft	68
Aktie und Investor Relations	69
Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	74
Prognosebericht	74
Gesamtaussage des Vorstands	74
Risiko- und Chancenbericht	75
Geschäftsausblick	93

Hinweis zur Berichterstattung

Die Konzern-Rechnungslegung berücksichtigt die am Abschlussstichtag (31. Dezember 2016) verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Ergänzend berichtet Fraport die Angaben gemäß § 315a Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB). Im Vergleich zum Vorjahr haben sich keine wesentlichen Änderungen der Rechnungslegungs- und Berichtsstandards ergeben, sodass keine Anpassung der Vorjahreswerte oder deutliche Anpassungen der Berichtsstruktur erforderlich waren.

Hinsichtlich der Entwicklung der Ertragslage ergaben sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem Änderungen aus dem Verkauf der Anteile an der Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services, Inc., USA, zum 22. April 2015. Die Konzern-Gesellschaft, die dem Segment External Activities & Services zugeordnet war, erwirtschaftete im vergangenen Geschäftsjahr bis zu ihrer Entkonsolidierung Umsatzerlöse von 4,9 Mio €, ein EBITDA von 0,3 Mio €, ein EBIT von 0,1 Mio € sowie ein Ergebnis von 0,1 Mio €. Aus dem Verkauf ist ein Abgangsgewinn von 8,0 Mio € entstanden. Darüber hinaus hat Fraport am 21. September 2015 seine Anteile an der FSG Flughafen-Service GmbH (FSG) verkauft. Die Gesellschaft, die ebenfalls dem Segment External Activities & Services zugeordnet war, erzielte bis zu ihrer Entkonsolidierung Umsatzerlöse von 1,9 Mio € sowie ein Ergebnis von 0,1 Mio €. Die Entkonsolidierung der FSG hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

Fraport hat zudem am 2. November 2015 51% der Kapitalanteile der Konzern-Gesellschaft Fraport Cargo Services (FCS) an Worldwide Flight Services (WFS) verkauft. Die Konzern-Gesellschaft, die dem Segment Ground Handling zugehört, wird seither unter dem neuen Namen Frankfurt Cargo Services At-Equity in den Konzern einbezogen. Bis zum Zeitpunkt des Anteilsverkaufs erwirtschaftete die Gesellschaft Umsatzerlöse in Höhe von 54,0 Mio €, ein EBITDA von –1,4 Mio €, ein EBIT von –2,8 Mio € sowie ein Ergebnis von –3,2 Mio €. Im Geschäftsjahr 2016 betrug der Ergebnisbeitrag der Gesellschaft für Fraport 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €).

Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 hat Fraport 10,5% der Anteile an der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – der Thalita Trading Ltd. – veräußert. Aus dem Verkauf resultiert ein Veräußerungsgewinn in Höhe von 40,1 Mio €, der dem Segment External Activities & Services zugerechnet wurde.

Weitere signifikante Änderungen im Konsolidierungskreis sowie weitere wesentliche Anteilerhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. 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 Glossar auf Seite 202.

Der Vorstand hat den vorliegenden Konzern-Abschluss und -Lagebericht am 28. Februar 2017 zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung durch den Aufsichtsrat erfolgte am 15. März 2017.

Geschäftsentwicklung im Überblick

Grundlagen des Konzerns

- > Verkauf von Anteilen an der Thalita Trading Ltd.
- > Weiterentwickelte Strategie auf Basis des Leitbilds

Wirtschaftsbericht

- > Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf von Anteilen an der Thalita Trading Ltd. sowie Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt
- > Genehmigung des Antrags zur Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt für 2017
- > Operative Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen für etwa März 2017 geplant
- > Rückläufige Passagierentwicklung in Frankfurt sowie erwartungsgemäß in Antalya und St. Petersburg
- > Deutliche Zuwächse beim Passagieraufkommen in Lima, Varna und Burgas sowie Xi'an
- > Ertragslage 2016 deutlich von Einmaleffekten positiv beeinflusst
- > Korrespondierend signifikante Verbesserung des Ergebnisses je Aktie um 1,07€ auf 4,07€
- > Free Cash Flow von 307,7 Mio € übertraf den als Dividende ausgeschütteten Betrag von 124,7 Mio € deutlich
- > Einmaleffekte auch mit positiven Auswirkungen auf die Netto-Finanzschulden (2.355,9 Mio €) und Gearing Ratio (65,4%)
- > Eigenkapitalquote erhöhte sich von 37,4% auf 40,6%
- > Spürbare Verbesserung des Wertbeitrags im Konzern um 122,1 Mio € auf 169,1 Mio €
- > Stabile Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren
- > Im Jahresdurchschnitt 20.322 Beschäftigte (2015: 20.720)
- > Anhaltender Fokus auf Innovationen und Ideen sowie auf Umwelt und Gesellschaft
- > Trotz positiven Marktumfelds verlor die Fraport-Aktie im Stichtagsvergleich von 58,94€ auf 56,17€

Prognosebericht

- > Konzernweit positive Passagiererwartungen
- > Leichte Erholung in Antalya und St. Petersburg erwartet
- > Umsatz-Wachstum auf bis zu etwa 2,9 Mrd € sowie Konzern-EBITDA von etwa 980 Mio € bis circa 1.020 Mio € für 2017 prognostiziert
- > Free Cash Flow 2017 annähernd auf Niveau von 2016 prognostiziert
- > Durch die Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen deutlicher Anstieg der Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio erwartet
- > Keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar
- > Erhöhung der Dividende um 0,15€ auf 1,50€ je Aktie für das Geschäftsjahr 2016

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit

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

Ein international führender Flughafen-Konzern

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

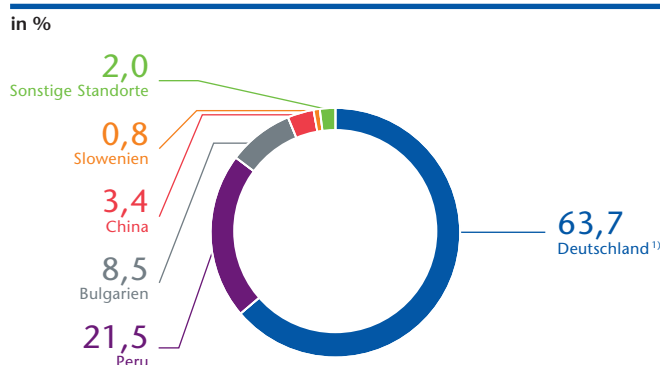
Die Geschäftstätigkeit des Konzerns kann grundsätzlich in seine Unternehmensstandorte sowie in die dort erbrachten Leistungen unterteilt werden. Hauptstandort ist dabei der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Flughafen-Betreibermodellen besitzt und betreibt die Muttergesellschaft des Fraport-Konzerns, die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG), den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Die seit 2001 börsennotierte Fraport AG ist mit knapp 10.500 Beschäftigten zugleich die größte Einzelgesellschaft des über 20.300 Mitarbeiter umfassenden Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt die Anteile an den weiteren Konzern-Gesellschaften (Unternehmen gemäß § 313 Absatz 2 HGB) und hat ihren Firmensitz in Frankfurt am Main. Am Standort Frankfurt bietet Fraport das gesamte Spektrum von Flughafen- und flughafennahen Leistungen an.

Neben dem Standort Frankfurt war Fraport zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses durch Konzern-Gesellschaften an 13 weiteren Flughäfen aktiv. Zu den ergebnismäßig bedeutendsten Gesellschaften zählten dabei die Konzern-Gesellschaften Lima (Konzessionsvertrag zum Betrieb des Flughafens Lima bis 2031 mit Verlängerungsoption), Antalya (Konzessionsvertrag zum Betrieb der dortigen Terminals bis 2024), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041), Fraport USA Inc. (ehemals AMU Holdings Inc., zum 11. Oktober 2016 Umfirmierung zu Fraport USA Inc., Verträge zum zeitlich befristeten Vertrieb von Retail-/Einzelhandelsflächen an den Flughäfen Baltimore, Boston, Cleveland sowie Pittsburgh), Ljubljana (Recht zur Nutzung des Flughafens in Ljubljana bis 2054) und Xi'an (Kapitalanteil an der Betreiber-gesellschaft des Flughafens in Xi'an). Während die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star, Fraport USA Inc. sowie Ljubljana im Fraport-Konzern vollkonsolidiert werden, werden die Konzern-Gesellschaften Antalya (Gemeinschaftsunternehmen) und Xi'an (assoziiertes Unternehmen) At-Equity einbezogen.

Wesentliche Standorte und Wettbewerbspositionen

Der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – war mit einem Anteil von 63,7% am Konzern-Ergebnis auch im vergangenen Geschäftsjahr der bedeutendste Standort des Fraport-Konzerns (2015: 63,4%). Verglichen mit dem Vorjahr stiegen insbesondere die Anteile der Standorte Peru von 15,5% auf 21,5% sowie Bulgariens von 4,8% auf 8,5%. Im Geschäftsjahr 2016 hatten die Standorte Türkei und USA aufgrund des starken Passagierrückgangs in Antalya sowie der außerplanmäßigen Abschreibung im Zusammenhang mit der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. einen negativen Beitrag am Konzern-Ergebnis.

Anteil am Konzern-Ergebnis nach Standorten



¹⁾ Werte bereinigt um die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 121,4 Mio € sowie den Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 35,9 Mio €.

Grafik 1

Wettbewerbsposition am Standort Frankfurt

Der Flughafen Frankfurt war im vergangenen Geschäftsjahr mit 60,8 Mio Passagieren nach London-Heathrow (75,7 Mio), Paris-Charles de Gaulle (65,9 Mio) und Amsterdam-Schiphol (63,6 Mio) der viertgrößte Passagierflughafen Europas, vor dem Flughafen Istanbul-Atatürk (60,0 Mio). In Deutschland war der Flughafen Frankfurt mit deutlichem Abstand der größte Passagierflughafen vor München, der im Geschäftsjahr 2016 42,3 Mio Passagiere zählte. Bezogen auf seinen Cargo- (Luftfracht- und Luftpost-) Umschlag von 2,1 Mio Tonnen war Frankfurt weiterhin der größte Flughafen Europas vor Paris-Charles de Gaulle und Amsterdam-Schiphol. In Deutschland war der Flughafen Leipzig/Halle der nächstgrößte Wettbewerber, der 1,0 Mio Tonnen Cargo zählte. Im interkontinentalen Vergleich zählt der Flughafen Frankfurt zu den größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt.

Hinsichtlich seiner Wettbewerbssituation steht der Flughafen Frankfurt einerseits in Konkurrenz um Originärpassagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet und andererseits aufgrund seiner Funktion als internationaler Transferflughafen in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Der Standort Frankfurt bedient dabei insbesondere die Umsteigepassagiere der Deutschen Lufthansa, die wie in den Vorjahren der Hauptkunde des Standorts war und im Geschäftsjahr 2016 einen Passagieranteil von mehr als 60% in Frankfurt besaß. Die größten internationalen Wettbewerber um Transferpassagiere sind vor allem die vorgenannten Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Istanbul-Atatürk und Amsterdam-Schiphol, die ebenfalls in jeweils unterschiedlichem Maße durch ihre ansässigen Hauptkunden British Airways, Air France, Turkish Airlines und KLM dominiert sind. Aufgrund der dynamischen Entwicklungen vieler Fluggesellschaften und Flughäfen aus der Region des Persischen Golfs steht der Standort Frankfurt vermehrt auch im interkontinentalen Wettbewerb mit diesen Standorten, derzeit insbesondere mit Dubai.

Zum Erhalt und zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsposition tragen unverändert die Ausbau- und Modernisierungsprogramme am Standort Frankfurt bei. Die 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. Damit trägt Fraport ab Sommer 2017 der stark wachsenden Nachfrage in diesem Bereich Rechnung. Positiv auf die Wettbewerbsposition wirkt sich ebenfalls der verstärkte Kundenfokus aus (siehe auch Kapitel „Strategie“ ab Seite 28). Die laufende Weiterentwicklung der sogenannten CargoCity Nord und CargoCity Süd unterstützt zusätzlich die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment.

Wettbewerbspositionen außerhalb des Standorts Frankfurt

Anders als am Standort Frankfurt stellen sich die Wettbewerbssituationen an den stark touristisch geprägten Standorten Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, beide Bulgarien, dar. Wesentliche Treiber der Verkehrs- und Geschäftsentwicklungen der Standorte sind Charterverkehre touristischer Anbieter ohne signifikante Konzentration auf einzelne Fluggesellschaften. Die Entwicklungen der Standorte hängen im besonderen Maß von der Attraktivität der jeweiligen Regionen in Bezug auf Sicherheit, Qualität und Preisniveau sowie von Einreisebestimmungen ab. Mit rund 19,0 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach den Flughäfen Atatürk und Sabiha Gökçen in Istanbul, der drittgrößte Passagierflughafen der Türkei und einer der wesentlichen touristischen Flughäfen der Mittelmeerregion. Größte Passagiergruppen waren Reisende aus Deutschland und der Ukraine mit Anteilen von rund 40% beziehungsweise gut 10%. Ab dem Jahr 2017 werden – aufgrund der Aufhebung der Sanktionen im Sommer 2016 – Aufholeffekte der touristischen Verkehre aus Russland erwartet. Russische Reisende stellten bislang das zweitgrößte Passagieraufkommen dar. Aufgrund der weiterhin angespannten sicherheitspolitischen Lage in der Türkei sind positive Effekte für den Flughafen Antalya durch eine Zunahme der touristischen Verkehre aus Westeuropa mit Unsicherheiten behaftet. Die Schwarzmeer-Flughäfen in Burgas und Varna waren mit knapp 2,9 Mio beziehungsweise etwa 1,7 Mio Passagieren nach Sofia die zweit- und drittgrößten Passagierflughäfen Bulgariens. Wesentliche Passagiergruppen der Standorte waren Fluggäste aus Russland (gut 21%), Deutschland (etwa 19%) und Großbritannien (circa 11%). Durch die Terminal-Inbetriebnahmen im Geschäftsjahr 2013 bieten beide touristischen Standorte ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Die Standorte Lima, Peru, und Xi'an, China, profitieren unverändert von den verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten der jeweiligen Länder und von einer zunehmenden touristischen Nachfrage. Das Wachstum des Standorts Lima ist darüber hinaus von der guten geografischen Lage des Flughafens begünstigt, die insbesondere für den Umsteigeverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Der Flughafen Jorge Chávez ist Perus bedeutendster Flughafen und zählte mit gut 18,8 Mio Passagieren im vergangenen Geschäftsjahr erneut zu den zehn größten Flughäfen Südamerikas. Hauptkunde des Standorts ist die zur LATAM Gruppe gehörende Fluggesellschaft LAN Perú, die mehr als die Hälfte der Passagiere des Flughafens befördert. Aufgrund des prognostizierten Passagierwachstums werden die Kapazitäten des Standorts Lima in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen. Zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind daher mittelfristig Investitionen in die Flughafen-Infrastruktur notwendig (Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn). Mit den vorbereitenden Bauaktivitäten wird bereits im Geschäftsjahr 2017 begonnen. Der Flughafen Xi'an war in 2016 der achtgrößte Flughafen in China und beförderte knapp 37,0 Mio Fluggäste. Am Standort entwickeln sich mehrere Fluggesellschaften mit Wachstumsraten im zweistelligen Bereich sehr dynamisch. Dabei ist die China Eastern Airlines mit knapp 30% Marktanteil die größte Passagier-Fluggesellschaft. Weiteres Potenzial bietet dem Flughafen der Transfermarkt, der bislang nur gering ausgeprägt ist. Der Standort Xi'an verfügt kurz- bis mittelfristig über ausreichende land- wie luftseitige Kapazitäten. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts werden in den nächsten Jahren weitere Ausbaumaßnahmen vorgenommen.

Der Standort Ljubljana ist der Hauptstadt- und zugleich mit 1,4 Mio Passagieren der größte Flughafen Sloweniens. Seine weitere Entwicklung steht daher maßgeblich im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und touristischen Prosperität des Landes sowie der Entwicklung angrenzender Regionen und deren Flughäfen, wie beispielsweise Zagreb in Kroatien oder Triest in Italien. Wesentlicher Kunde in Ljubljana ist die Fluggesellschaft Adria Airways, die rund 60% des Passagierverkehrs bedient. Darüber hinaus werden diverse Destinationen unter anderem über Low-Cost-Verkehr bedient, welcher in den letzten Jahren am Standort Ljubljana deutliche Marktanteilsgewinne verzeichnen konnte. Zur Erhöhung der Servicequalität des Flughafens und zur Verbesserung der operativen Abläufe werden derzeit verschiedene Optionen untersucht, die auch kurzfristige Investitionen insbesondere in die Terminal-Infrastruktur erfordern.

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

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2016 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Konzern-Struktur ergeben. Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 hat Fraport 10,5% der Anteile an der Thalita Trading Ltd., die dem Segment External Activities & Services zugerechnet ist, veräußert. Weitere signifikante Veränderungen im Konsolidierungskreis sowie weitere wesentliche Anteilserhöhungen oder -reduzierungen haben nicht stattgefunden. Zum 31. Dezember 2016 umfasste der Konsolidierungskreis des Konzerns 51 Gesellschaften im engen Sinn und 70 Gesellschaften im weiten Sinn (im Vorjahr 49 beziehungsweise 67 Gesellschaften). Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse innerhalb des Konzerns ist im Konzern-Anhang in Tz. 56 dargestellt.

Bezogen auf die Organisationsstruktur der Fraport AG hat der Vorstand zum 1. Januar 2016 den ehemaligen Zentralbereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ zu einem Strategischen Geschäftsbereich umstrukturiert. Außerdem wurde der Zentralbereich „Compliance, Werte- und Risikomanagement“ zum 1. Juli 2016 aufgelöst und umstrukturiert. Der Bereich „Risikomanagement, Internes Kontroll- und Qualitätsmanagement-System“ wurde dem Zentralbereich „Rechnungswesen“ zugeordnet, der Bereich „Compliance und Wertemanagement“ dem Zentralbereich „Rechtsangelegenheiten und Compliance“, der in diesem Zusammenhang von „Rechtsangelegenheiten und Verträge“ umbenannt wurde. Zum 4. August 2016 wurde die „Fraport Ausbau Süd GmbH“ gegründet. Zudem wurde der Servicebereich „Projekt Ausbau Süd“, der im Wesentlichen die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Bau des Terminal 3 sowie der zugehörigen Infrastruktur in Frankfurt bündelt, neu konzipiert.

Organisation

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 der Leitungs- und Kontrollorgane 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“ des Geschäftsberichts 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 „External Activities & Services“, das vor allem die Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt beinhaltet. Die Segmente umfassen die Strategischen Geschäftsbereiche und Servicebereiche der Fraport AG und beinhalten zudem die jeweils in die Geschäftsprozesse eingebundenen Konzern-Gesellschaften.

Das Segment **Aviation** umfasst die Strategischen Geschäftsbereiche „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ und „Airport Security Management“ sowie unter anderem die Konzern-Gesellschaft FraSec Fraport Security Services. Zudem ist die „Fraport Ausbau Süd GmbH“ dem Segment Aviation zugeordnet.

Das Segment **Retail & Real Estate** besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ sowie unter anderem der Konzern-Gesellschaft Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG. Der Strategische Geschäftsbereich betreibt im Wesentlichen die Retail-Aktivitäten, das Parkraummanagement sowie die Vermietung und Vermarktung der Flächen rund um den Standort Frankfurt.

Das Segment **Ground Handling** beinhaltet den Strategischen Geschäftsbereich „Bodenverkehrsdienste“ sowie die Konzern-Gesellschaften FCS und APS Airport Personal Service. Das Segment erzielte in 2016 im Wesentlichen Erträge durch die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten und die Bereitstellung der zentralen Infrastruktur am Standort Frankfurt.

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

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

Segment-Struktur

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

¹⁾ Einschließlich zugeordneter Konzern-Gesellschaften.

Grafik 2

Strategie

Konzern-Strategie auf langfristige Marktentwicklung ausgerichtet

Unverändert richtet Fraport seine Strategie auf die langfristig prognostizierte Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts und dessen Markttrends aus. Dabei rechnen renommierte Luftverkehrsverbände und Flugzeugproduzenten nach wie vor mit einem langfristig stabilen Wachstum des Luftverkehrsmarkts. Dieses wird insbesondere aus einem weltweit angenommenen Wirtschaftswachstum und einer unverändert

global wachsenden 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. Geschäftsmodelle, die ihre Leistung auf den reinen Transport fokussieren, führen zu verhältnismäßig günstigen Ticket-Preisen. Überproportionales Wachstum wird nach wie vor aus und in den wirtschaftlichen Schwellenländern erwartet.

Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs

Quelle	Zeitraum	Bezugsgröße	Durchschnittliches jährliches Wachstum
Airbus	bis 2035	Verkaufte Passagierkilometer	4,5 %
Boeing	bis 2035	Anzahl Passagiere	4,0 %
Embraer	bis 2035	Verkaufte Passagierkilometer	4,7 %
ACI	bis 2040	Anzahl Passagiere	4,9 %

Tabelle 6

Kurzfristige Luftverkehrsentwicklung weiterhin volatil

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

Aufgrund seiner Position als internationales Drehkreuz betreffen die vorgenannten Unsicherheiten bei Fraport insbesondere den Flughafen Frankfurt. In Europa ergeben sich darüber hinaus Verschiebungen der Passagierströme, weg von der ehemals stark frequentierten Türkei als deutsche Feriendestination – hier ist insbesondere der Flughafen Antalya deutlich betroffen – hin zu alternativen Ferienreisezielen im westlichen Mittelmeerraum. Wegen des hohen Anteils russisch geprägter Verkehre sind darüber hinaus auch die Standorte St. Petersburg sowie Varna und Burgas stark von den politischen Unsicherheiten im Zusammenhang mit Russland beeinflusst.

Konzern-Leitbild

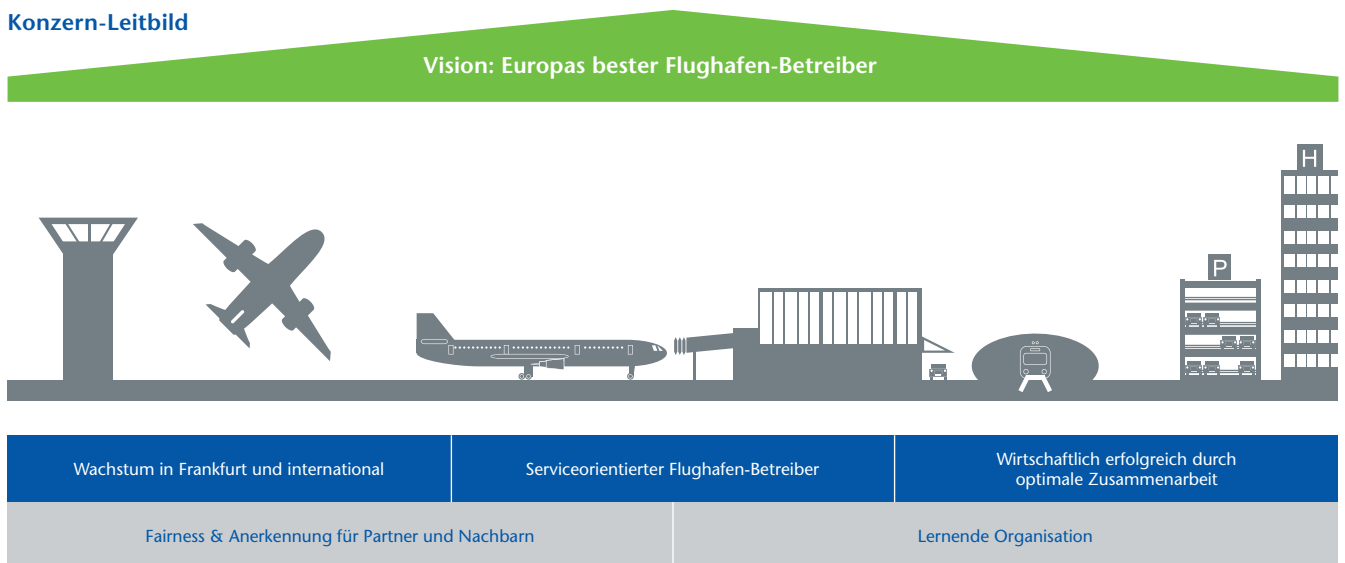
Die veränderten Rahmenbedingungen im Weltluftverkehr beeinflussen die gesamte Luftverkehrswirtschaft. Preiskämpfe zwischen den Fluggesellschaften und ein verändertes Reiseverhalten der Passagiere führen zu mehr Wettbewerb unter den Flughäfen. Gleichzeitig werden die Qualität der Services sowie verlässliche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

Auf dieser Grundlage wurde die Unternehmensstrategie weiterentwickelt und noch konsequenter auf die veränderten Rahmen- und Marktbedingungen eingestellt. Die Herausforderungen für die Zukunft sind groß: Flughäfen werden aus Sicht des Fluggastes zunehmend austauschbar. Umsteiger können oft zwischen mehreren Airlines beziehungsweise Allianzen – und damit Hubs – wählen. In zunehmenden Maße gestalten sie ihre Reiseroute selbst und verzichten auf durchgehende Angebote einer einzelnen Fluggesellschaft. Durch die Expansion der Low-Cost-Carrier im Point-to-Point-Markt an anderen Flughäfen ist Frankfurt ohne ein entsprechendes Angebot für zunehmend preissensible Passagiere innerhalb des Einzugsgebiets nicht mehr erste Wahl. Dies erfordert einen deutlich vertieften Fokus des gesamten Unternehmens auf den Kunden, sei es der Fluggast, die Fluggesellschaft oder der Shop-Betreiber. Mit diesen vielfältigen Kundengruppen generiert Fraport seinen Umsatz und seinen wirtschaftlichen Erfolg und hat die veränderten Ansprüche aufnehmend das Konzern-Leitbild „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ entwickelt.

Das Leitbild und seine Implementierung durch die weiterentwickelte Konzern-Strategie sollen dabei unterstützen, dass Fraport auch künftig einer der bedeutendsten internationalen Flughafen-Betreiber sein wird. Es ist das Bestreben des Unternehmens, sich als Europas bester Flughafen-Betreiber zu etablieren und zugleich weltweit Maßstäbe zu setzen. Dadurch wird die langfristige nachhaltige Entwicklung des Unternehmenswertes gesichert. Fraport positioniert sich als attraktiver Partner für alle Kunden und sichert so seine Wettbewerbsfähigkeit.

Das Leitbild beinhaltet die Unternehmensziele: „Wachstum in Frankfurt und international“, „Serviceorientierter Flughafen-Betreiber“, „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“, „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ und „Lernende Organisation“. Abstrahiert werden diese Ziele durch die Vision „Europas bester Flughafen-Betreiber“.

Konzern-Leitbild



Grafik 3

Wachstum in Frankfurt und international

Zum Erhalt der internationalen Wettbewerbspositionen und zur langfristigen Teilnahme am Wachstum des Luftverkehrs besitzt die nachfrage-, sicherheits- und kostengerechte Bereitstellung von Flughafen-Infrastrukturen unverändert wesentliche Priorität für Fraport. Zudem gewinnt das internationale Netzwerk der Konzern-Gesellschaften weiter an Bedeutung.

Fraport will die Attraktivität des Standorts Frankfurt für Netzwerk-Carrier sichern und weiter erhöhen. Als Grundlage dafür wird die bestehende land- und luftseitige Infrastruktur des Flughafens stetig an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Mit dem in 2012 eröffneten Flugsteig A-Plus ermöglichte Fraport den Star-Alliance-Passagieren, die am Frankfurter Flughafen einen Marktanteil von rund 75 % besitzen, die Möglichkeit für komfortables und schnelles Umsteigen. Das reibungslose Umsteigen sieht Fraport als wichtigstes Kriterium, um als führender Hub-Flughafen in Europa weiterhin bestehen zu können.

Der nächste große Schritt in der Infrastruktur-Entwicklung ist der Bau von Terminal 3. Damit werden am Standort Frankfurt ab dem Jahr 2023 notwendige Kapazitäten für künftiges Verkehrswachstum geschaffen.

Neben den klassischen Hubverkehren mit nahezu stagnierendem Wachstum weisen insbesondere die Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Low-Cost-Verkehr dynamische Wachstumsraten auf. Sie schaffen in zunehmenden Maße nachgefragte Angebote bei Kontinentalverbindungen. Die Erweiterung des Low-Cost-Verkehrs am Standort Frankfurt sieht Fraport als eine weitere Möglichkeit, um dort ein nachhaltig wachsendes Verkehrsangebot zu generieren und eine hohe Verbindungsvielfalt sicherzustellen. Wichtig insbesondere für Point-to-Point-Verkehre ist eine exzellente intermodale Anbindung des Frankfurter Flughafens, die kontinuierlich ausgebaut werden soll.

Das Ergebnis des externen Geschäfts soll in den nächsten Jahren weiter gesteigert werden. Durch den weiteren Ausbau der Auslandsaktivitäten stellt Fraport die Wertschöpfung auf eine breitere Basis und mindert damit Wachstumsrisiken an einzelnen Konzern-Standorten. Dies umfasst die Optimierung des bestehenden Portfolios, wie beispielsweise den mittelfristigen Investitionsbedarf am Standort Lima. Hier soll durch den Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn dem dynamischen Verkehrswachstum der vergangenen Jahre sowie der prognostizierten Entwicklung des Standorts Rechnung getragen werden. Zudem steht die ertrags- und chancenorientierte Erweiterung des Portfolios im Fokus. So rechnet der Vorstand mit der operativen Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen für etwa März 2017. Zugleich wird das Portfolio adjustiert, wenn sich hierfür attraktive Opportunitäten ergeben. Dies ist im vergangenen Geschäftsjahr mit dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. – der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafen Pulkovo in St. Petersburg – gelungen.

Das Segment Retail & Real Estate ist der bedeutendste Ergebnistreiber am Standort Frankfurt. Zukunftsweisende Projekte zur Ergebnissteigerung umfassen die Nutzung neuer Kommunikationsmedien für die Passagierbindung und für die Förderung von Retail-Aktivitäten. Fraport entwickelt innovative Angebote, um dem Passagier entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping-, Gastronomie- und Serviceangebot zu bieten. Hierzu zählen auch die Einführung einer Online-Shopping-Plattform und der Start eines Prämienprogramms für Passagiere und Besucher des Flughafens Frankfurt Ende 2015. Zudem treibt Fraport die Immobilienentwicklung und -vermarktung der Gewerbeflächen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Frankfurt (wie das Mönchhof-Gelände oder Gateway Gardens) weiter voran.

Fraport misst das konzernweite Wachstum und steuert dieses über die Entwicklung unter anderem des Konzern-EBITDA und -Ergebnisses, des ROFRA, der Netto-Finanzverschuldung sowie des Free Cash Flow. Weitere wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wachstum in Frankfurt und international“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 52 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten.

Die wesentlichen Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Flughafen-Infrastrukturen in und außerhalb von Frankfurt ergeben, sind dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75 zu entnehmen.

Serviceorientierter Flughafen-Betreiber

Auf Basis des Leitmotivs „Gute Reise! Wir sorgen dafür“ arbeitet Fraport intensiv daran, konzernweit die Kunden- und Serviceorientierung zu stärken. Fraport profitiert davon, wenn insbesondere Passagiere, Fluggesellschaften, Konzessionäre sowie Frachtabfertiger die Konzern-Flughäfen als Flughäfen ihrer Wahl ansehen. Die Digitalisierung der Flughafen-Prozesse und -services spielt hierbei eine besondere Rolle. Mit der konsequenten Fortführung des Serviceprogramms „Great to have you here!“ soll der Flughafen Frankfurt künftig einen 5-Sterne-Service für seine Passagiere und sonstigen Kunden bieten. Zielsetzung ist es, die allgemeine Zufriedenheit der Passagierkunden am Flughafen Frankfurt (Globalzufriedenheit) langfristig über 80 % zu halten und die Bindung der Fluggäste an den Standort und somit die Wettbewerbsposition des Flughafens Frankfurt langfristig zu stärken.

Ein wichtiger Aspekt der „guten Reise“ ist die nachhaltig deutliche Qualitätsverbesserung im Bereich der Luftsicherheitskontrollen bei gleichzeitiger Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch die geplante Übernahme der Steuerung der Fluggast- und Gepäckkontrolle (§ 5 LuftSiG). Dabei beabsichtigt Fraport, weitestgehend die Gesamtsteuerung von der Bundespolizei zu erhalten, um die Infrastruktur zu modernisieren, Wartezeiten zu verringern und Organisationsstrukturen zu optimieren.

Außerhalb von Frankfurt dokumentiert vor allem der Standort Lima seine Kundenorientierung eindrucksvoll durch eine Vielzahl von Auszeichnungen (unter anderem 1. Platz „Skytrax Best Airport in South America“ 2009–2015, 2. Platz in 2016). Die Qualität der Abfertigungsprozesse und die Kundenzufriedenheit sind auch am Flughafen Antalya von zentraler Bedeutung. An den Standorten Varna und Burgas fördert das „We Care“-Programm die Zufriedenheit der Passagiere in den Bereichen Check-in und Security. Auch am Standort Ljubljana steht die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Serviceorientierter Flughafen-Betreiber“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten.

Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit

Aus den Wettbewerbsbedingungen im Luftverkehr und den getätigten sowie den zukünftig geplanten Investitionsmaßnahmen resultieren finanzielle Belastungen für Fraport, die vor allem aus Betriebskosten sowie aus Abschreibungen und Zinsen bestehen. Der Vorstand steht deshalb vor der Herausforderung, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu erhöhen und das operative wie auch das Konzern-Ergebnis zu steigern.

Um dies im Einklang mit den Zielen der Vision der beste Flughafen-Betreiber zu werden, zu erreichen, ist eine effiziente konzernweite Zusammenarbeit Voraussetzung.

Fraport verfolgt die Ergebnisse der strukturierten Leistungsanalyse der administrativen Bereiche, die in den Jahren 2013 und 2014 erstmalig durchgeführt wurde, konsequent, um wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Dies umfasst die Optimierung der Leistungen und Strukturen in den Strategischen Geschäftsbereichen, Service- und Zentralbereichen sowie die Reduktion von nicht betriebsnotwendigen Leistungen und die Optimierung der Personalstärke. Die laufende Umsetzung ist bis Ende 2020 vorgesehen.

Im Geschäftsfeld Rampe/Passage des Segments Ground Handling ist das Ziel die Erreichung eines langfristig positiven EBIT von 15 Mio € zur Absicherung der Werthaltigkeit des Geschäftsfelds. Eine zusätzliche Herausforderung ergibt sich aus der Novelle des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes. Dazu müssen Veränderungen in der Struktur des Geschäftsfelds und bei der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Services zügig umgesetzt werden.

Angesichts steigender Energiekosten wird die Reduktion des konzernweiten Energieverbrauchs konsequent verfolgt. Ziel ist eine Verbrauchsminderung ohne wesentliche Investitionen von 20% bis 2020.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung der Leistungsindikatoren im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 52 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 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 75 dargestellt werden.

Lernende Organisation

Als lernende Organisation setzt Fraport auf gutes Unternehmertum, Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Die Weiterentwicklung von Fraport zu einer lernenden Organisation bedarf einer bereichs- und standortunabhängigen Vernetzung und Verfügbarkeit von im Konzern vorhandenem Know-how. Dies sieht Fraport als notwendig an, um in Zukunft Risiken und Chancen rechtzeitig zu erkennen. Auf den demografischen Wandel reagiert Fraport personalstrategisch mit einem Recruiting- und Retention-Management sowie einer strategischen Nachfolgeplanung, um Wissen konzernweit zu binden. Zudem unterstützt Fraport künftig noch zielgerichteter die Entwicklung und Qualifizierung von im Unternehmen vorhandenen Potenzialen.

Zu einer lernenden Organisation gehört für Fraport auch, Veränderungen im Markt frühzeitig zu antizipieren, insbesondere vor dem Hintergrund sich verändernder Rahmenbedingungen.

Fraport profitiert als lernende Organisation vor allem vom betrieblichen Know-how seiner Beschäftigten. Der nicht finanzielle Leistungsindikator „1.000-Mann-Quote“, der als Messgröße auch das Wissen der Belegschaft im Zusammenhang mit dem Arbeits- und Gesundheitsschutz widerspiegelt, zeigt, ob Verbesserungen sowie Schulungsmaßnahmen im Rahmen der lernenden Organisation im Bereich des Arbeitsschutzes umgesetzt werden.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Lernende Organisation“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten.

Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn

Der Flugbetrieb ist stets mit direkten und indirekten Belastungen der Anwohner und Umwelt verbunden. In diesem Spannungsfeld stellt sich Fraport seiner unternehmerischen Verantwortung. Soweit dies realisierbar ist, zielt das Unternehmen darauf ab, die Belastungen aus dem Flughafen-Betrieb zu reduzieren. Hierzu zählen unter anderem der Klima- sowie der Natur- und Ressourcenschutz. Im Bereich des Klimaschutzes will Fraport insbesondere am Standort Frankfurt die CO₂-Emissionen relativ pro Verkehrseinheit als auch absolut senken.

Auch der aktive und passive Schallschutz trägt dazu bei, die Auswirkungen des Luftverkehrs am Standort Frankfurt zu begrenzen. Ein Beispiel für lärm-mindernde Maßnahmen sind emissionsabhängige Flughafen-Entgelte. Dies gibt Fluggesellschaften einen finanziellen Anreiz, Flugzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen einzusetzen und lärmärmere Flugverfahren zu nutzen.

An den übrigen Konzern-Flughäfen werden die Lärmschutzmaßnahmen vor Ort entsprechend der lokalen Anforderungen gesteuert.

Ein guter Arbeitgeber zu sein, hat für Fraport große Bedeutung. Die Mitarbeiterzufriedenheit dient dem Konzern als ein wesentlicher nicht finanzieller Leistungsindikator, die faire und anerkennende Zusammenarbeit von Beschäftigten und Führungskräften zu reflektieren. Zudem legt Fraport unter anderem Wert auf eine hohe Arbeitsplatzsicherheit sowie einen umfassenden konzernweiten Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Als aktiver Partner für die Region unterstützt Fraport sportliche, soziale und kulturelle Vereine und Institutionen, beispielsweise regionale Kinder- und Jugendprojekte, Initiativen für Menschen mit Migrationshintergrund, Minderheiten sowie sozial Benachteiligte. Des Weiteren fördert der Fraport-Umweltfonds seit 1997 im Nachbarschaftsrahmen des Flughafens die Realisierung von ökologischen Projekten zu den Themen Biodiversität, Klimaschutz und Umweltbildung.

Wesentliche Leistungsindikatoren des Unternehmensziels „Fairness und Anerkennung für Partner und Nachbarn“ sind dem Kapitel „Steuerung“ ab Seite 32 zu entnehmen. Eine Beschreibung der Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden, diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2016 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten.

Eine darüber hinausführende Beschreibung ergriffener Maßnahmen im Bereich Gesellschaft und Umwelt ist im gleichnamigen Kapitel des Lageberichts enthalten. Ausführliche Informationen sind auf der Konzern-Homepage www.fraport.de veröffentlicht.

Steuerung

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

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Aus der in 2016 weiterentwickelten Strategie haben sich für das vergangene Geschäftsjahr keine grundlegenden Änderungen ergeben. Der Vorstand steuert den Konzern unverändert nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die sich weiterhin aus der Konzern-Strategie ableiten.

Im Bereich der nicht finanziellen Leistungsindikatoren wurde zu Beginn des Geschäftsjahres 2016 die Ermittlung der Anlagenverfügbarkeitsquote angepasst. Berücksichtigt wird nun die Verfügbarkeit für die Passagiere und nicht mehr die rein technische Funktionsfähigkeit. Nähere Informationen zu diesem Thema beinhaltet der entsprechende Abschnitt im folgenden Kapitel.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Die wachstumsorientierte Entwicklung finanzieller Leistungsindikatoren ist für Fraport maßgeblich für den langfristigen Unternehmenserfolg. Ihre übergeordnete Bedeutung spiegelt sich in der Konzern-Strategie als Bewertungsmaßstab der Unternehmensziele „Wachstum in Frankfurt und international“ sowie „Wirtschaftlich erfolgreich durch optimale Zusammenarbeit“ wider.

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

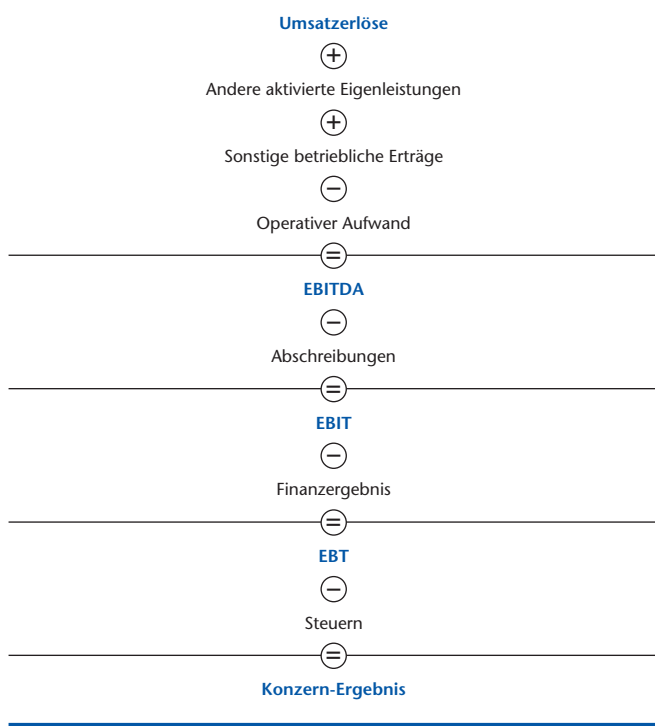
Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr ist in den Kapiteln „Ertragslage Konzern“, „Vermögens- und Finanzlage“ sowie „Wertorientierte Steuerung“ ab Seite 52 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2017 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten.

Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage – als wesentlicher Bestandteil der Quartals- und Konzern-Abschlussberichterstattung – umfasst die Darstellung und Erläuterung maßgeblicher Ergebnisbestandteile und -kennzahlen. Während die Ertragslage im Rahmen der turnusgemäßen Berichterstattung vergangenheitsorientiert über die Geschäftsentwicklung berichtet und in der Prognoseberichterstattung prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige Steuerung des Unternehmens.

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

Berechnung wesentlicher finanzieller Leistungsindikatoren



Grafik 4

Das EBITDA sowie das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS) und damit indirekt das Konzern-Ergebnis sind Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 38; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im „Glossar“ auf Seite 202 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 **Gearing Ratio**, des **Operativen Cash Flows** und des **Free Cash Flows** von wesentlicher Bedeutung.

Die Höhe des Eigenkapitals beziehungsweise der Eigenkapitalquote stellt für Fraport die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich. In diesem Zusammenhang stand auch der Börsengang des Unternehmens im Geschäftsjahr 2001, der zu einer maßgeblichen Erhöhung des Eigenkapitals um rund 900 Mio € führte und die wesentliche Basis zur Finanzierung des Ausbaus am Standort Frankfurt sowie des externen Geschäfts bildete.

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Liquidität beziehungsweise die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. 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.

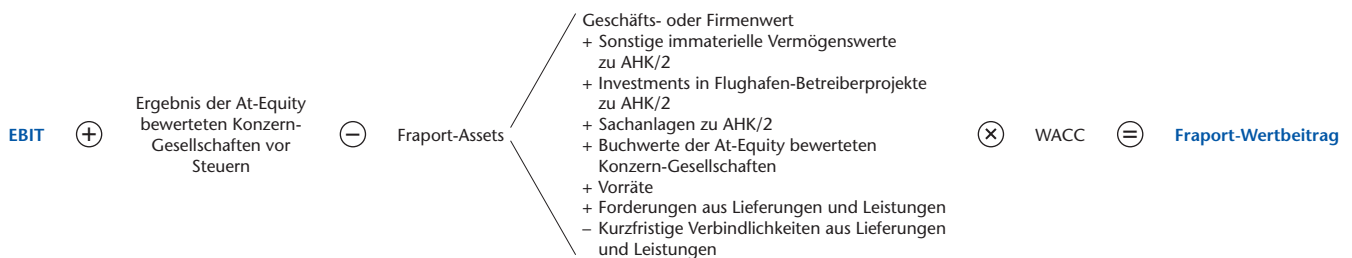
Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den Operativen und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft des Konzerns. Der Free Cash Flow gibt Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Konzern aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode 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, oder können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden (Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im „Glossar“ auf Seite 202 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.

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

Berechnung des Fraport-Wertbeitrags



Grafik 5

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

Den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt Fraport unter Anwendung des Capital-Asset-Pricing-Modells. Aufgrund des sich ständig ändernden wirtschaftlichen Umfelds, des Zinsniveaus und/oder der Risiko- und Finanzierungsstruktur kontrolliert Fraport den WACC regelmäßig und passt diesen bei Bedarf an. Der WACC wird für die wertorientierte Steuerung des Fraport-Konzerns verwendet. Für Details zur Anwendung des Kapitalkostensatzes im Rahmen von Impairment Tests wird auf Tz. 4 des Konzern-Anhangs verwiesen. Im Geschäftsjahr 2016 lag der WACC bei 8,6 % (vor Steuern, im Vorjahr: 8,6 %).

Für das Geschäftsjahr 2017 wird erstmalig ein regulatorisch spezifisch definierter WACC berechnet und ausschließlich für die Kalkulation der Flughafen-Entgelte herangezogen. Die wesentlichen Abweichungen gegenüber der bisherigen Berechnungsmethode des WACC nach den Empfehlungen des IDW (Institut der Wirtschaftsprüfer) beziehen sich insbesondere auf die Berechnung der Kapitalstruktur. Im Ergebnis wird ein WACC in Höhe von 6,7 % (vor Steuern) festgelegt. Dieser setzt sich wie folgt zusammen:

Berechnung des WACC

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

Grafik 6

Entgegen der bisherigen Berechnungsmethodik nach den Empfehlungen des IDW wurde in der nunmehr angepassten Vorgehensweise einmalig unverzinsliches Fremdkapital einbezogen. Ferner wurden Wertpapiere des Anlagevermögens nicht mehr mit der Finanzverschuldung saldiert. Im Ergebnis hat sich daher der Fremdkapitalanteil erhöht und folglich der Eigenkapitalanteil verringert.

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 (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 38; Definitionen zur Berechnung der Finanzkennzahlen sind im „Glossar“ auf Seite 202 zu finden).

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zur finanziellen Entwicklung misst sich Fraport an der Entwicklung „nicht finanzieller Leistungsindikatoren“, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind und sich vor allem aus den Unternehmenszielen „Serviceorientierter Flughafen-Betreiber“, „Lernende Organisation“ sowie „Fairness & Anerkennung für Partner und Nachbarn“ der Konzern-Strategie ergeben. Zu diesen Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität und der Arbeits- und Gesundheitsschutz der Beschäftigten. Für eine bessere Steuerung hat Fraport die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ und „Attraktivität als Arbeitgeber“ zugeordnet.

Die im Sinne des DRS 20 wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für Fraport sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 65 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2017 sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, ist auf der Konzern-Homepage www.fraport.de zu finden. Die Online-Berichterstattung ist kein Bestandteil der Konzern-Abschlussprüfung durch den 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 Messbarkeit und Steuerung der Qualität und Kundenzufriedenheit nutzt Fraport eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den wichtigsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere, die **Pünktlichkeitsquote**, die **Gepäck-Konnektivität** und die **Anlagenverfügbarkeitsquote**. Über den Standort Frankfurt hinaus steht an den Konzern-Flughäfen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagiere im Fokus. Aufgrund der Kontrolle über die jeweiligen Konzern-Gesellschaften werden im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung die Zufriedenheitswerte derjenigen Flughäfen angegeben, an denen Fraport mindestens 50% der Eigenkapital-Anteile hält.

Die Globalzufriedenheit beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit der Reiseprozesskette und dem Service am Standort Frankfurt. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt Fraport unverändert einen Wert von mindestens 80% an. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 entspricht dies einer Steigerung um zehn Prozentpunkte. Sowohl in Frankfurt als auch an den weiteren Konzern-Standorten werden die Globalzufriedenheit sowie die Zufriedenheit der Passagiere mit den Konzern-Flughäfen vor allem durch Befragungen erhoben. Die Zufriedenheit der Passagiere ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 38).

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

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

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Bewegung wichtig. Fraport erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der Anlagenverfügbarkeitsquote. Bis 2015 wurde die Quote auf Basis der technischen Verfügbarkeit erhoben, seit 2016 wird die Quote anhand der Verfügbarkeit für die Passagiere ermittelt. Das bedeutet, dass nur funktionierende Anlagen berücksichtigt werden, die im für Passagiere zugänglichen Bereich liegen. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte wurde nicht vorgenommen. Fraport zielt weiterhin auf eine Verfügbarkeitsquote von weit über 90%.

Attraktivität als Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität als Arbeitgeber für Fraport ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs. Unter Attraktivität versteht Fraport die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter. Um seine Attraktivität als Arbeitgeber messbar zu machen und steuern zu können, nutzt Fraport verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie Kennzahlen des **Arbeitsschutzes** und **Gesundheitsmanagements**.

Die Mitarbeiterzufriedenheit, die jährlich durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG sowie 15 weiterer Konzern-Gesellschaften – darunter Lima und Ljubljana – erhoben wird, ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Fraport ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl der Mitarbeiterzufriedenheit errechnet sich dabei aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt mögliche Verbesserungspotenziale auf. Trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen strebt der Vorstand eine Stabilisierung und langfristig kontinuierliche Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Der Zielwert von besser als 3,0 wurde auch im vergangenen Geschäftsjahr erreicht. Diese Entwicklung soll weiter verfestigt werden (Indexwert analog Schulnotensystem). Die Mitarbeiterzufriedenheit ist zudem Bestandteil der Vorstandsvergütung (siehe auch Kapitel „Vergütungsbericht“ ab Seite 38).

Zentrales Element zur Erhöhung der Attraktivität ist ebenfalls der Gesundheits- und Arbeitsschutz. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, braucht Fraport leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiter. Dabei misst Fraport die Arbeits- und Gesundheitssituation der Beschäftigten unter anderem anhand der Anzahl der Arbeitsunfälle. Ziel ist, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken. Der Vorstand berichtet die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Verhältnis zu 1.000 Beschäftigten (die sogenannte „1.000-Mann-Quote“). Ziel ist eine konzernweite 1.000-Mann-Quote, die bis zum Jahr 2020 dauerhaft einen Wert unter 25 erreichen soll.

Finanzmanagement

Zentrale Ziele des Finanzmanagements sind die **Liquiditätssicherung**, die **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, die **Rentabilität** und die **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird grundsätzlich, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung – über den operativen Cash Flow – als auch durch die Außenfinanzierung – mittels Fremdkapital – sichergestellt. Im Folgenden wird dargestellt, wie das Finanzmanagement in der Fraport AG sowie in den Konzern-Gesellschaften 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. Kreditaufnahmen können im Einklang mit der Konzern-Finanzrichtlinie sowohl mit einem fixen als auch einem variablen Zinssatz aufgenommen werden. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden. Darüber hinaus hält die Fraport AG zur Sicherstellung und Gewährleistung einer ständigen 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. Zur Begrenzung daraus resultierender finanzwirtschaft-

licher Risiken wird die Liquidität breit diversifiziert angelegt. Basierend auf dieser Strategie hat es innerhalb des Asset Managements im vergangenen Geschäftsjahr keine Ausfälle oder Verluste gegeben. Zur Verbesserung der Rentabilität wird innerhalb des Assets Managements zum Großteil in Unternehmensanleihen mit Rating – in selektiven Fällen aber auch ohne Rating – investiert. Ein Großteil der Anlagen bezieht sich dabei auf börsennotierte Unternehmensanleihen und Commercial Paper, Termingeldanlagen bei Banken sowie Schuldscheindarlehen. Sämtliche Anlagen sind fungibel beziehungsweise können jederzeit kurzfristig liquidiert werden.

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

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

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 58 lediglich auf die Fraport AG sowie die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im In- und Ausland. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaften, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 75 dargestellt.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 924.344.190 €. Es ist in 92.434.419 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2016 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 923.570.540 € (92.357.054 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2016 51,32%. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,32% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,00%. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß der letzten offiziellen Meldungen nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2016): Deutsche Lufthansa AG 8,44% und Lazard Asset Management LLC 5,05%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch Konzern-Anhang Tz. 31). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2016 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.430 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Auf der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung diente auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Im Zusammenhang mit dem planmäßigen Auslaufen des MSOP 2005 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. März 2015 das bedingte Kapital aufgehoben und die ersatzlose Streichung des diesbezüglichen Passus in § 4 Absatz 4 der Satzung beschlossen.

Abhängigkeitsbericht

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,32% (im Vorjahr: 31,34%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,00% (im Vorjahr: 20,01%) 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 § 315 Absatz 5 HGB in Verbindung mit § 289a HGB – zugleich für den Aufsichtsrat – über die gemäß § 289a HGB angabepflichtigen Inhalte sowohl für die Fraport AG als auch für den Fraport-Konzern. Darüber hinaus berichten Vorstand und Aufsichtsrat gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) im Rahmen eines Corporate Governance Berichts jährlich über die Corporate Governance und veröffentlichen diesen im Zusammenhang mit der Gemeinsamen Erklärung zur Unternehmensführung. Die Gemeinsame Erklärung zur Unternehmensführung sowie der Corporate Governance Bericht sind im Kapitel „An unsere Aktionäre“ des Geschäftsberichts und auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Investor Relations veröffentlicht.

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

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

Vergütungsbericht

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

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2016

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind im 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, in der Regel jährlich, auf ihre Angemessenheit geprüft.

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

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

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

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

50 % der ermittelten Tantieme stehen unter einem Rückzahlungsvorbehalt. Erreichen EBITDA und ROFRA für das erste Folgejahr im Durchschnitt nicht mindestens 70 % der entsprechenden Kennzahlen für das relevante Geschäftsjahr, muss das Vorstandsmitglied 30 % der Tantieme an die Fraport AG zurückzahlen. Bei einer entsprechenden Abweichung im zweiten Folgejahr gegenüber dem relevanten Geschäftsjahr beträgt der zurückzuzahlende Anteil der Tantieme 20 %. Eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung besteht für jedes Folgejahr gesondert und ist für jedes Folgejahr separat zu prüfen.

Ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine Verschlechterung der relevanten Geschäftszahlen auf Ursachen außerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorstands beruht, kann er unter Berücksichtigung der Leistungen des Vorstandsmitglieds nach billigem Ermessen eine Tantieme gewähren beziehungsweise von einer Rückzahlung ganz oder teilweise absehen. Ist ein Vorstandsmitglied nicht für ein volles Geschäftsjahr im Amt, wird die Tantieme zeitanteilig gekürzt.

Mit langfristiger Anreizwirkung (Long-Term Strategy Award, LSA)

Mit dem LSA wird ein zusätzlicher langfristig angelegter Anreiz geschaffen, die Interessen der wesentlichen Interessengruppen (Stakeholder) der Fraport AG, nämlich der Arbeitnehmer, Kunden und Aktionäre, angemessen und dauerhaft zu berücksichtigen.

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr 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 2016 bis 2018 mit Auszahlung 2019 ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt.

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

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

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

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

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

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

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

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70% und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30% gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2016 wurden als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 Performance-Shares und an die übrigen Vorstandsmitglieder 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem 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 allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate andauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 529,7 Tsd € (im Vorjahr: 579,4 Tsd €), Anke Giesen 341,1 Tsd € (im Vorjahr: 384,0 Tsd €), Michael Müller 304,5 Tsd € (im Vorjahr: 227,0 Tsd €), Peter Schmitz 51,2 Tsd € (im Vorjahr: 133,9 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 410,3 Tsd € (im Vorjahr: 380,4 Tsd €).

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

Vergütung des Vorstands 2016

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)			
	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen ¹⁾	25,2	36,0	36,0	36,0
Summe ¹⁾	440,2	451,0	451,0	451,0
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	766,7	783,3	–	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2017)	120,0	–	–	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2018)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2015 (1.1.2015 bis 31.12.2018) ³⁾	370,2	–	–	–
Tranche 2016 (1.1.2016 bis 31.12.2019) ³⁾	–	458,1	0,0	810,0
Summe ⁴⁾	1.697,1	1.812,4	451,0	2.281,1
Versorgungsaufwand ⁵⁾	502,5	492,0	492,0	492,0
Gesamtvergütung	2.199,6	2.304,4	943,0	2.773,1

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

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2016 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2016.

Die Rückstellung wurde unter Berücksichtigung von Sondereffekten insbesondere durch den Verzicht der Vorstände auf Zahlungen im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt entsprechend reduziert.

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

⁴⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €.

Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2015	2016
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	25,2	36,0
Summe	440,2	451,0
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	724,1	797,1
Mehrfährige variable Vergütung		
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2012 (1.1.2012 bis 31.12.2014)	40,0	–
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2015)	–	60,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2011 (1.1.2011 bis 31.12.2014)	489,0	–
Tranche 2012 (1.1.2012 bis 31.12.2015)	–	406,3
Summe ³⁾	1.693,3	1.714,4
Versorgungsaufwand	502,5	492,0
Gesamtvergütung	2.195,8	2.206,4

¹⁾ Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2016 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die TantiemEZahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 2.380,00 € für das Geschäftsjahr 2016.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2016 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2015.

³⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €.

Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap, wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

												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)			
												2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	2015	2016	2016 (Min)	2016 (Max)	2015	2016	2016 (Min)	2016 (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
												33,3	31,6	31,6	31,6	30,3	31,7	31,7	31,7	41,0	46,6	46,6	46,6
												333,3	331,6	331,6	331,6	330,3	331,7	331,7	331,7	361,0	366,6	366,6	366,6
												541,2	552,9	–	674,8	490,1	552,9	–	674,8	541,4	541,4	–	541,4
												90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	90,0	–	–	–
												–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5
												281,7	–	–	–	281,7	–	–	–	281,7	–	–	–
												–	348,7	0,0	616,5	–	348,7	0,0	616,5	–	348,7	0,0	616,5
												1.246,2	1.323,2	331,6	1.735,4	1.192,1	1.323,3	331,7	1.735,5	1.274,1	1.346,7	366,6	1.637,0
												146,8	134,8	134,8	134,8	127,8	121,6	121,6	121,6	345,5	341,1	341,1	341,1
												1.393,0	1.458,0	466,4	1.870,2	1.319,9	1.444,9	453,3	1.857,1	1.619,6	1.687,8	707,7	1.978,1

Tabelle 7

												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)			
												2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016 ¹⁾				
												300,0	300,0	300,0	300,0	320,0	320,0	320,0	320,0				
												33,3	31,6	30,3	31,7	41,0	46,6	46,6	46,6				
												333,3	331,6	330,3	331,7	361,0	366,6	366,6	366,6				
												511,1	562,7	387,0	534,5	551,0	544,5	544,5	544,5				
												20,0	–	22,5	–	30,0	–	–	–				
												–	45,0	–	45,0	–	45,0	–	45,0				
												186,1	–	140,5	–	372,2	–	–	–				
												–	231,9	–	141,3	–	309,2	–	309,2				
												1.050,5	1.171,2	880,3	1.052,5	1.314,2	1.265,3	1.265,3	1.265,3				
												146,8	134,8	127,8	121,6	345,5	341,1	341,1	341,1				
												1.197,3	1.306,0	1.008,1	1.174,1	1.659,7	1.606,4	1.606,4	1.606,4				

Tabelle 8

Pensionsverpflichtungen

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

Pensionsverpflichtungen

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2015	Veränderung 2016	Verpflichtung 31.12.2016
Dr. Stefan Schulte	6.265	1.034	7.299
Michael Müller	418	151	569
Dr. Matthias Zieschang	2.984	599	3.583
Anke Giesen	421	184	605
Insgesamt	10.088	1.968	12.056

Tabelle 9

Sonstige Vereinbarungen

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

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

Der Dienstvertrag des ehemaligen Vorstandsmitglieds Peter Schmitz sieht für seine Beendigung des Dienstverhältnisses zum 31. August 2014 ein zweijähriges Wettbewerbsverbot vor. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss wurde auf das Wettbewerbsverbot verzichtet. Des Weiteren erhielt Herr Schmitz im Geschäftsjahr 2016 für die LTIP Tranche 2012 eine Auszahlung in Höhe von EUR 206,2 Tsd € und für die LSA-Tranche 2013 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 25 Tsd €.

Sonstige Leistungen

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016

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

zwei Ausschussmitgliedschaften gezahlt. Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800€. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 55).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2016 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2016

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	16.000,00	59.750,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	8.000,00	40.500,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	9.600,00	37.100,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	5.600,00	38.100,00
Gerber	Peter	22.500,00	0,00	4.800,00	27.300,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	13.600,00	68.600,00
Kaufmann	Frank-Peter	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Klemm	Lothar	33.750,00	10.000,00	14.400,00	58.150,00
Krieg	Dr. Roland	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	6.400,00	33.900,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	8.800,00	36.300,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	13.600,00	46.100,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	18.400,00	50.900,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	12.000,00	44.500,00
		528.750,00	155.000,00	218.400,00	902.150,00

Tabelle 10

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2016

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Auch aufgrund streik- und witterungsbedingter Flugausfälle sowie Buchungszurückhaltungen infolge terroristischer Anschläge in Europa hat sich die Passagierzahl am Standort Frankfurt im vergangenen Geschäftsjahr um 0,4% auf knapp 61 Mio Reisende verringert. Im Cargo-Bereich spiegelte sich die Belebung der Weltkonjunktur ab dem zweiten Halbjahr 2016 in einem Anstieg um 1,8% auf rund 2,1 Mio Tonnen wider. Die Konzern-Flughäfen zeigten eine uneinheitliche Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr. Während die Konzern-Flughäfen Antalya und St. Petersburg rückläufige Passagierzahlen verzeichneten, entwickelten sich die Flughäfen in Lima, Burgas, Varna und Xi'an deutlich positiv.

Finanziell wies der Fraport-Konzern in 2016 insbesondere aufgrund von Einmaleffekten eine positive Entwicklung aus. Der Konzern-Umsatz lag aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis um 12,7 Mio € (-0,5%) unter dem Vorjahreswert bei 2.586,2 Mio €. Bereinigt um Konsolidierungskreis-Veränderungen aus dem Anteilsverkauf an der FCS sowie dem Verkauf der Air-Transport IT Services erhöhte sich der Konzern-Umsatz um 46,2 Mio € (+1,8%). Hierzu trugen – bei leicht rückläufigem Passagieraufkommen in Frankfurt – unter anderem höhere Erlöse aus Grundstücksverkäufen sowie die Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star und Fraport USA Inc. mit rund 41 Mio € bei. Das Konzern-EBITDA verbesserte sich spürbar um 24,2% auf 1.054,1 Mio €. Die Zunahme des EBITDA resultiert vor allem aus den einmaligen Erlösen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. in Höhe von 40,1 Mio € sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts mit 198,8 Mio € nach Berücksichtigung der Zahlungsverpflichtung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA). Das Konzern-Ergebnis wuchs um 34,8% auf 400,3 Mio €. Der Free Cash Flow lag in Höhe von 301,7 Mio € weiter im deutlich positiven Bereich.

Angesichts des geopolitisch schwierigen Umfelds, mit zum Teil deutlichen Verkehrsrückgängen an den Konzern-Flughäfen, bezeichnet der Vorstand die operative Entwicklung des Fraport-Konzerns im Geschäftsjahr 2016 als solide.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2016 erneut ein Wachstum, das sich im Rahmen der Erwartungen zu Beginn des vergangenen Jahres bewegte. Die Wachstumsrate des Welthandels blieb hingegen mit 1,9% deutlich hinter den Erwartungen zurück.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2016	2015
Welt	+3,1	+3,2
Eurozone	+1,7	+2,0
Deutschland	+1,9	+1,7
USA	+1,6	+2,6
China	+6,7	+6,9
Japan	+0,9	+1,2
Welthandel	+1,9	+2,7

¹⁾ Angaben 2016: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IWF, Januar 2017), Deutsches BIP: Statistisches Bundesamt, Schnellmeldung (12. Januar 2017).

Tabelle 11

Der zu Jahresbeginn prognostizierte Aufschwung der Weltkonjunktur begann im zweiten Quartal. Dies führte dazu, dass der globale Warenhandel im dritten Quartal eine deutlich positivere Entwicklung nehmen konnte, nachdem dieser zuvor stagnierende Tendenzen aufwies. Dabei haben die fortgeschrittenen und aufstrebenden Volkswirtschaften in etwa gleichermaßen zur Belebung der Weltkonjunktur beigetragen. Der wichtige US-Markt konnte im Jahresverlauf das Expansionstempo merklich beschleunigen. In Japan wirkte ein neues Konjunkturpaket stützend. In den großen fortgeschrittenen Volkswirtschaften blieb die Geldpolitik außerordentlich expansiv ausgerichtet und finanzpolitische Konsolidierungen wurden aufgeschoben.

Auch in wichtigen Schwellenländern wie China und Indien waren expansive wirtschaftspolitische Maßnahmen für die Zunahme der Zuwachsraten des Bruttoinlandsprodukts im Sommer verantwortlich. In China scheinen sich die Wachstumsraten jedoch dauerhaft unter dem Niveau der Vorjahre einzupendeln. Schließlich entschärften sich die rezessiven Tendenzen in rohstoffexportierenden Schwellenländern wie Russland und Brasilien, da Notierungen vieler Industrie- und Agrarrohstoffe seit einigen Monaten wieder moderat aufwärtsgerichtet sind. Zudem durchschritt der Ölpreis sein Tal im Januar 2016 und stabilisierte sich zum Jahresende aufgrund einer Einigung zur Fördermengenbegrenzung innerhalb der OPEC bei einem Preis um 50 US-\$ pro Barrel, wovon die ölexportierenden Länder profitierten. Der russische Rubel wertete allerdings im Jahresverlauf gegenüber dem US-\$ weiter ab. China intervenierte am Devisenmarkt, um den Außenwert des Renminbi nicht sinken zu lassen.

Im Euroraum setzte sich die moderate Erholung fort. Die befürchteten negativen konjunkturellen Effekte des Referendums über den Austritt Großbritanniens aus der EU und ein Wiederaufflammen der Eurokrise nach dem Scheitern des Reformvorhabens in Italien blieben aus. Die Stimmung von Produzenten und Konsumenten in der EU ist seit dem Spätsommer wieder positiver. Das Bruttoinlandsprodukt in der Eurozone wuchs 2016 um geschätzte 1,7%. Trotz des anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwungs sinkt die Arbeitslosenquote im Euroraum nur langsam und lag im September bei 10,0%.

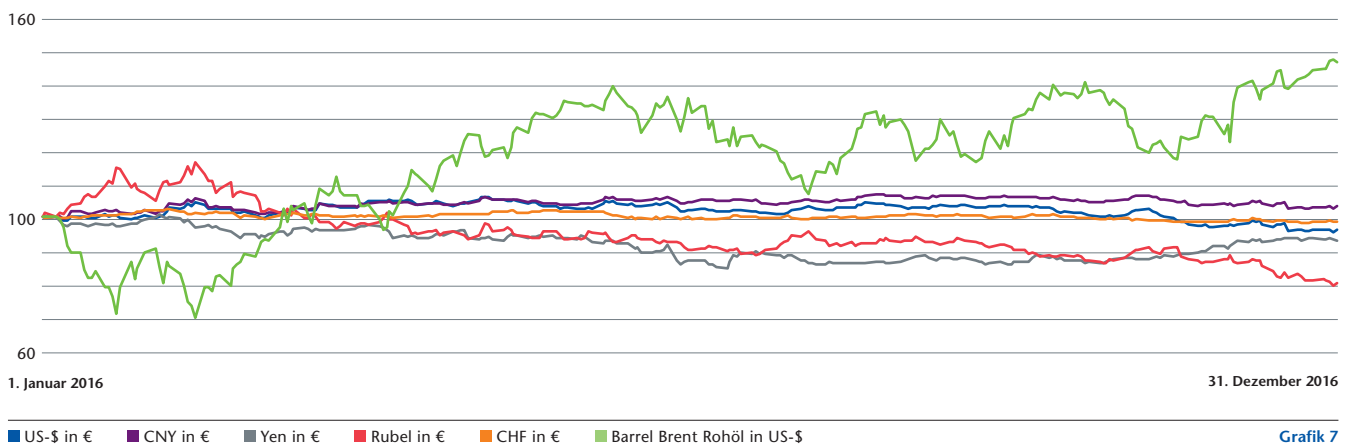
Der moderate wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland wurde im letzten Jahr hauptsächlich von privatem sowie staatlichem Konsum getragen, der durch eine Bevölkerungszunahme in den vergangenen Jahren getrieben war. Das Bruttoinlandsprodukt legte 2016 folglich um 1,9% zu. Kaum Impulse kamen, im Unterschied zu vergangenen Aufschwüngen, dabei bislang vom Export. Die nur zögerliche Erholung der für Deutschland wichtigen Handelspartner im übrigen Euroraum, die deutliche Verlangsamung des Wachstums in China sowie die geringere Nachfrage der rohstoffexportierenden Schwellenländer dürften hierfür

ausschlaggebend gewesen sein. Die schwächere Nachfrage gleicht den stimulierenden Effekt eines seit dem Frühsommer gegenüber dem US-\$ leicht abwertenden € aus.

Die kurz- und langfristigen Zinsen sind im Euroraum im zurückliegenden Jahr weiter gesunken. So lag der durchschnittliche 6-Monats-Euribor im negativen Bereich bei -0,17% (im Vorjahr: 0,05%). Im langfristigen Bereich fiel der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap von 0,88% auf 0,53%.

Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2016

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 des globalen Luftverkehrsmarkts

Für das Geschäftsjahr 2016 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 5,5%. Das Luftfrachtaufkommen legte um 3,5% zu. Beim Passagieraufkommen erreichten die europäischen Flughäfen mit 5,0% ein leicht geringeres Wachstum. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit +4,1% über dem Gesamtmarkt. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs um 3,4%. Die Cargo-Tonnage steigerte sich um 3,4%. Das Wachstum bewegte sich in etwa auf Weltniveau.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2016	Luftfracht 2016
Deutschland	+3,4	+3,4
Europa	+5,0	+4,1
Nordamerika	+3,9	+1,7
Lateinamerika	+2,2	+1,5
Nah-/Mittelost	+9,4	+5,8
Asien/Pazifik	+9,0	+4,5
Afrika	-1,9	+0,6
Welt	+5,5	+3,5

Quelle: ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 23. Februar 2017), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 7. Februar 2017).

Tabelle 12

Wesentliche Ereignisse

Terrorgefahr beeinflusst Luftverkehr in Europa

Die sich im vergangenen Geschäftsjahr ereigneten Terroranschläge in der Türkei, Paris und Nizza, an den internationalen Flughäfen in Brüssel-Zaventem und Istanbul-Atatürk, Anschläge in Bayern sowie zuletzt Ende Dezember der Terroranschlag auf einen Weihnachtsmarkt in Berlin, beeinflussten das Reiseverhalten der Passagiere. Der insbesondere touristische Verkehr nach Nordafrika entwickelte sich mit den Terroranschlägen in Tunesien und Ägypten bereits seit Jahren rückläufig. Viele Reiseveranstalter strichen nordafrikanische Ziele aus dem Programm. Das Urlaubsland Türkei ist insbesondere aufgrund der Anschläge in Istanbul sowie der anhaltenden terroristischen Bedrohungslage im gesamten Land besonders betroffen. Urlaubsreisen gingen im letzten Geschäftsjahr, insbesondere an die türkische Riviera, deutlich zurück. Demgegenüber profitierten alternative Reiseziele wie die Kanaren, die Balearen, Portugal, Griechenland sowie Bulgarien von den veränderten Verkehrsströmen. Da diese Ziele keine hinreichenden Bettenkapazitäten anbieten konnten, wurden verstärkt Urlaubsreiseziele, die aufgrund ihrer geografischen Nähe nicht ausschließlich mit dem Flugzeug erreicht werden können wie Österreich, Italien und Kroatien, gebucht. Hierdurch kam es zu einer Nachfrageverschiebung von Flugreisen zu Auto-, Bus- sowie Zugreisen.

Auch touristische Verkehre von interkontinentalen Destinationen nach Frankfurt wurden von den Geschehnissen in Europa negativ beeinflusst, da die Ereignisse in Paris und Brüssel zu einer rückläufigen Nachfrage nach Europa-Rundreisen, vor allem aus Fernost und Nordamerika, führten.

Verkauf von Anteilen an der Thalita Trading Ltd.

Am 21. Oktober 2016 hat Fraport den Verkauf von 10,5 % der Anteile an der Muttergesellschaft der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg – der Thalita Trading Ltd. – sowie einer gegenüber der Thalita Trading Ltd. bestehenden Darlehensforderung an die Qatar Investment Authority abgeschlossen. Aus dem Verkauf resultierte ein Veräußerungsgewinn in Höhe von 40,1 Mio €, der sich in voller Höhe auf das Konzern-EBITDA und -EBIT sowie mit 36,4 Mio € auf das Konzern-EBT des Geschäftsjahres 2016 ausgewirkt hat. Auf das Konzern-Ergebnis entfiel ein Betrag in Höhe von 35,9 Mio €. Der verbleibende Anteil von 25 % wird weiterhin At-Equity in den Konzern-Abschluss einbezogen. Die Fraport AG behält die Rolle des operativen Flughafen-Betreibers. Einzelheiten zu den bilanziellen Auswirkungen sind dem Konzern-Anhang in Tz. 2 zu entnehmen.

Entschädigungszahlung für Manila-Projekt

In der ersten Oktoberhälfte 2016 hat die Fraport AG Zahlungen in Höhe von rund 270 Mio US-\$ (241,2 Mio €) von der im Zusammenhang mit dem Terminalprojekt in Manila bestehenden Projektgesellschaft PIATCO erhalten. Die PIATCO hatte zuvor im Zusammenhang mit dem Terminal-Projekt am Flughafen Manila Entschädigungszahlungen von der philippinischen Regierung aufgrund eines im Jahr 2016 rechtskräftig gewordenen Beschlusses des Obersten Gerichtshofs der Philippinen aus dem Jahr 2015 erhalten. Im Gegenzug macht die Fraport AG keine weiteren Ansprüche im Zusammenhang mit der Enteignung des Terminal-Projekts in Manila geltend. Von dem zugeflossenen Betrag hat die Fraport AG an die Bundesregierung für die im Geschäftsjahr 2008 erhaltene Zahlung im Zusammenhang mit einer GKA, Rückzahlungen in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € zu leisten (hiervon wurden Ende Dezember 2016 bereits 34,1 Mio € gezahlt). Der verbleibende Betrag in Höhe von 198,8 Mio € erhöhte sowohl das Konzern-EBITDA als auch das Konzern-EBIT. Unter Berücksichtigung von Währungskurseffekten erhöhte die Zahlung das Konzern-EBT um 189,6 Mio €. Auf das Konzern-Ergebnis entfiel ein Betrag in Höhe von 121,4 Mio €. Die Auswirkung der Zahlung ist im Konzern-Anhang in Tz. 1, die Veränderungen der Risiken gegenüber dem Vorjahr zum Manila-Projekt sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75 dargestellt.

Ryanair fliegt zum Sommerflugplan 2017 ab Frankfurt

Die irische Fluggesellschaft Ryanair bietet ab dem Sommerflugplan 2017 zunächst vier Verbindungen ab Frankfurt an. Die ersten Destinationen mit täglicher Frequenz werden Palma de Mallorca (PMI), Alicante (ALC), Málaga (AGP) und Faro (FAO) sein. Mittelfristig wird Fraport auf die wachsende Nachfrage nach Low-Cost-Angeboten auch durch entsprechende Anpassungen in den Passagier- und Terminalprozessen reagieren. Mit der Stationierung von zwei Flugzeugen wird die Fluggesellschaft etwa 400 Tsd Kunden in 2017 befördern.

Antrag zur Erhöhung der Flughafen-Entgelte in Frankfurt ab 2017 genehmigt

Der Antrag zur Erhöhung der Flughafen-Entgelte im Geschäftsjahr 2017 am Standort Frankfurt wurde vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) genehmigt. Der neue Entgeltrahmen trat am 1. Januar 2017 in Kraft und beinhaltet eine Erhöhung der Flughafen-Entgelte gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 von insgesamt 1,9 %. Die Behörde hat auch ein Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum auf neuen interkontinentalen und kontinentalen Flügen zu Destinationen außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät genehmigt.

Neues Joint Venture zur Weiterentwicklung des Duty Free-Geschäfts am Standort Frankfurt

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 haben das Handelsunternehmen Gebr. Heinemann SE & Co. KG und Fraport den Betrieb des Joint Ventures „Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG“ aufgenommen. Das Joint Venture, an dem beide Partner mit jeweils 50% beteiligt sind, betreibt insgesamt 27 bereits bestehende Geschäfte am Flughafen Frankfurt, den Großteil davon unter der Marke Heinemann Duty Free und Travel Value. Besonders die sich ergebenden Wachstumsperspektiven im digitalen wie auch stationären Geschäft, insbesondere durch die Ausweitung der Concept Stores und geplanter Flächenerweiterungen sowie einer kontinuierlichen Optimierung der bestehenden Geschäftsflächen und Prozesse, waren Gründe für die Gründung des Joint Ventures. Das Joint Venture ist zudem Premiumpartner für die Digitalisierungsaktivitäten der Fraport AG. Diese umfassen die Erweiterung der Online-Handelsplattform um die Möglichkeit der Lieferung der Einkäufe nach Hause sowie direkt an den Flugsteig und die stärkere Integration der bestehenden Loyalitätsprogramme. Der Ausbau der Geschäftsaktivitäten sowohl lokal am Standort Frankfurt als auch im Bereich E-Commerce schafft die Basis für eine stärkere Kundenbindung durch höheres Kundenwissen und eine daraus abgeleitete Ausrichtung des Angebots auf die sich wandelnden Kundenbedürfnisse.

Programm zum Personalstrukturwandel initiiert

Die Fraport AG initiierte im Geschäftsjahr 2016 ein unternehmensweites Programm zur Entwicklung der Personalstruktur. Im Fokus stehen dabei insbesondere die operativen Bereiche, allen voran die personalintensiven Bodenverkehrsdienste am Standort Frankfurt. Für langjährige Beschäftigte werden Optionen wie Altersteilzeit, frühzeitiger Renteneintritt, Teilzeitmodelle oder Austritt mit Abfindung angeboten. Das Programm soll die Kostenstruktur der Personalaufwendungen insgesamt verbessern, insbesondere auch in den personalintensiven Geschäftsfeldern. Für das gesamte Maßnahmenpaket wurden zum 31. Dezember 2016 Rückstellungen in Höhe von 37,7 Mio € gebildet.

Operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen

Die operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen erwartet Fraport für etwa März 2017. Zum Übernahmzeitpunkt werden die Konzessionsgesellschaften die Einmalzahlung in Höhe von 1.234 Mio € leisten. Hierzu ist die Erfüllung aufschiebender Bedingungen notwendig, zuletzt im Besonderen die wettbewerbsrechtliche Freigabe durch die EU sowie die Unterzeichnung der Projektfinanzierung. Im Geschäftsjahr 2016 wurde über das gesamte Portfolio ein deutliches Passagierwachstum von 9% verzeichnet. Die griechischen Gesellschaften beschäftigten Ende Februar rund 450 Mitarbeiter. Fraport erwartet in den ersten vier Jahren nach Betriebsübernahme Investitionen in die Infrastrukturen der 14 Regional-Flughäfen in Höhe von rund 400 Mio €. Die erwarteten Auswirkungen der operativen Übernahme der Flughäfen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93 beschrieben.

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

Die Passagiernachfrage war im vergangenen Jahr leicht rückläufig und führte in 2016 mit gut 60,8 Mio **Passagieren** zum zweithöchsten Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt. Das Vorjahresaufkommen wurde um rund 250 Tsd Passagiere verfehlt (-0,4%). Dabei war das Jahr wiederum von streikbedingten Annullierungen geprägt.

Der Reisemarkt wurde 2016 vor allem von geopolitischen Krisen bestimmt. An Intensität zunehmende Terroranschläge in traditionellen touristischen Zielgebieten im östlichen Mittelmeerraum und in Nordafrika sowie eine latente Terrorbedrohung in Westeuropa führten zu zunehmender Verunsicherung auf der Nachfrageseite. Dies führte nicht nur zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl, sondern auch zu einer Verschiebung von Verkehrsströmen. Ziele im östlichen Mittelmeerraum verloren an Nachfrage, während der westliche Mittelmeerraum stärker frequentiert wurde. Ein Mangel an hinreichenden Bettenkapazitäten führte zu einer Abwanderung ins benachbarte Ausland (zum Beispiel Österreich) und führte zu einer Verschiebung von Flugreisen zu Auto-, Bus- sowie Zugreisen. Außerhalb Europas profitierten einzelne Destinationen ebenfalls von Nachfrageverschiebungen (zum Beispiel Mittelamerika). Insgesamt stagnierte der **Interkontinentalverkehr** jedoch, da ab Herbst in Folge von Terror-Ereignissen in Europa die Nachfrage nach Incoming-Reisen aus Fernost und Nordamerika rückläufig war.

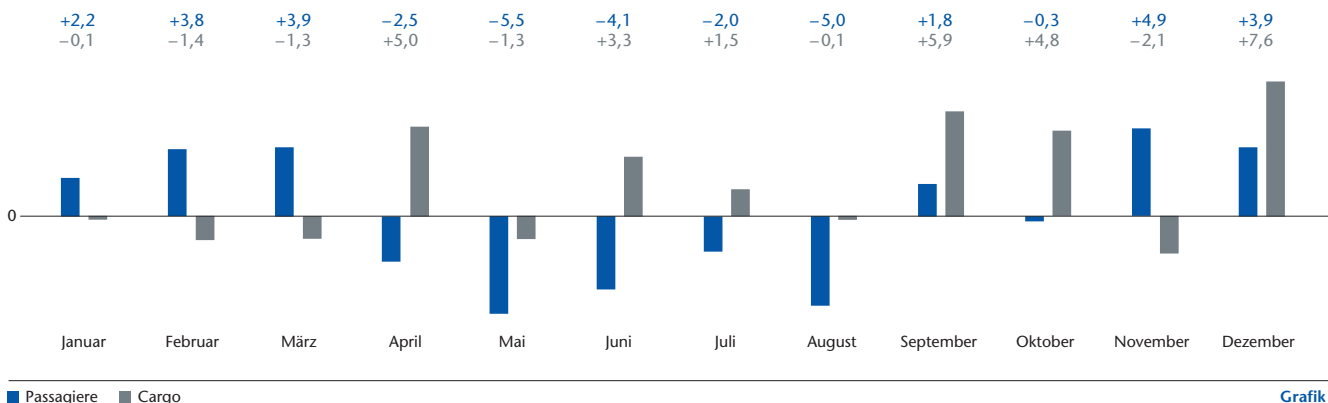
Der **Europaverkehr** (ohne Deutschland) ging im Berichtszeitraum um 0,7% zurück. Der **Inlandverkehr** wuchs um 0,9% und damit am deutlichsten. Frankfurt profitierte im Inland von Umsteigern mit Zieldestination Berlin.

Das **Cargo-Aufkommen** stieg 2016 um 1,8% auf rund 2,1 Mio Tonnen an. Das Cargo-Aufkommen fiel dabei im zweiten Halbjahr mit 2,8% spürbar besser aus als noch im ersten Halbjahr (+0,7%) und ging einher mit der im Sommer einsetzenden Belebung der Weltkonjunktur. Die Aufwertung des US-\$ im zweiten Halbjahr führte nach einem schwachen Jahresbeginn zu einem deutlich positiven Impuls für Cargo von Frankfurt in die USA. Im Gegensatz zum Vorjahr wuchs der Luftfracht-Verkehr mit China 2016 wieder deutlich.

Aufgrund der streikbedingten Annullierungen und der bis zum Herbst anhaltenden Tendenz zum Einsatz größeren Fluggeräts waren die **Flugbewegungen** im Jahr 2016 rückläufig. Mit rund 463 Tsd Starts und Landungen lagen die Bewegungen in Frankfurt um 1,1% unter dem Vorjahreswert. Dagegen stiegen die **Höchststartgewichte** leicht und erreichten einen neuen Rekordwert von gut 29,7 Mio Tonnen (+0,4%).

Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2016

prozentuale Veränderung gegenüber 2015 auf Monatsbasis



Entwicklung außerhalb des Standorts Frankfurt

Am Flughafen **Ljubljana** lag die Passagierzahl im Geschäftsjahr 2016 um 2,3% unter dem Vorjahr bei rund 1,4 Mio. Während mehr Fluggäste auf Verbindungen nach Paris und Belgrad verzeichnet wurden, verringerte sich das Aufkommen auf Verbindungen von und nach Istanbul, Zürich und Brüssel.

Der Flughafen **Lima** verzeichnete im Geschäftsjahr 2016 erneut einen starken Passagierzuwachs um 10,1% auf gut 18,8 Mio. Sowohl der inländische Verkehr (+10,1%) als auch der internationale Verkehr (+10,2%) wuchsen im Berichtszeitraum. Der Cargo-Umschlag lag mit rund 288 Tsd Tonnen unter dem Vorjahrsniveau (-4,3%).

Die Flughäfen im bulgarischen **Varna** und **Burgas** beförderten im Berichtszeitraum rund 4,6 Mio Passagiere und damit 21,5% mehr als im vergangenen Geschäftsjahr. Beide Standorte profitierten von der angespannten geopolitischen Lage in der Türkei und Nordafrika. Vor allem Reisende aus Deutschland, Russland, Polen und Großbritannien bevorzugten Bulgarien als Urlaubsreiseziel.

Im Geschäftsjahr 2016 bedeuteten am Flughafen **Antalya** gut 19,0 Mio Passagiere einen Rückgang um 30,9%. Während die Zahl der Passagiere im inntürkischen Verkehr weiter deutlich um 10,4% auf knapp 7,0 Mio anstieg, verringerte sich die Zahl internationaler Fluggäste um 43,2% auf rund 12,1 Mio. Ursächlich für den Rückgang waren vor allem ausbleibende russische sowie westeuropäische Urlaubsreisende.

Gut 5,4 Mio Passagiere bedeuteten im Geschäftsjahr 2016 für den Standort **Hannover** einen leichten Rückgang um 0,8%. Der deutliche Rückgang des touristischen Verkehrs in den östlichen Mittelmeerraum konnte nicht vollständig durch die Verlagerung zu alternativen Ferienzielen kompensiert werden.

Mit knapp 13,3 Mio Reisenden verzeichnete der Flughafen **St. Petersburg** im vergangenen Geschäftsjahr einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1,7%. Während der internationale Verkehr sich aufgrund der wirtschaftlich und politisch schwierigen Lage Russlands merklich um 11,1% verringerte, stieg der nationale Verkehr um 5,0%.

Eine anhaltend dynamische Entwicklung verzeichnete der Flughafen **Xi'an**, dessen Passagieraufkommen sich um 12,2% auf etwa 37,0 Mio erhöhte. Der volumenstarke Inlandverkehr erhöhte sich um 12,0% auf circa 35,0 Mio Passagiere. Der internationale Verkehr wuchs um 16,1% auf rund 2,0 Mio Passagiere.

Der Flughafen **Delhi** erzielte insbesondere aufgrund des starken indischen Wirtschaftswachstums im Berichtszeitraum mit rund 55,6 Mio Reisenden im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Zunahme von 21,0%. Im inländischen Verkehr war weiterhin ein spürbares Wachstum von 26,2% zu verzeichnen. Das internationale Passagieraufkommen nahm um 8,8% zu. Auch das Frachtaufkommen stieg erneut signifikant (+9,5%).

Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten

Flughafen	Fraport-Anteil in %	Passagiere ¹⁾		Cargo (Fracht+Post) (t)		Bewegungen	
		2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %
Frankfurt	100	60.786.937	-0,4	2.113.594	+1,8	462.885	-1,1
Ljubljana	100	1.404.831	-2,3	10.379	+2,4	32.702	-0,6
Lima	70,01	18.844.534	+10,1	287.826	-4,3	176.864	+6,3
Burgas	60,00	2.878.883	+22,0	10.877	-18,0	20.873	+14,2
Varna	60,00	1.689.595	+20,8	3.293	> 100	14.818	+23,9
Antalya	51,00/50,00 ²⁾	19.027.504	-30,9	n.a.	n.a.	124.883	-27,1
Hannover	30,00	5.408.814	-0,8	18.935	+8,2	75.711	0,0
St. Petersburg	25,00	13.265.037	-1,7	n.a.	n.a.	133.062	-3,8
Xi'an	24,50	36.996.728	+12,2	233.779	+10,5	290.193	+8,8
Delhi	10,00	55.631.385	+21,0	845.507	+9,5	406.506	+17,7

¹⁾ Nur gewerblicher Verkehr an + ab + Transit.

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

Tabelle 13

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Flughäfen	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung in 2016]	2015	Veränderung zum Vorjahr in %
Frankfurt	60.786.937	Zwischen etwa 1 % und rund 3 % über Vorjahr [leicht rückläufig]	61.032.022	-0,4
Cargo	2.113.594	In etwa auf dem Niveau von 2015 [leicht über Vorjahr]	2.076.734	+1,8
Ljubljana	1.404.831	Mittlerer einstelliger Prozentbereich über 2015 [mittlerer einstelliger Prozentbereich unter 2015]	1.438.304	-2,3
Lima	18.844.534	≥ 5 % über Vorjahr [hoher einstelliger Prozentbereich über 2015]	17.112.536	+10,1
Burgas	2.878.883	Leicht über Vorjahr [niedriger zweistelliger Prozentbereich über 2015]	2.360.320	+22,0
Varna	1.689.595	Leicht über Vorjahr [niedriger zweistelliger Prozentbereich über 2015]	1.398.694	+20,8
Antalya	19.027.504	Deutlich negativ [knapp ein Drittel unter 2015]	27.522.514	-30,9
Hannover	5.408.814	Mittlerer einstelliger Prozentbereich über 2015	5.452.669	-0,8
St. Petersburg	13.265.037	Deutlich negativ [mittlerer einstelliger Bereich unter 2015]	13.499.755	-1,7
Xi'an	36.996.728	≥ 5 % über Vorjahr [niedriger zweistelliger Prozentbereich über 2015]	32.970.150	+12,2

Tabelle 14

Die Erläuterungen zu etwaigen Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2015 sind dem vorangegangenen Kapitel „Geschäftsverlauf“ zu entnehmen.

Ertragslage Konzern

Der **Konzern-Umsatz** lag im Geschäftsjahr 2016 aufgrund von Änderungen im Konsolidierungskreis um 12,7 Mio € (–0,5%) unter dem Vorjahreswert bei 2.586,2 Mio €. Bereinigt um Konsolidierungskreis-Veränderungen aus dem Anteilsverkauf an der FCS sowie dem Verkauf der Air-Transport IT Services erhöhte sich der Konzern-Umsatz um 46,2 Mio € (+1,8%). Positiv wirkten unter anderem höhere Erlöse aus Grundstücksverkäufen (2016: 14,5 Mio € zu 2015: 7,9 Mio €). Außerhalb von Frankfurt trugen insbesondere die Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star sowie Fraport USA Inc. mit rund 41 Mio € zum Umsatzwachstum bei. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 beinhalten der Konzern-Umsatz Erlöse von 19,9 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €). Negative Umsatzeffekte resultierten am Standort Frankfurt sowohl aus dem leicht rückläufigen Passagieraufkommen, aus der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B sowie aus einem schwächeren Retail-Geschäft. Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag bei 3,49 € (im Vorjahr: 3,62 €). Ursächlich für den Rückgang war ein geringeres Ausgabeverhalten Reisender aus China, Russland und Japan sowie die Abwertung verschiedener Währungen gegenüber dem Euro, die zu Kaufkraftverlusten führten. Wie in Vorjahren erzielte Fraport auch im vergangenen Geschäftsjahr einen wesentlichen Teil seiner Konzern-Umsätze (mehr als ein Drittel) mit einem Kunden am Standort Frankfurt.

Höhere **aktivierte Eigenleistungen** insbesondere im Segment Aviation führten zu einem Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen von 29,9 Mio € auf 34,9 Mio € (+5,0 Mio €). Maßgeblich die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 241,2 Mio € sowie der Veräußerungsgewinn aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. von 40,1 Mio € erhöhten die **sonstigen betrieblichen Erträge** deutlich. Korrespondierend erreichte die **Gesamtleistung** einen Wert von 2.954,4 Mio € (+10,3%).

Der operative Aufwand in Höhe von 1.900,3 Mio € lag mit 70,0 Mio € über dem Vorjahreswert (+3,8%). Bereinigt um Konsolidierungskreis-Veränderungen stieg der operative Aufwand um 130,3 Mio € (+7,4%). Der **Materialaufwand** erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund verkehrsmengenbedingt gestiegener Konzessionsabgaben aus der Konzern-Gesellschaft Lima (+11,5 Mio €), höherer Aufwendungen im Zusammenhang mit gestiegenen Erlösen aus Grundstücksverkäufen (+4,0 Mio €) sowie höherer Instandhaltungskosten (+9,8 Mio €) und nicht aktivierbarer Aufwendungen aus Investitionen (+6,6 Mio €) bei der Fraport AG von 610,4 Mio € auf 621,9 Mio € (+1,9%).

In Höhe von 1.066,7 Mio € nahm der **Personalaufwand** im vergangenen Geschäftsjahr um 3,9% zu (+40,0 Mio €). Der Anstieg war insbesondere auf die gebildete Rückstellung für das Programm zum Personalstrukturwandel in Höhe von 37,7 Mio € sowie steigende Tarife bei der Fraport AG zurückzuführen (+17,1 Mio €). Gegenläufig wirkten rückläufige Beschäftigtenzahlen und eine im Vorjahr gebildete Rückstellung für die Übergangsversorgung der Feuerwehrbeschäftigten (–10,6 Mio €) bei der Fraport AG.

Vor allem die Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € führte zu 18,5 Mio € höheren **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** (+9,6%). Einen gegenläufigen Effekt hatten im Vorjahresvergleich geringere Wertberichtigungen sowie Rückstellungsbildungen.

Trotz des höheren operativen Aufwands führte die deutliche Verbesserung der Gesamtleistung – insbesondere aufgrund der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt sowie des Anteilsverkaufs an der Thalita Trading Ltd. – im vergangenen Geschäftsjahr zu einem signifikanten Anstieg des **Konzern-EBITDA**. In Höhe von 1.054,1 Mio € überschritt das Konzern-EBITDA dabei den Vorjahreswert um 205,3 Mio € (+24,2%). Bezogen auf den Konzern-Umsatz bedeutete dieser Wert eine **EBITDA-Marge** von 40,8% (im Vorjahr: 32,7%).

Die **Abschreibungen** stiegen um 32,1 Mio € auf 360,4 Mio € (+9,8%) im Wesentlichen aufgrund der vollständigen außerplanmäßigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der FraSec GmbH von 22,4 Mio € sowie der außerplanmäßigen Abschreibung auf die Konzession Boston innerhalb der Fraport USA Inc. von 7,4 Mio €. Grund für die außerplanmäßige Abschreibung der FraSec GmbH war eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene langfristige Ergebniserwartung der Gesellschaft. Aufgrund der deutlich positiven Entwicklung des Konzern-EBITDA erreichte das **Konzern-EBIT** – trotz der höheren Abschreibungen – einen Zuwachs um 173,2 Mio € auf 693,7 Mio € (+33,3%).

Trotz eines deutlich verbesserten Zinsergebnisses – vor allem aufgrund rückläufiger Zinsen für langfristige Darlehen bei einer gleichzeitigen geringeren Brutto-Verschuldung – verschlechterte sich das **Finanzergebnis** im vergangenen Geschäftsjahr von –86,7 Mio € auf –112,3 Mio € (–25,6 Mio €). Die spürbar negative Verkehrsentwicklung am Standort Antalya (–45,7 Mio €) führte zu einem signifikanten Rückgang des Ergebnisses aus At-Equity bewerteten Unternehmen. Gegenläufig wirkte hier ein höherer Beitrag der Konzern-Gesellschaft Xi'an (+2,5 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitzinsen wirkte sich im Geschäftsjahr 2016 mit 18,8 Mio € reduzierend auf den Zinsaufwand aus (im Vorjahr: 15,8 Mio €).

Korrespondierend erhöhte sich das **Konzern-EBT** deutlich um 147,6 Mio € auf 581,4 Mio € (+34,0%). Bei einer Steuerquote von 31,1 % (im Vorjahr: 31,5 %) und einem Ertragsteueraufwand von 181,1 Mio € (im Vorjahr: 136,8 Mio €) erreichte das **Konzern-Ergebnis** einen Wert von 400,3 Mio € (+103,3 Mio € oder +34,8%). Folglich ergab sich ein **unverwässertes Ergebnis je Aktie** von 4,07 € (+1,07 €).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	2.586,2	Bis zu etwa 2,65 Mrd € [bis zu etwa 2,6 Mrd €]	2.598,9	–12,7	–0,5
Aufwendungen	1.900,3	Leicht rückläufig	1.830,3	+70,0	+3,8
EBITDA	1.054,1	Zwischen rund 850 Mio € und etwa 880 Mio € [von etwa 1.040 Mio € bis zu etwa 1.080 Mio €]	848,8	+205,3	+24,2
Abschreibungen	360,4	Leicht höher	328,3	+32,1	+9,8
EBIT	693,7	Zwischen etwa 520 Mio € bis circa 550 Mio € [zwischen etwa 700 Mio € bis zu circa 740 Mio €]	520,5	+173,2	+33,3
Finanzergebnis	–112,3	Bis zu etwa 15 Mio € rückläufig [bis zu etwa 40 Mio € rückläufig]	–86,7	–25,6	–
EBT	581,4	Zwischen etwa 420 Mio € und circa 450 Mio € [rund 570 Mio € bis zu circa 610 Mio €]	433,8	+147,6	+34,0
Konzern-Ergebnis	400,3	In etwa auf Vorjahr oder leicht darüber [von etwa 400 Mio € bis zu circa 440 Mio €]	297,0	+103,3	+34,8
Dividende je Aktie (€)	1,50	Mindestens stabil	1,35	+0,15	+11,1

Tabelle 15

Die Erläuterungen zu etwaigen Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2015 sind dem vorangegangenen Kapitel „Ertragslage Konzern“ zu entnehmen.

Ertragslage Segmente

Aviation

in Mio €	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	910,2	927,3	-17,1	-1,8
Personalaufwand	326,6	320,9	+5,7	+1,8
EBITDA	217,9	237,5	-19,6	-8,3
EBITDA-Marge	23,9%	25,6%	-1,7 PP	-
EBIT	70,4	116,3	-45,9	-39,5
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	6.048	6.043	+5	+0,1

Tabelle 16

Der Umsatz im Segment Aviation verringerte sich im Geschäftsjahr 2016 von 927,3 Mio € auf 910,2 Mio € (-1,8%). Negative Umsatzeffekte resultierten aus dem leicht rückläufigen Passagieraufkommen am Standort Frankfurt als auch aus der Fremdvergabe eines Loses zur Erbringung von Sicherheitsleistungen im Flugsteig B sowie geringerer Erlöse aus der Weiterverrechnung von Infrastrukturkosten. Gegenläufig wirkte der Wegfall von Einmaleffekten im Vorjahr.

Trotz der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für die Übergangsversorgung der Beschäftigten der Feuerwehr (-10,6 Mio €) erhöhte sich der Personalaufwand aufgrund der gebildeten Rückstellung für das Programm zum Personalstrukturwandel in Höhe von 9,0 Mio € sowie steigender Tarife im Geschäftsjahr 2016 um 1,8% auf 326,6 Mio € (im Vorjahr: 320,9 Mio €). Innerhalb der Sachaufwendungen waren es unter anderem gestiegene nicht aktivierbare Aufwendungen im Zusammenhang mit Investitionen (+3,9 Mio €) und Rückstellungsbildungen im Vorjahr, die in Summe zu einem leichten Rückgang führten. Das Segment-EBITDA lag entsprechend bei 217,9 Mio € (-8,3%).

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich deutlich. Grund hierfür war die vollständige außerplanmäßige Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der FraSec GmbH von 22,4 Mio €. Grund für die außerplanmäßige Abschreibung war eine im Vergleich zu den Vorjahren gesunkene langfristige Ergebniserwartung der Gesellschaft. Korrespondierend verschlechterte sich das Segment-EBIT signifikant um 45,9 Mio € auf 70,4 Mio € (-39,5%).

Retail & Real Estate

in Mio €	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	493,9	488,2	+5,7	+1,2
Personalaufwand	53,2	48,6	+4,6	+9,5
EBITDA	368,0	378,8	-10,8	-2,9
EBITDA-Marge	74,5%	77,6%	-3,1 PP	-
EBIT	283,6	295,1	-11,5	-3,9
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	645	624	+21	+3,4

Tabelle 17

Der Umsatz im Segment Retail & Real Estate erhöhte sich im Geschäftsjahr 2016 von 488,2 Mio € auf 493,9 Mio € (+1,2%). Positiv wirkten insbesondere höhere Erlöse aus Grundstücksverkäufen (2016: 14,5 Mio € zu 2015: 7,9 Mio €) sowie eine geänderte Darstellung der Mieterlöse infolge der Konsolidierungskreis-Veränderung der Konzern-Gesellschaft FCS (+5,6 Mio €). Zudem erhöhten unter anderem Auflösungen von Wertberichtigungen auf Forderungen die übrigen Erträge des Segments (+8,2 Mio €).

Negativ beeinflusst wurde der Segment-Umsatz insbesondere von einem schwächeren Retail-Geschäft (-8,6 Mio €). Der Netto-Retail-Erlös je Passagier lag bei 3,49€ (im Vorjahr: 3,62€). Ursächlich für den Rückgang war ein geringeres Ausgabeverhalten Reisender aus China, Russland und Japan sowie die Abwertung verschiedener Währungen gegenüber dem Euro, die zu Kaufkraftverlusten führten. Im Vorjahr bewirkte die deutliche Abwertung des Euros gegenüber dem Schweizer Franken zusätzliche Kaufanreize im Euroraum.

Das EBITDA lag um 10,8 Mio € unter dem Wert des Vorjahres bei 368,0 Mio € (-2,9%). Grund hierfür waren im Personalaufwand insbesondere die gestiegene Beschäftigung im Segment, höhere Tarife sowie die Rückstellungsbildung für das Personalstrukturprogramm in Höhe von 2,1 Mio €. Zudem resultierten höhere Aufwendungen aus gestiegenen Marketingkosten für die Online-Shopping-Plattform (+3,3 Mio €), aus der Zuordnung von Infrastrukturkosten des Segments Aviation sowie aus gestiegenen Erlösen im Zusammenhang mit Grundstücksverkäufen (+4,0 Mio €). Nahezu konstante Abschreibungen führten zu einem EBIT von 283,6 Mio € (-3,9%).

Ground Handling

in Mio €	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	630,4	673,1	-42,7	-6,3
Personalaufwand	435,7	429,4	+6,3	+1,5
EBITDA	34,7	46,4	-11,7	-25,2
EBITDA-Marge	5,5%	6,9%	-1,4 PP	-
EBIT	-5,5	6,0	-11,5	-
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	8.649	9.262	-613	-6,6

Tabelle 18

Die Umsatzerlöse des Segments Ground Handling lagen im Geschäftsjahr 2016, insbesondere aufgrund des Anteilsverkaufs an der FCS sowie des leicht rückläufigen Passagierverkehrs am Standort Frankfurt, um 42,7 Mio € unter dem Vorjahr bei 630,4 Mio € (-6,3%). Bereinigt um die Effekte aus dem Anteilsverkauf wies das Segment ein Umsatzwachstum von 11,3 Mio € beziehungsweise 1,8% aus. Ursächlich für den bereinigten Anstieg waren unter anderem eine geänderte Darstellung der Verrechnung von Personal infolge der Konsolidierungskreis-Veränderung der Konzern-Gesellschaft FCS sowie leicht höhere Erlöse aus Infrastruktur-Entgelten. Trotz der geringeren Personalaufwendungen im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der FCS im Vorjahr nahm der Personalaufwand aufgrund der Rückstellungsbildung für das Personalstrukturprogramm in Höhe von 18,7 Mio € sowie gestiegener Tarife in der Fraport AG (+6,7 Mio €) auf 435,7 Mio € zu. Die Entkonsolidierung der FCS hatte zudem einen deutlich reduzierenden Effekt auf den Sachaufwand. In Summe verringerte sich das Segment-EBITDA von 46,4 Mio € auf 34,7 Mio € (-11,7 Mio €). Nach Bereinigung des negativen direkten EBITDA-Beitrags der FCS in 2015 nahm das EBITDA um 13,1 Mio € ab. In Höhe von -5,5 Mio € lag das Segment-EBIT daher im negativen Bereich, es verschlechterte sich im Vorjahresvergleich um 11,5 Mio €. Nach Bereinigung des direkten negativen EBIT-Beitrags der FCS verschlechterte sich das EBIT im Vergleich zum Vorjahr um 14,3 Mio €.

External Activities & Services

in Mio €	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Umsatzerlöse	551,7	510,3	+41,4	+8,1
Personalaufwand	251,2	227,8	+23,4	+10,3
EBITDA	433,5	186,1	+247,4	> 100
EBITDA-Marge	78,6%	36,5%	+42,1 PP	-
EBIT	345,2	103,1	+242,1	> 100
Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	4.980	4.791	+189	+3,9

Tabelle 19

Der Umsatz im Segment External Activities & Services erhöhte sich im Geschäftsjahr 2016 um 41,4 Mio € auf 551,7 Mio € (+8,1%). Bereinigt um die Effekte aus dem Verkauf der Air-Transport IT Services wies das Segment ein Umsatzwachstum von 46,3 Mio € beziehungsweise 9,2% aus. Treiber der Umsatzentwicklung waren die Konzern-Gesellschaften Lima (+27,8 Mio €), Twin Star (+9,9 Mio €) sowie Fraport USA Inc. (+3,2 Mio €). Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 beinhaltete der Segment-Umsatz Erlöse von 19,9 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €). Die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von 241,2 Mio € sowie der Veräußerungsgewinn aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. von 40,1 Mio € erhöhten die übrigen Erträge des Segments deutlich.

Der Personalaufwand nahm insbesondere aufgrund der Rückstellungsbildung für das Personalstrukturprogramm in Höhe von 7,9 Mio € sowie in den Servicebereichen am Standort Frankfurt um 23,4 Mio € auf 251,2 Mio € zu (+10,3%). Gestiegene verkehrabhängige Konzessionszahlungen in der Konzern-Gesellschaft Lima (+11,5 Mio €), die Rückzahlungsverpflichtung der bereits erhaltenen GKA-Zahlung im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € sowie gestiegene Aufwendungen in den Servicebereichen am Standort Frankfurt erhöhten den Sachaufwand des Segments. Im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 standen zudem Aufwendungen von 19,9 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €).

In Summe erreichte das Segment-EBITDA eine signifikante Verbesserung um 247,4 Mio € auf 433,5 Mio €, vor allem infolge der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt und des Anteilsverkaufs an der Thalita Trading Ltd. sowie der positiven Ergebnisbeiträge der Konzern-Gesellschaften Lima und Twin Star. Einen gegenläufigen Effekt hatten Anlaufkosten für die Betriebsübernahme der griechischen Regional-Flughäfen von rund 5 Mio € sowie der Veräußerungsgewinn aus dem Anteilsverkauf der Air-Transport IT Services von 8,0 Mio € im Geschäftsjahr 2015. Bei leicht gestiegenen Abschreibungen aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf die Konzession Boston innerhalb der Fraport USA Inc. von 7,4 Mio € lag das Segment-EBIT bei 345,2 Mio € um 242,1 Mio € über dem Wert des Vorjahres. Die Beiträge im Vorjahr der im April 2015 verkauften Konzern-Gesellschaft Air-Transport IT Services lagen bei 0,3 Mio € für das Segment-EBITDA sowie bei 0,1 Mio € für das EBIT.

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

Vollkonsolidierte Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %
Fraport USA Inc.	100	62,9	59,7	+5,4	12,0	11,8	+1,7	-3,4	3,6	-	-0,6	3,7	-
Ljubljana	100	36,0	34,8	+3,4	14,5	11,7	+23,9	4,4	1,7	> 100	2,0	2,6	-23,1
Lima	70,01	305,7	277,9	+10,0	110,8	100,1	+10,7	92,8	82,0	+13,2	53,5	45,9	+16,6
Twin Star	60	63,8	53,9	+18,4	40,8	32,4	+25,9	29,2	20,9	+39,7	21,3	13,2	+61,4

At-Equity bewertete Konzern-Gesellschaften	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %	2016	2015	Δ %
Antalya ²⁾	51/50	180,9	301,0	-39,9	141,1	258,3	-45,4	32,5	149,8	-78,3	-32,2	59,2	-
Pulkovo/Thalita	25	194,0	233,1	-16,8	105,7	125,4	-15,7	71,4	87,1	-18,0	-0,8	-8,8	+90,9
Hannover	30	147,6	146,1	+1,0	28,9	28,3	+2,1	8,8	8,1	+8,6	2,8	3,8	-26,3
Xi'an ³⁾	24,5	213,4	200,7	+6,3	97,1	84,7	+14,6	45,6	36,1	+26,3	30,4	20,5	+48,3

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2016: 285,7 Mio € (2015: 263,0 Mio €);
Twin Star 2016: 63,8 Mio € (2015: 53,7 Mio €);
Pulkovo/Thalita 2016: 194,0 Mio € (2015: 208,1 Mio €).

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

³⁾ Werte gemäß Einzelabschluss.

Tabelle 20

Im Geschäftsjahr 2016 erwirtschaftete die **Fraport USA Inc.** Umsatzerlöse von 62,9 Mio €, ein EBITDA von 12,0 Mio €, ein EBIT von -3,4 Mio € und ein Ergebnis von -0,6 Mio €. Während sich die Verkehrssteigerungen an allen Standorten positiv auf die Umsatzerlöse sowie das EBITDA auswirkten, führte die außerplanmäßige Abschreibung auf die Konzession Boston von 7,4 Mio € zu negativen Auswirkungen auf das konsolidierte EBIT und Ergebnis.

Bei gesunkener Passagierzahl wies die Konzern-Gesellschaft **Ljubljana** im vergangenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 36,0 Mio €, ein EBITDA von 14,5 Mio €, ein EBIT von 4,4 Mio € sowie ein Ergebnis von 2,0 Mio € aus.

Begünstigt durch die starke Verkehrsentwicklung realisierte die Konzern-Gesellschaft **Lima** ein deutliches Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum in 2016 mit Zuwächsen von 27,8 Mio €, 10,7 Mio €, 10,8 Mio € beziehungsweise 7,6 Mio €.

Durch das deutlich gestiegene Passagieraufkommen verzeichnete die Konzern-Gesellschaft **Twin Star** im Berichtsjahr ein spürbares Umsatz-, EBITDA-, EBIT- sowie Ergebniswachstum in einem hohen einstelligen Mio-€-Betrag.

Bedingt durch die deutlich geringere Verkehrsmenge im internationalen Verkehr kam es in der Konzern-Gesellschaft **Antalya** in 2016 zu einem starken Rückgang der Finanzzahlen. Zusätzlich zu rückläufigen Erlösen aus Flughafen-Entgelten lagen auch die Umsatzerlöse aus dem Retail-Geschäft unterhalb des Vorjahres. Das Ergebnis der Gesellschaft lag in Höhe von -32,2 Mio € um 91,4 Mio € unter dem Wert des Vorjahres.

Bereinigt um die ergebnisneutrale umsatzzeitige Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 wies die Konzern-Gesellschaft **Pulkovo/Thalita** im Berichtsjahr aufgrund des Passagierrückgangs und entsprechend weniger internationaler Fluggäste einen Umsatzrückgang von 208,1 Mio € auf 194,0 Mio € aus (-6,8%). Auch die Werte des EBITDA und EBIT lagen mit 15,7% beziehungsweise 18,0% unter denen des Vorjahres. Das Ergebnis verbesserte sich von -8,8 Mio € auf -0,8 Mio €. Die Währungsumrechnung von Finanzverbindlichkeiten wirkte sich im Geschäftsjahr 2016 mit 63,1 Mio € positiv aus (im Vorjahr: 11,8 Mio €).

Trotz der leicht negativen Verkehrsentwicklung der Konzern-Gesellschaft **Hannover** verbesserten sich Umsatz-, EBITDA- und EBIT moderat. In Höhe von 2,8 Mio € lag das Ergebnis der 30%-igen Beteiligung unterhalb des Vorjahreswertes von 3,8 Mio €.

Die finanzielle Entwicklung der Konzern-Gesellschaft **Xi'an** spiegelte in 2016 die positive Verkehrsentwicklung wider. Umsatz, EBITDA wie auch das EBIT der Gesellschaft verbesserten sich deutlich gegenüber den Werten des Vorjahres. In Höhe von 30,4 Mio € erreichte das Ergebnis einen Zuwachs von 9,9 Mio € (+48,3%). Gegenläufig zu der guten Verkehrsentwicklung wirkte sich die Umrechnung der chinesischen Währung in € ergebnisbelastend aus.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Aviation in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	910,2	In etwa auf dem Niveau von 2015 bis leicht darunter	927,3	-17,1	-1,8
EBITDA	217,9	Leicht über 2015 [deutlich unter Vorjahr]	237,5	-19,6	-8,3
EBIT	70,4	Geringfügig positiver [deutlich unter Vorjahr]	116,3	-45,9	-39,5
Retail & Real Estate in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	493,9	Anstieg von bis zu etwa 20 Mio €	488,2	+5,7	+1,2
EBITDA	368,0	Stagnierend bis leicht rückläufig	378,8	-10,8	-2,9
EBIT	283,6	Stagnierend bis leicht rückläufig	295,1	-11,5	-3,9
Ground Handling in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	630,4	Rückgang um bis zu etwa 40 Mio €	673,1	-42,7	-6,3
EBITDA	34,7	Leicht über Vorjahr [deutlich über Vorjahr]	46,4	-11,7	-25,2
EBIT	-5,5	Leicht stärkere Entwicklung als EBITDA [deutlich stärkere Entwicklung]	6,0	-11,5	-
External Activities & Services in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Umsatzerlöse	551,7	Anstieg um bis zu etwa 5 %	510,3	+41,4	+8,1
EBITDA	433,5	Bis zu etwa 10 Mio € [Steigerung von bis zu etwa 250 Mio €]	186,1	+247,4	> 100
EBIT	345,2	Bis zu etwa 10 Mio € [Steigerung von bis zu etwa 250 Mio €]	103,1	+242,1	> 100

Tabelle 21

Die Erläuterungen zu etwaigen Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2015 sind dem vorangegangenen Kapitel „Ertragslage Segmente“ zu entnehmen.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Im Vergleich zum Bilanzstichtag 2015 lag die **Bilanzsumme** des Fraport-Konzerns zum 31. Dezember 2016 annähernd auf dem Vorjahresniveau bei 8.872,8 Mio € (+0,3%).

Die **langfristigen Vermögenswerte** verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2015 von 7.926,3 Mio € um 3,0% auf 7.697,7 Mio €. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen fristigkeitsbedingte Umgliederungen von Wertpapieren des Postens „Andere Finanzanlagen“ in den kurzfristigen Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“. Der Rückgang der „Sachanlagen“ war vor allem auf ein Investitionsvolumen zurückzuführen, das geringer als die planmäßigen Abschreibungen ausfiel. Die **kurzfristigen Vermögenswerte** lagen aufgrund eines um 330,0 Mio € deutlich gestiegenen „Zahlungsmittelbestand“ infolge des Veräußerungsgewinns aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts um 21,6% über dem Wert des Bilanzstichtags 2015 bei 1.175,1 Mio €.

Trotz der Ausschüttung des Bilanzgewinns für das vergangene Geschäftsjahr erhöhte sich das **Eigenkapital** in 2016 von 3.511,7 Mio € auf 3.841,4 Mio € (+8,6%). Hintergrund des Anstiegs war vor allem das positive Konzern-Ergebnis. Verringert um die Posten „Nicht beherrschende Anteile“ in Höhe von 101,1 Mio € sowie den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag von 138,7 Mio € erreichte die **Eigenkapitalquote** zum 31. Dezember 2016 einen Wert von 40,6% und lag damit um 3,2 Prozentpunkte über dem Wert zum 31. Dezember 2015 von 37,4%.

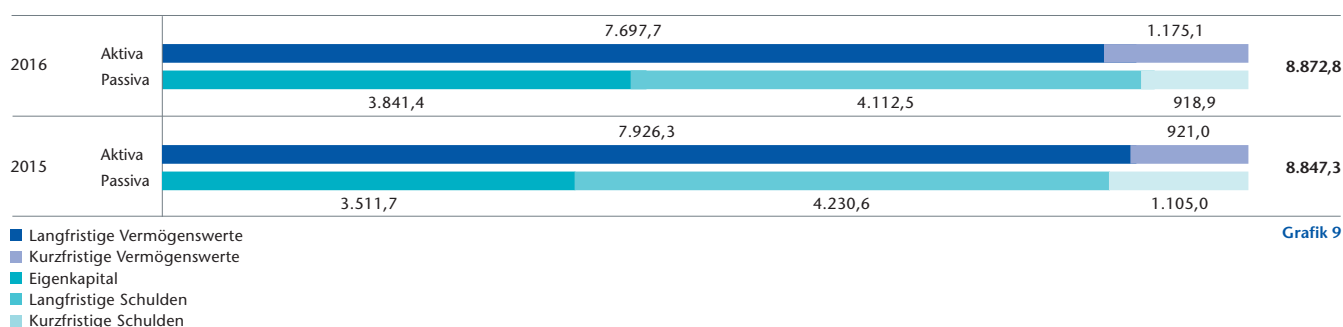
Die **langfristigen Schulden** lagen in Höhe von 4.112,5 Mio € um 118,1 Mio € unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2015 (-2,9%). Vor allem rückläufige „Sonstige Rückstellungen“ im Zusammenhang mit Schallschutz-Maßnahmen sowie eine positive Entwicklung der Marktwerte von Derivaten innerhalb des Postens „Sonstige Verbindlichkeiten“ führten zu dem geringeren Wert. Eine Verringerung um 186,1 Mio € auf 918,9 Mio € verzeichneten die **kurzfristigen Schulden** (-20,3%). Grund der Abnahme war insbesondere ein Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden durch Kredit-Tilgungen.

Die **Konzern-Liquidität** erhöhte sich zum 31. Dezember 2016 im Wesentlichen aufgrund eines gestiegenen Zahlungsmittelbestands im Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt um 204,4 Mio € auf 1.247,5 Mio € (im Vorjahr: 1.043,1 Mio €). Dem gegenüber standen geringere **Brutto-Finanzschulden** in Höhe von 3.603,4 Mio € (im Vorjahr: 3.817,4 Mio €), die vor allem aus Tilgungen kurzfristiger Finanzschulden resultierten. Hieraus ergaben sich um 418,4 Mio € niedrigere **Netto-Finanzschulden** von 2.355,9 Mio € (im Vorjahr: 2.774,3 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 65,4% (im Vorjahr: 83,8%), die sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Eigenkapitals sowie der reduzierten Netto-Finanzschulden um 18,4 Prozentpunkte verringerte.

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich Unternehmenskäufe/-verkäufe sowie Anteilserhöhungen/-reduzierungen nicht wesentlich auf die Entwicklung der Vermögens- und Kapitalstruktur ausgewirkt. Auch Veränderungen der Inflationsraten sowie die Marktbewertung von Finanzinstrumenten blieben ohne signifikante Auswirkungen.

Bilanzstruktur zum 31. Dezember

in Mio €



Zugänge zum Anlagevermögen

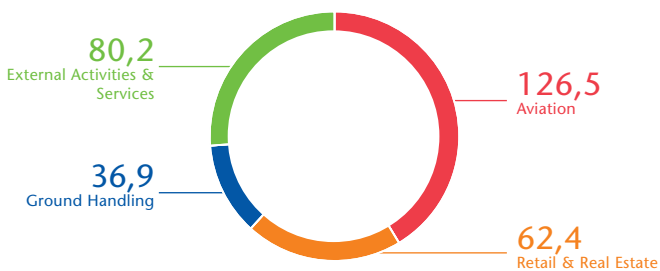
Im Geschäftsjahr 2016 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen des Fraport-Konzerns bei 376,6 Mio € und damit um 33,2 Mio € unter dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (2015: 409,8 Mio €). Von diesem Betrag betrafen 266,9 Mio € „Sachanlagen“ (2015: 235,3 Mio €), 70,6 Mio € „Finanzanlagen“ (2015: 134,3 Mio €), 0,7 Mio € „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ (2015: 8,4 Mio €) und 38,4 Mio € „Sonstige immaterielle Vermögenswerte“ und „Flughafen-Betreiberprojekte“ (2015: 31,8 Mio €). Die Aktivierung von Bauzeitzinsen belief sich auf 18,8 Mio € (2015: 15,8 Mio €).

In Höhe von 254,1 Mio € entfiel der Großteil der Zugänge auf die Fraport AG (2015: 245,0 Mio €). Schwerpunkte bildeten dabei Modernisierungsmaßnahmen sowie Investitionen in das Terminal 3. Die Zugänge zum Anlagevermögen resultierten vor allem aus Wertpapieren und dem positiven Ergebnisbeitrag der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Xi'an.

Die Zugänge zu Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entfielen auf folgende Segmente:

Zugänge je Segment

in Mio €



Grafik 10

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 583,2 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 69,0 Mio € unter dem Vorjahreswert (– 10,6%). Grund für den Rückgang waren im Vergleich zum Vorjahr vor allem höhere gezahlte Ertragsteuern.

Der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** lag in Höhe von 41,1 Mio € um 203,2 Mio € unter dem Wert des Geschäftsjahres 2015. Hierin enthalten war insbesondere die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt – abzüglich der bereits gezahlten GKA-Rückerstattung sowie der korrespondierenden Ertragsteuern. Zudem verringerte der Veräußerungsgewinn aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd, der dem Posten „Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen“ zugeordnet wurde sowie der im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf stehende Erlös aus dem Abgang der Darlehensforderung den Mittelabfluss. Der rückläufige Operative Cash Flow führte korrespondierend zu einem geringeren **Free Cash Flow** von 301,7 Mio € (im Vorjahr: 393,6 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und zuflüsse aus Geld- und Wertpapieranlagen verzeichnete der Fraport-Konzern im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 22,2 Mio € (im Vorjahr: Mittelabfluss von 57,7 Mio €).

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 347,6 Mio € und damit spürbar unter dem Vorjahreswert von 541,8 Mio €. Wesentlicher Grund für die Abnahme waren die Aufnahme langfristiger Finanzschulden sowie geringere Rückzahlungen von Finanzschulden in 2016.

Unter Berücksichtigung währungsbedingter Veränderungen wies Fraport zum 31. Dezember 2016 einen Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 448,8 Mio € aus (im Vorjahr: 230,7 Mio €).

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterlagen zum Bilanzstichtag Bankguthaben in unveränderter Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

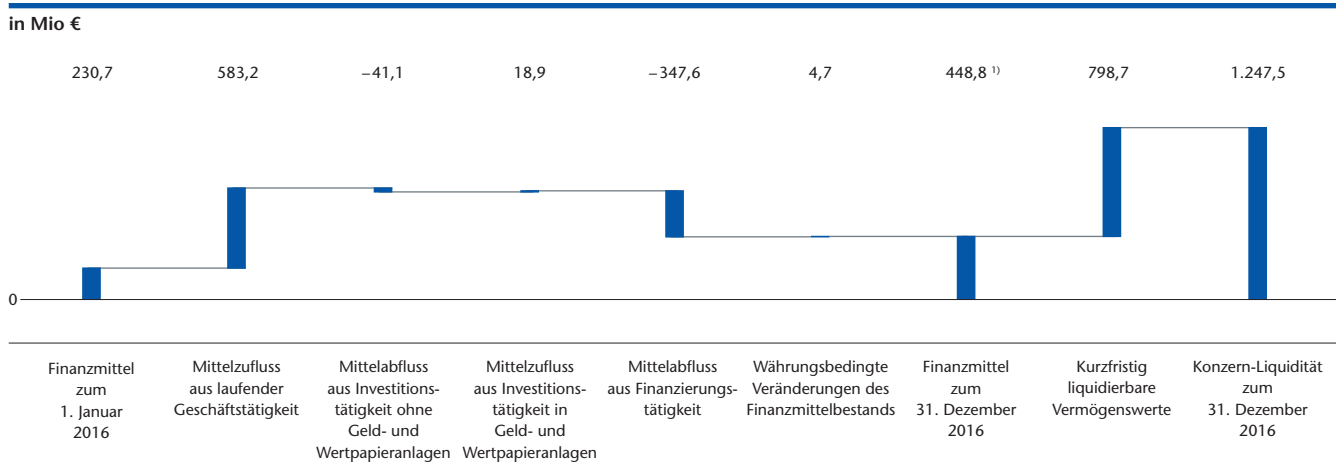
Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz.

Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Bank- und Kassenbestände	208,2	39,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	240,6	190,9
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	448,8	230,7
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	263,9	152,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz	736,0	406,0

Tabelle 22

Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität



¹⁾ Die Differenz zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz ergibt sich aus den Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten und den Finanzmitteln mit Verfügungsbeschränkung.

Grafik 11

Finanzierungsanalyse

Das Finanzmanagement der Fraport AG verfolgte in 2016 unverändert 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 (25,8%), Anleihen (27,4%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (19,9%) sowie Schuldscheindarlehen (26,9%). Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 755 Mio € und hat sich damit um 215 Mio € verringert (– 22,2%). In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 4,5 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,8 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der

Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 23%, der fixe Anteil bei rund 77% (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 30%, fixer Anteil: rund 70%). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,1% (im Vorjahr: 3,3%).

Die vollkonsolidierten Konzern-Gesellschaften im Inland sind überwiegend in den Cash Pool der Fraport AG eingebunden, sodass eine separate externe Mittelbeschaffung nicht notwendig war. Bei den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften erfolgte die Mittelbeschaffung überwiegend durch den Abschluss von marktüblichen Projektfinanzierungen.

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

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2008	50	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	235	2020	endfällig	fix	2,42%
			2022			2,90%
			2030			4,00%
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74% p. a.
			2022			3,06% p. a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0% p. a.
	2014	350	2021	endfällig	fix	1,436% p. a.
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436% p. a.	
2015	125	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge	
Fördermittel-Darlehen	2009	490	2018–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2016	200	2026	endfällig	fix	1,18% p. a.
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25% p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875% p. a.
Bilaterale Darlehen	1993–2016	891,8	2017–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	1/3/6/12-Monats-EURIBOR + Marge
Projektfinanzierung (vollkonsolidierte ausländische Konzern-Gesellschaften)	2007	98,8 (originär in US-\$)	2022	fortlaufende Tilgungen während der Laufzeit	fix	6,88% p. a.

Tabelle 23

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

In den eigenständigen Projektfinanzierungen der vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Die Einhaltung dieser Kriterien wird fortlaufend geprüft. Hinsichtlich der finanziellen Kennzahlen waren sämtliche Klauseln zum Bilanzstichtag 2016 eingehalten.

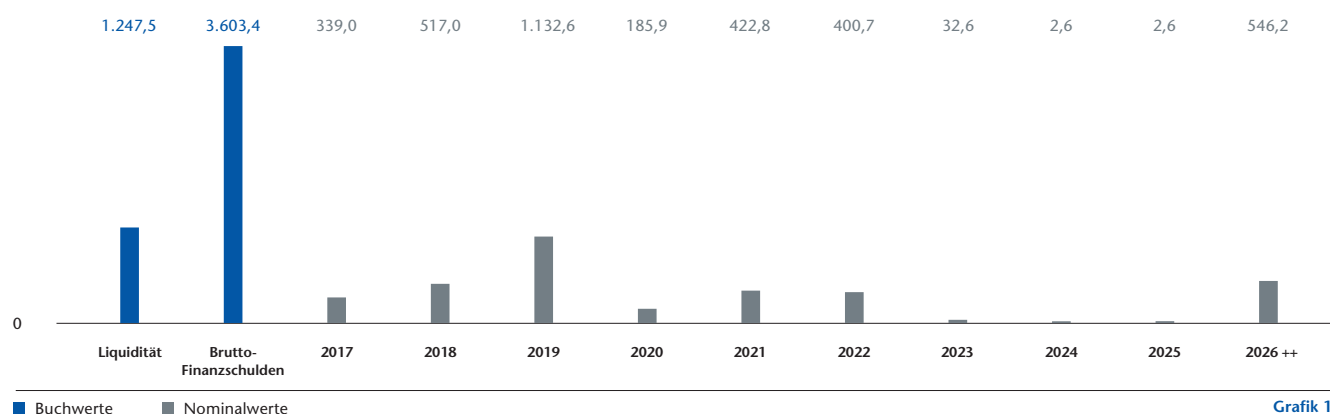
Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung in Lima besteht zudem eine Kreditklausel, nach der die Einhaltung der im Konzessionsvertrag festgelegten Übereignung von für den Flughafen-Ausbau erforderlichem Bauland durch den peruanischen Staat an die Konzern-Gesellschaft Lima bis zum 31. Dezember 2015 vorgesehen ist. Da die Übereignung durch den Staat bis zum 31. Dezember 2015 nicht vollständig erfolgt ist, hat die Konzern-Gesellschaft diese Kreditklausel auch mit Ablauf des 31. Dezember 2016 nicht eingehalten. Dieser Zustand soll voraussichtlich im ersten Halbjahr 2017 durch eine Vereinbarung mit dem peruanischen

Staat behoben und das zum Ausbau notwendige Land im ersten Halbjahr 2017 übergeben werden. Somit wird erwartet, dass die im vergangenen Jahr bestandenen Beschränkungen für Investitionen und die Ausschüttung von Dividenden aufgehoben sein werden.

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

Fälligkeitsprofil zum 31. Dezember 2016

in Mio €



Grafik 12

Die Liquidität in den vollkonsolidierten ausländischen Konzern-Gesellschaften betrug 467,1 Mio € (im Vorjahr: 329,7 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 2016 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	25	1,6	variabel
	11,0	1,6	fix
Tagesgelder	0,0	0,0	fix
Termingelder	190,0	0,3	fix
	70	0,0	variabel
Anleihen	79,3	1,9	variabel
	361,2	2,7	fix
davon Staaten	10,1	0,3	fix
davon Finanztitel	47,2	1,8	variabel
	78,0	1,9	fix
davon Versicherungen	6,6	1,2	fix
davon Industrie	32,2	2,0	variabel
	266,5	2,8	fix
Commercial Paper	35	0,3	fix

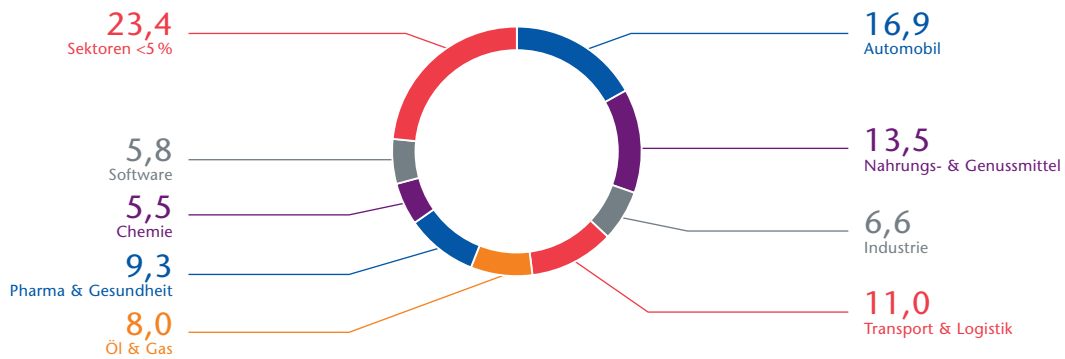
¹⁾ Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben.

Tabelle 24

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilen sich zum 31. Dezember 2016 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 369,6 Mio €):

Verteilung der Industrieanlagen

in %

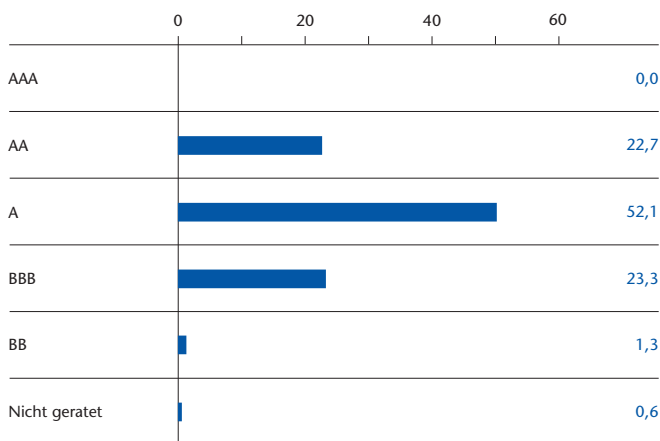


Grafik 13

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

Ratingstruktur der Anlagen

in %



Grafik 14

Zum Bilanzstichtag befanden sich neben gerateten (99,4%) auch nicht geratete Assets (0,6 %) im Industrie-Portfolio.

Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2016 einen Wert von 0,84 % (6,4 Mio €) aus.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

in Mio €	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Investitionen	376,6	Leicht über Vorjahr	409,8	-33,2	-8,1
Operativer Cash Flow	583,2	Leicht über Vorjahr [deutlich über Vorjahr]	652,2	-69,0	-10,6
Free Cash Flow	301,7	Auf oder unterhalb des Niveaus von 2015 [deutlich über Vorjahr]	393,6	-91,9	-23,3
Netto-Finanzverschuldung	2.355,9	Rückgang um bis zu etwa 10% [Rückgang um bis zu etwa 15%]	2.774,3	-418,4	-15,1
Gearing Ratio (%)	65,4	Rückgang um bis zu etwa 10 PP [Rückgang um bis zu etwa 15 PP]	83,8	-18,4 PP	-
Konzern-Liquidität	1.247,5	Deutlicher Rückgang [spürbarer Anstieg]	1.043,1	+204,4	+19,6
Eigenkapital	3.841,4	Spürbar über Vorjahr [deutlich positiver]	3.511,7	+329,7	+9,4
Bilanzsumme	8.872,8	Rückläufig	8.847,3	+25,5	+0,3
Eigenkapitalquote (%)	40,6	Um bis zu etwa 3 bis 4 PP über Vorjahr [deutlich positiver]	37,4	+3,2 PP	-

Tabelle 25

Die Erläuterungen zu etwaigen Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2015 sind dem vorangegangenen Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ zu entnehmen.

Wertorientierte Steuerung

Entwicklung des Wertbeitrags

in Mio €	Fraport-Konzern		Aviation		Retail & Real Estate		Ground Handling		External Activities & Services	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Adjustiertes EBIT ¹⁾	691,0	569,1	70,4	116,3	283,1	294,7	-3,4	7,0	340,9	151,0
Fraport-Assets	6.069,2	6.071,0	2.463,9	2.481,0	1.903,1	1.887,5	604,4	608,8	1.097,9	1.093,8
Kapitalkosten vor Steuern	522,0	522,1	211,9	213,4	163,7	162,3	52,0	52,4	94,4	94,1
Wertbeitrag vor Steuern	169,1	46,9	-141,5	-97,1	119,4	132,3	-55,4	-45,3	246,4	56,9
ROFRA in %	11,4	9,4	2,9	4,7	14,9	15,6	-0,6	1,2	31,0	13,8

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

Tabelle 26

Im Geschäftsjahr 2016 lag der Wertbeitrag des Fraport-Konzerns um 122,2 Mio € deutlich über dem Wert des Vorjahres bei 169,1 Mio € (im Vorjahr: 46,9 Mio €). Die signifikante Verbesserung ist vor allem auf das höhere Konzern-EBIT im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt zurückzuführen. Der Wertbeitrag des Segments Aviation reduzierte sich deutlich von -97,1 Mio € auf -141,5 Mio € und blieb weiterhin negativ. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der vollständigen außerplanmäßigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der FraSec GmbH. Der Wertbeitrag des Segments Retail & Real Estate reduzierte sich aufgrund des rückläufigen Segment-EBIT von 132,3 Mio € auf 119,4 Mio €. Auch im Segment Ground Handling verringerte sich der

Wertbeitrag aufgrund des gesunkenen EBIT leicht von -45,3 Mio € auf -55,4 Mio €. Wesentlich für den spürbaren Anstieg des Wertbeitrags des Segments External Activities & Services von 56,9 Mio € auf 246,4 Mio € war die deutliche Segment-EBIT-Verbesserung im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt. Die Ergebnisentwicklung der At-Equity bewerteten Konzern-Gesellschaft Antalya hatte einen reduzierenden Effekt auf den Segment-Wertbeitrag.

Der ROFRA des Fraport-Konzerns stieg aufgrund der positiven Entwicklung des Segments External Activities & Services von 9,4 % auf 11,4 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährig Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Vorjahr in %
Konzern-Wertbeitrag	169,1	In etwa auf Vorjahr bis zu etwa 30 Mio € darunter [bis zu circa 210 Mio €]	46,9	+122,2	> 100
ROFRA (%)	11,4	Analog Entwicklung Wertbeitrag	9,4	+2,0 PP	-
Wertbeitrag Aviation	-141,5	Leichte Verbesserung [spürbar unterhalb 2015]	-97,1	-44,4	-
Wertbeitrag Retail & Real Estate	119,4	Annähernd konstant bis rückläufig	132,3	-13,1	-9,8
Wertbeitrag Ground Handling	-55,4	Leicht höher [deutliche Verbesserung]	-45,3	-10,1	-
Wertbeitrag External Activities & Services	246,4	Zwischen 10 Mio € über und bis zu etwa 20 Mio € unter Vorjahr [rund 240 Mio €]	56,9	+189,5	> 100

Tabelle 27

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit der Passagiere

Die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt lag 2016 mit 82% um 2 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 80%). Nach 82% im ersten Quartal 2016 lag die Globalzufriedenheit auch im zweiten Quartal bei 82% (Q1 2015: 79%, Q2 2015: 80%). Im dritten und vierten Quartal (83% beziehungsweise 82%) konnte das hohe Niveau gehalten und eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr erreicht werden (Q3 2015: 82%, Q4 2015: 81%). Die Modernisierung der Vorfahrt zur Ankunftsebene Terminal 1 führte dabei bei den Originärpassagieren zu einer deutlich positiveren Bewertung als im Vorjahr. Auch das Angebot und die Qualität des Retail-Geschäfts sowie die im Rahmen des Service-Programms „Great to have you here!“ modernisierte Terminal-Infrastruktur trugen zur Verbesserung der Globalzufriedenheit bei.

Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 74,0% um 4,4 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 78,4%). Der Flughafen in Lima erreichte in der jüngsten Studie einen unverändert hohen Wert zufriedener Passagiere von 96,0% (in der vorherigen Studie: 95,0%). An den Flughäfen in Varna und Burgas notierte die Zufriedenheitsquote – analog dem Vorjahr – bei über 97%. Bei einem leichten Passagierückgang lag die Anzahl der Beschwerden in Ljubljana in 2016 bei 72 (im Vorjahr: 137 Beschwerden).

Pünktlichkeitsquote

Bei der Pünktlichkeit der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt mit einem Wert von 79,5% war in 2016 ein ähnliches Bild zu erkennen wie im Vorjahr (2015: 80,3%). Die Ergebnisse wurden von Streiks und Witterungseinflüssen belastet. Das erste Quartal des Jahres wies mit 83,4% wiederum eine relativ hohe Pünktlichkeit aus (Q1 2015: 81,5%). Im Sommerhalbjahr ging mit hohem Aufkommen eine etwas niedrigere Pünktlichkeit einher (Q2: 77,8%, Q3: 78,1%; im Vorjahr Q2: 79,2%, Q3: 78,8%). Im letzten Quartal fiel die Pünktlichkeit mit 79,3% gegenüber dem Vorjahr mit 82,4% ab.

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,7% und lag damit um 0,1 Prozentpunkte unter dem Wert des Vorjahres. Im ersten Quartal 2016 (99,1% gegenüber 98,7% im ersten Quartal 2015) erhöhte sich die Konnektivität um 0,4 Prozentpunkte. Im zweiten Quartal 2016 blieb der Wert konstant bei 98,7% (Q2 2015: 98,7%). Im dritten Quartal war die Gepäck-Konnektivität um 0,3 Prozentpunkte leicht rückläufig (98,5% gegenüber 98,8% im dritten Quartal 2015). Auch im vierten Quartal lag der Wert mit 98,6% um 0,5 Prozentpunkte unterhalb des Vorjahresquartals (99,1%).

Anlagenverfügbarkeitsquote

Zu Beginn des vergangenen Geschäftsjahres wurde die Ermittlung der Anlagenverfügbarkeitsquote angepasst. Zuvor wurde die Quote auf Basis der technischen Verfügbarkeit erhoben, seit 2016 wird die Quote anhand der Verfügbarkeit für die Passagiere ermittelt. Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte wurde nicht vorgenommen. Die Anlagenverfügbarkeitsquote nach der angepassten Berechnungsmethode lag im Gesamtjahr 2016 bei 96,7%. Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 87,7% wirkten sich 2016 im Wesentlichen Sperrungen durch diverse Bautätigkeiten negativ auf die Verfügbarkeit der Skyline-Bahn aus. Ohne Baustellen hätte die Verfügbarkeit bei 99,8% gelegen.

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Zufriedenheit der Mitarbeiter des Fraport-Konzerns lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 2,91 und damit leicht unter dem Wert des Vorjahres von 2,85. Während sich in sieben Konzern-Unternehmen die Zufriedenheit der Beschäftigten verbesserte, verschlechterte sich die Mitarbeiterzufriedenheit in der personalstarken Fraport AG im Vorjahresvergleich auf 2,90 (im Vorjahr: 2,78). Die Rücklaufquote lag mit 49% nahezu unverändert zum Vorjahr (im Vorjahr: 48%).

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Im Berichtsjahr ereigneten sich 510 meldepflichtige Arbeitsunfälle, was einer Reduzierung um 49 meldepflichtige Arbeitsunfälle entspricht (im Vorjahr: 559). Somit ergibt sich bezogen auf die Konzern-Gesamtbeschäftigten eine 1.000-Mann-Quote von 23,9 (im Vorjahr: 25,8; aufgrund von Nachmeldungen können sich Änderungen an den berichteten Vorjahreswerten ergeben).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Indikatoren	2016	Gegebene Prognose 2015 [unterjährige Anpassung]	2015	Veränderung zum Vorjahr
Globalzufriedenheit (Frankfurt) in %	82	Mindestens 80%	80	+2,0 PP
Pünktlichkeitsquote (Frankfurt) in %	79,5	In etwa unverändert hohes Niveau	80,3	-0,8 PP
Gepäck-Konnektivität (Frankfurt) in %	98,7	Besser als 98,5%	98,8	-0,1 PP
Anlagenverfügbarkeitsquote (Frankfurt) in %	96,7	Deutlich über 90%	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit	2,91	Auf dem Niveau von besser als 3,0 stabilisieren	2,85	-0,06
1.000-Mann-Quote ¹⁾	23,9	Bestätigung auf niedrigerem Niveau von 2015	25,8	-1,9

¹⁾ Werte zum Stichtag 31. Dezember 2016 beziehungsweise 31. Dezember 2015. Aufgrund von Nachmeldungen können sich noch Änderungen an den Werten ergeben.

Tabelle 28

Die Erläuterungen zu etwaigen Abweichungen im Vergleich zur gegebenen Prognose 2015 sind dem vorangegangenen Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ zu entnehmen.

Beschäftigte

Entwicklung der Beschäftigten im Konzern

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	20.322	20.720	-398	-1,9
davon Fraport AG	10.487	10.561	-74	-0,7
davon Konzern-Gesellschaften	9.835	10.159	-324	-3,2
davon in Deutschland	18.333	18.865	-532	-2,8
davon im Ausland	1.989	1.855	+134	+7,2

Tabelle 29

Verglichen mit dem Vorjahr verringerte sich die durchschnittliche Zahl der Beschäftigten (Beschäftigte ohne Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern im Geschäftsjahr 2016 von 20.720 auf 20.322 (-1,9%). In Deutschland kam es insbesondere in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service aufgrund des leicht rückläufigen Passagieraufkommens am Standort Frankfurt zu einem veränderten Personalbedarf (-193 Beschäftigte). Auch in der Fraport AG kam es zu einer Verringerung des Personalbestands, die im Wesentlichen aus einem geringeren Einsatz von Aushilfen im Segment Ground Handling resultierte (-74 Beschäftigte). Einen weiteren reduzierenden Effekt hatte die Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FCS im November 2015 (-332 Beschäftigte).

Außerhalb von Deutschland erhöhte sich der Personalbestand insbesondere aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens in der Konzern-Gesellschaft Twin Star (+103 Beschäftigte) sowie der erstmaligen Erfassung der neuen Konzern-Gesellschaften in Griechenland (+40 Beschäftigte).

Mit 9,4% lag die Fluktuationsquote – bezogen auf die Stammbeschäftigten – im vergangenen Geschäftsjahr leicht unter dem Wert des Vorjahres von 10,1%. Diese Entwicklung ist vor allem auf die rückläufige Stammbeschäftigtenzahl und weniger Aushilfen im Segment Ground Handling zurückzuführen.

Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	2016	2015	Veränderung	Veränderung in %
Aviation	6.048	6.043	+5	+0,1
Retail & Real Estate	645	624	+21	+3,4
Ground Handling	8.649	9.262	-613	-6,6
External Activities & Services	4.980	4.791	+189	+3,9

Tabelle 30

Während das Segment Aviation im vergangenen Geschäftsjahr vorrangig aufgrund einer rückläufigen Beschäftigtenzahl in der Fraport AG eine geringere Mitarbeiterzahl auswies, resultierte der leichte Zuwachs im Segment Retail & Real Estate vor allem aufgrund einer höheren Beschäftigung in der Fraport AG. Im Segment Ground Handling verringerte sich die Mitarbeiterzahl insbesondere aufgrund der Entkonsolidierung der Konzern-Gesellschaft FCS (-332 Beschäftigte) im November 2015 sowie

aufgrund weniger Beschäftigter in der Konzern-Gesellschaft APS Airport Personal Service (-193 Beschäftigte) und im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste (-114 Beschäftigte). Im Segment External Activities & Services erhöhte sich währenddessen die Mitarbeiterzahl durch die positive Verkehrsentwicklung in Bulgarien (+103 Beschäftigte) und die erstmalige Erfassung der Konzern-Gesellschaften in Griechenland (+40 Beschäftigte).

Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern

Gesamtbeschäftigte zum Stichtag	31.12.2016	31.12.2015	Veränderung	Veränderung in %
Fraport-Konzern	22.650	23.038	-388	-1,7
davon Fraport AG	11.164	11.401	-237	-2,1
davon Konzern-Gesellschaften	11.486	11.637	-151	-1,3
davon in Deutschland	20.555	21.043	-488	-2,3
davon im Ausland	2.095	1.995	+100	+5,0

Tabelle 31

Verglichen mit dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Gesamtbeschäftigten (Beschäftigte inklusive Gemeinschaftsunternehmen, Aushilfen, Auszubildende und Freigestellte) im Fraport-Konzern zum 31. Dezember 2016 von 23.038 auf 22.650 (-388 Beschäftigte). Der Rückgang bei der Fraport AG in Höhe von 237 Beschäftigten resultierte im Wesentlichen aus einer geringeren Beschäftigung im Segment Ground Handling. Die Verringerung der Beschäftigung in den Konzern-Gesellschaften und damit in Deutschland ist zudem auf den geringeren Personalstand in der Konzern-Gesellschaft APS Personal Service zurückzuführen (-242 Beschäftigte). Im Ausland kam es unter anderem aufgrund der neuen Konzern-Gesellschaften in Griechenland zu einem Zuwachs (+159 Beschäftigte).

Entwicklung der Personalstruktur

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

Die Frauenquote, eine der wesentlichen Diversity-Kennzahlen, lag im Geschäftsjahr 2016 unverändert bei 24,2% (im Vorjahr: 24,2%). In Höhe von 30,3% (im Vorjahr: 29,3%) überstieg die Quote der Frauen in den ersten fünf Führungsebenen auch in 2016 die zuvor genannte konzernweite Frauenquote.

Weitere Kennzahlen der Diversity entwickelten sich im Geschäftsjahr 2016 wie folgt: Das Durchschnittsalter der Konzern-Beschäftigten stieg leicht von 42,8 Jahren auf 43,5 Jahre. Eine ausländische Staatsangehörigkeit (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) besaßen 20,5% der Beschäftigten (im Vorjahr: 20,2%). Die Schwerbehindertenquote erreichte konzernweit einen Wert von 8,3% (im Vorjahr: 7,9%).

Forschung und Entwicklung

Bei Fraport ist die Förderung von Innovationen sowohl in den Unternehmenszielen als auch in den Führungsgrundsätzen fest verankert. Ziel ist es, durch die Einführung neuer Techniken und die ständige Optimierung komplexer Prozesse den unterschiedlichen Kundenwünschen zu entsprechen und dennoch betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht zu werden. Als Dienstleistungskonzern betreibt Fraport keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne, hat sich aber, um alle Potenziale zu nutzen, zweigleisig aufgestellt: Ein unternehmenseigenes Ideenmanagement bündelt die Kreativität der Beschäftigten, während im Innovationsmanagement gezielt Projekte mit externen Partnern entwickelt werden (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75).

Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Ideenmanagement ausgerichtet. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 633 Ideen eingereicht und 64 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 807 Ideen, 67 Umsetzungen). Dabei konnte der wirtschaftliche Nutzen im Vergleich zum Vorjahr konstant gehalten werden.

Im Innovationsmanagement vernetzt sich Fraport gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „Best Practice“-Unternehmen anderer Branchen. Der Mehrwert liegt in der koordinierten Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und regionalen wissenschaftlichen Einrichtungen. Das Ziel ist, zukunftsweisende Logistikprojekte und technische Entwicklungen zu unterstützen und die Attraktivität des Standorts Frankfurt weiter zu steigern. Im Sommer 2016 wurde erstmals eine sechswöchige Fraport Innovation Challenge durchgeführt, um auch die Interessengruppen außerhalb des Flughafens stärker in den Innovationsprozess und die Ideenfindung einzubinden.

Umwelt und Gesellschaft

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

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

Schallschutz

Zur weiteren Lärminderung hat Fraport im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt im Bereich des Aktiven Schallschutzes zwei Forschungsprojekte unterstützt, die zu Entlastungen führen könnten: Mittels des Assistenzsystems LNAS (Low Noise Augmentation System) soll Lärminderung durch präzisere Handlungsabläufe beim Einsatz von Klappen und Fahrwerk während der Anflüge erreicht werden. Das Umfliegen dicht besiedelter Flächen wurde mit Testflügen im Rahmen eines Europäischen Projekts (SESAR-AAL) erprobt.

Im vergangenen Geschäftsjahr hat Fraport weiterhin verschiedene Maßnahmen des passiven Schallschutzes umgesetzt. Durch bauliche Veränderungen wird dabei beispielsweise eine Senkung des Lärmpegels im Gebäudeinneren erreicht. Am Standort Frankfurt hat Fraport in diesem Kontext umfangreiche gesetzliche Verpflichtungen für rund 86.000 Haushalte, deren Anspruchsberechtigung unter anderem über Lärmschutzbereiche definiert ist. Um Anwohner bei der Ermittlung ihrer Ansprüche und der Antragstellung zu unterstützen, unterhält Fraport ein weitreichendes Informations- und Serviceangebot auf der Konzern-Homepage www.fraport.de/schallschutz. Für etwa 12.000 besonders stark belastete Haushalte in dem vorgenannten Bereich ist die Fraport AG gesetzlich verpflichtet, eine Entschädigung für die eingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereichs zu zahlen. Diese wird fristgemäß seit Oktober 2016 ausbezahlt.

Klima-, Natur- und Ressourcenschutz

Zur Senkung der eigenen CO₂-Emission hat Fraport in 2016 am Standort Frankfurt den Austausch und die Optimierung von Lüftungsanlagen im Terminal 1 weiter vorangetrieben. Zusätzliche energiesparende Maßnahmen umfassten eine nutzungsabhängige Steuerung der Terminal-Beleuchtung, den Einsatz von LED-Lampen in den Terminals und Parkhäusern sowie die Optimierung der 80 km langen Gepäckförderanlage. Auch die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem E-Mobilitätsprojekt „E-PORT AN“ wurden in 2016 weiterentwickelt.

Basierend auf vorläufigen Zahlen emittierte die Konzern-Muttergesellschaft im vergangenen Geschäftsjahr rund 208.300 Tonnen CO₂ und damit 4,6% weniger als im Vorjahr. Hinsichtlich des Natur- und Ressourcenschutzes waren zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres 95% der vollkonsolidierten umweltrelevanten Konzern-Gesellschaften durch ein Umweltmanagement-System (EMAS oder ISO 14001) zertifiziert.

Wertschöpfung

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

Fraport trägt in diesem Kontext umfangreich zur gesellschaftlichen Wertschöpfung bei. Zur direkten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem Aufwendungen für Personal, Investitionen, Steuern, Zinsen und die Ausschüttungen an die eigenen Aktionäre. Im vergangenen Geschäftsjahr summierte sich die Unternehmensleistung auf mehr als 2,9 Mrd. €. Die direkte Wertschöpfung betrug rund 2,1 Mrd. €. Zur indirekten Wertschöpfung des Unternehmens zählen unter anderem der Konsum der Flughafen-Mitarbeiter sowie die am Flughafen ansässigen Unternehmen, die ebenfalls eine eigene Wertschöpfungskette und Beschäftigungseffekte aufweisen.

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

Aktie und Investor Relations

Aktienentwicklung 2016

Die deutschen Aktienmärkte zeigten im Gesamtjahr 2016 eine volatile Entwicklung. Der deutsche Leitindex DAX schloss im Berichtszeitraum bei 11.481 Punkten und damit 6,9% über dem Schlusskurs des Geschäftsjahres 2015. Der MDAX erzielte einen ähnlich starken Anstieg um 6,8% auf 22.189 Punkte. Die positive Entwicklung der beiden Indizes war vor allem einem starken zweiten Halbjahr 2016 zu verdanken. Im ersten Quartal verlor der deutsche Leitindex DAX 7,2%, wohingegen der MDAX nur einen leichten Rückgang um 1,8% hinnehmen musste. Die Talfahrt an der deutschen Börse setzte sich im zweiten Quartal 2016 fort (DAX im zweiten Quartal: -2,9% und MDAX: -2,7%). Vor allem die erwarteten negativen Folgen der Entscheidung über den Austritt Großbritanniens aus der EU, nach dem Referendum Ende Juni 2016, führten zu einer weiteren Verschlechterung der Grundstimmung. Dagegen wirkten unverändert die niedrigen Leitzinsen sowie ein insgesamt leicht freundliches konjunkturelles Umfeld positiv. Im dritten Quartal drehte sich die Stimmung an der Börse durchweg ins Positive. Insbesondere der besser als erwartete Anstieg des chinesischen Bruttoinlandsprodukts, entgegen der Sorgen um das Wachstum in China zu Beginn des abgelaufenen Geschäftsjahres, führte zu positiven Marktreaktionen (DAX im dritten Quartal: +8,6% und MDAX: +8,8%). Das vierte Quartal 2016 war geprägt von der Entscheidung der EZB, das Anleihenkaufprogramm bis Ende 2017 zu verlängern sowie die Zinsen im Euroraum weiterhin auf niedrigem Niveau zu halten, um der zu geringen Inflation entgegenzuwirken. Zudem stabilisierte sich der Rohölpreis zum Jahresende aufgrund einer Einigung zur Fördermengenbegrenzung innerhalb der OPEC. Beides stützte die positive Entwicklung der deutschen Aktienmärkte. Das Ergebnis der US-Präsidentenwahl im November 2016 hatte keine nennenswerte Auswirkung auf die deutschen Indizes, sodass der Leitindex DAX im vierten Quartal 2016 um 9,2% merklich zulegte. Der MDAX konnte sich um 2,8% leicht verbessern.

Innerhalb des anspruchsvollen Marktumfelds entwickelte sich die Fraport-Aktie mit einem Schlusskurs von 56,17€ leicht negativ (im Vorjahr: 58,94€). Nach einem Kursrückgang von 9,6% im ersten Quartal 2016 verlor der Aktienkurs im zweiten Quartal erneut um 9,9% auf 48,03€ deutlich. Ähnlich der positiven Entwicklung der deutschen Leitindizes im dritten Quartal 2016 legte die Fraport-Aktie – auch aufgrund der Ankündigung über den Anteilsverkauf an der Betreibergesellschaft des Flughafens Pulkovo im Juli 2016 – um 1,4% auf 48,69€ zu. Getrieben durch die weiterhin zunehmend positive Entwicklung der deutschen Aktienmärkte im vierten Quartal, konnte auch die Fraport-Aktie eine deutliche Kurssteigerung um 15,4% auf 56,17€ verzeichnen. Der unterjährig angepasste Geschäftsausblick – insbesondere durch die Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt im Oktober 2016 – bestärkte zudem die deutliche Performancesteigerung der Fraport-Aktie im letzten Quartal des vergangenen Geschäftsjahres. Kumuliert lag der Rückgang der Aktie im Geschäftsjahr 2016 damit bei 2,77€ (-4,7%) beziehungsweise – unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung vom 23. Mai 2016 von 1,35€ je Aktie – bei 1,42€ (-2,4%).

Die Marktkapitalisierung der Fraport-Aktie lag zum Jahresschluss bei 5,2 Mrd € (im Vorjahr: 5,4 Mrd €). Die Aktie war damit gemessen an der Marktkapitalisierung der 23. größte Titel der 50 MDAX-Aktien (im Vorjahr: Rang 18). Gemessen am gehandelten Börsenumsatz (XETRA-Handel) lag die Fraport-Aktie auf dem 30. Rang der MDAX-Titel (im Vorjahr: Rang 40). Mit durchschnittlich 173.666 täglich gehandelten Aktien stieg das Handelsvolumen der Aktie in 2016 um 14,9% (im Vorjahr: 151.188).

Fraport-Aktie

	2016	2015	Q1 2016	Q2 2016	Q3 2016	Q4 2016
Eröffnungskurs in €	58,94	48,04	58,94	53,31	48,03	48,69
Schlusskurs in €	56,17	58,94	53,31	48,03	48,69	56,17
Veränderung absolut in € ¹⁾	-2,77	+10,90	-5,63	-5,29	+0,66	+7,49
Veränderung in % ²⁾	-4,7	+22,7	-9,6	-9,9	+1,4	+15,4
Höchstkurs in € (Tagesschlusskurs)	58,94	62,30	58,94	53,93	51,40	56,97
Tiefstkurs in € (Tagesschlusskurs)	45,25	48,04	49,65	45,25	47,29	47,86
Durchschnittskurs in € (Tagesschlusskurse)	51,77	56,34	53,69	50,74	49,20	53,55
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen (Stück)	173.666	151.188	182.568	186.500	139.485	191.221
Marktkapitalisierung in Mio € (Quartalschlusskurs)	5.192	5.443	4.928	4.439	4.500	5.192

¹⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2016: -1,42 €, 2015: 12,25 €, Q2 2016: -3,94 €.

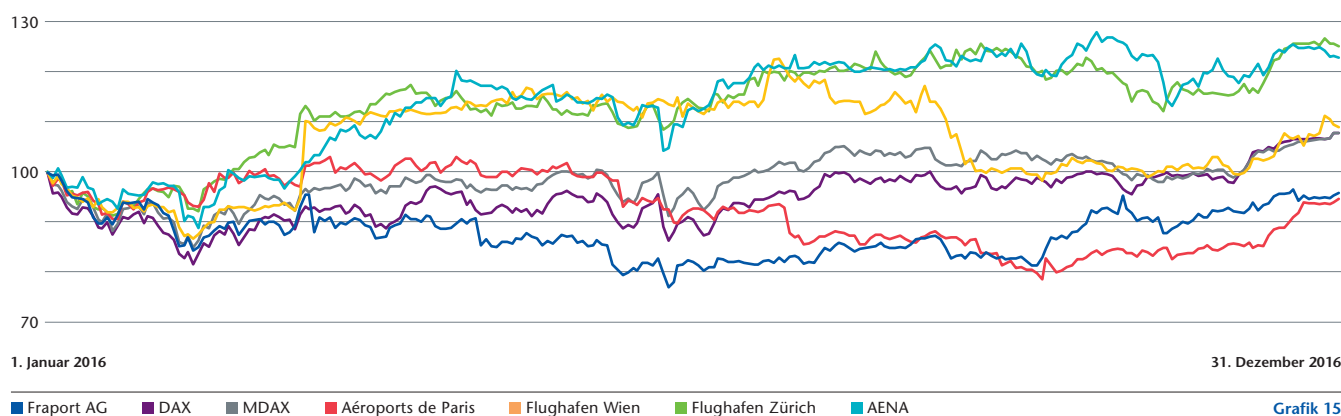
²⁾ Veränderung inklusive Dividende: 2016: -4,7 %, 2015: 25,5 %, Q2 2016: -7,4 %.

Tabelle 32

Die Aktien der weiteren börsennotierten europäischen Flughäfen wiesen folgende Entwicklungen aus: Aéroports de Paris -6,0%, Flughafen Wien +9,5%, Flughafen Zürich +25,8% und AENA +23,3%.

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

in % (auf 100 indiziert)



Entwicklung der Aktionärsstruktur

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

Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WpHG

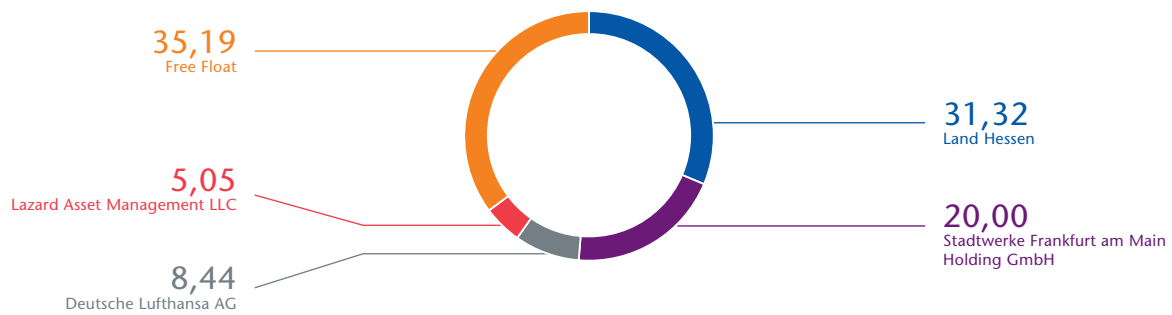
Stimmrechtsinhaber	Datum der Veränderung	Art der Veränderung	Neuer Stimmrechtsanteil
BlackRock, Inc. ¹⁾	7. Januar 2016	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,97 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	8. Januar 2016	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,03 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	20. Januar 2016	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,63 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	22. Januar 2016	Überschreitung der 3%-Schwelle	3,01 %
BlackRock, Inc. ¹⁾	25. Januar 2016	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,92 %
Legg Mason, Inc. ¹⁾	31. Mai 2016	Unterschreitung der 3%-Schwelle	2,83 %
Lazard Asset Management LLC ¹⁾	14. Dezember 2016	Überschreitung der 3%-Schwelle	5,05 %

¹⁾ Sämtliche Stimmrechte werden nach § 22 WpHG zugerechnet.

Tabelle 33

Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2016 ¹⁾

in %



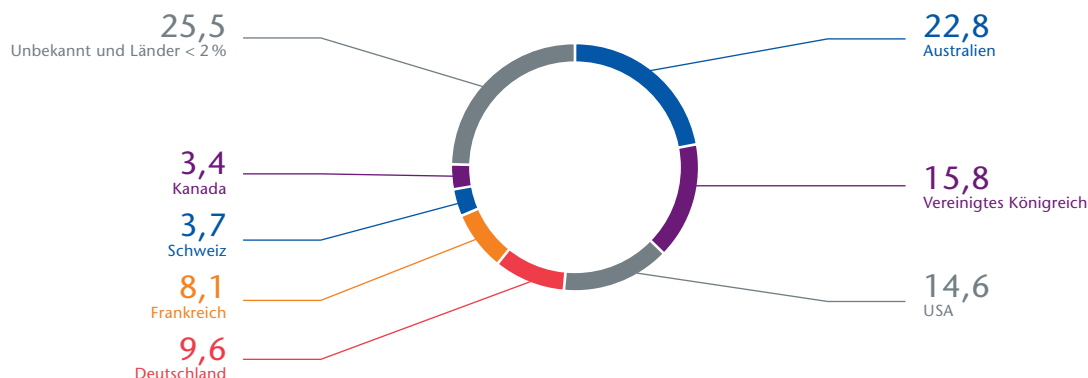
¹⁾ Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2016 angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen. Anteile unter 3% werden dem Free Float zugeordnet.

Grafik 16

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

Streubesitz-Verteilung ¹⁾

in %



¹⁾ Streubesitz = Gesamtzahl der Aktien zum 31. Dezember 2016 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.

Grafik 17

Dividende für das Geschäftsjahr 2016 (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 2016 beabsichtigt der Vorstand, der Hauptversammlung 2017 eine im Vorjahresvergleich um 0,15€ höhere Dividende von 1,50€ je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2016 von 56,17€ ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,7% (im Vorjahr: 2,3%). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 138,7 Mio € (im Vorjahr: 124,7 Mio €) würde damit – bezogen auf den Gewinnanteil der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis von 375,4 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 36,9% entsprechen (im Vorjahr: 45,1%).

Investor Relations (IR)

Eine konsistente, umfassende und proaktive Kommunikation mit Investoren und Analysten hat für die IR-Abteilung von Fraport höchste Priorität. Dabei pflegt das IR-Team den persönlichen Kontakt mit bestehenden und potenziellen Investoren im Rahmen sogenannter Roadshows, Kapitalmarktkonferenzen sowie in Terminen am Hauptsitz des Unternehmens am Flughafen Frankfurt. Auch im vergangenen Geschäftsjahr fanden gezielt Einzel- sowie Gruppentermine und Präsentationen mit dem Vorstandsvorsitzenden und dem Finanzvorstand des Unternehmens statt. Zentrale Themen der Gespräche waren in 2016 weiterhin die aktuellen sowie die erwarteten Verkehrsentwicklungen an den Konzern-Standorten, hier insbesondere der Flughafen in Antalya sowie aufgrund der aktuellen Situation der Deutschen Lufthansa als Hauptkunde der Flughafen Frankfurt. Die fortschreitenden Baumaßnahmen des Terminal 3, die Entwicklung der Flughafen-Entgelte am Standort Frankfurt in 2017 sowie generell die Entwicklung der Low-Cost-Verkehre standen ebenfalls im Fokus der Gespräche.

Weiter stand das IR-Team telefonisch oder per E-Mail zum direkten Austausch zur Verfügung. Die Analystenkonferenz zur Publikation der Geschäftszahlen 2015 im März 2016, die Hauptversammlung im Mai 2016, drei Conference Calls zu den Quartalspublikationen und die Bereitstellung aktueller Informationen auf der IR-Homepage www.meet-ir.de rundeten das Leistungsspektrum der IR-Tätigkeit im vergangenen Geschäftsjahr ab.

Hauptversammlung

Auf der vergangenen Hauptversammlung am 20. Mai 2016 erhielt Fraport von seinen Aktionären eine deutliche Mehrheit zu sämtlichen Tagesordnungspunkten. Vom stimmberechtigten Grundkapital waren 79.203.848 Stückaktien mit ebenso vielen Stimmen vertreten (85,73% vom Grundkapital). Die ausführlichen Stimmergebnisse sowie weitere Informationen rund um die Hauptversammlung sind auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de in der Rubrik Investor Relations veröffentlicht. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2016 wird am 23. Mai 2017 in der Jahrhunderthalle in Frankfurt stattfinden.

Kapitalmarktrelevante Daten

		2016	2015
Grundkapital Fraport AG ¹⁾	in Mio €	924,3	923,9
Anzahl Aktien gesamt zum 31. Dezember	Stück	92.434.419	92.385.076
Anzahl Aktien im Umlauf ²⁾ zum 31. Dezember	Stück	92.357.054	92.307.711
Anzahl Aktien im Umlauf (gewichteter Berichtszeitraumdurchschnitt)	Stück	92.337.317	92.289.839
Rechnerischer Anteil am Grundkapital	je Aktie, in €	10,00	10,00
Jahresperformance (inklusive Dividende)	in %	-2,4	25,5
Beta relativ zum MDAX		0,75	0,80
Ergebnis je Aktie unverwässert	in €	4,07	3,00
Ergebnis je Aktie verwässert	in €	4,06	2,99
Kurs-Gewinn-Verhältnis		13,8	19,6
Dividende je Aktie ³⁾	in €	1,50	1,35
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag	in Mio €	138,7	124,7
Dividendenrendite zum 31. Dezember ³⁾	in %	2,7	2,3
ISIN		DE 000 577 330 3	
Wertpapierkennnummer (WKN)		577 330	
Tickerkürzel Reuters		FRAG.DE	
Tickerkürzel Bloomberg		FRA GR	
Auswahlindizes		MDAX, FTSE4Good Index, Euronext Vigeo (Eurozone 120), Deutschland Ethik 30 Aktienindex, Ethibel Sustainability Index (ESI) Excellence Europe	

¹⁾ Inklusive der eigenen Aktien.

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

³⁾ Vorgeschlagene Dividende (2016).

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Operative Übernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen

Die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird, nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen, für etwa März 2017 erwartet. Die zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen wurden bereits am 14. Dezember 2015 von der Fraport AG sowie ihrem griechischen Konsortialpartner und dem griechischen Privatisierungsfonds unterzeichnet. Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wird eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von € 22,9 Mio p. a. mit einer inflationsbedingten Anpassung vereinbart. Ferner sind die Konsortialpartner verpflichtet, bis zum Jahr 2020 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur zu investieren. Derzeit erwartet Fraport hier einen Betrag von rund 400 Mio €. Die Konzessionen fallen in den Anwendungsbereich des IFRIC 12. Danach wird der Barwert der jährlichen Mindestkonzessionszahlungen als finanzielle Verbindlichkeit passiviert. Der korrespondierende Betrag sowie die geleistete anfängliche Einmalzahlung werden als Anschaffungskosten der Konzessionen unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte aktiviert und planmäßig über die Laufzeit der Konzessionen von 40 Jahren abgeschrieben.

Jährliche Konzessionszahlung am Standort Antalya gestundet

Zur Erläuterung der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Terminalbetreiberkonzession in Antalya wird auf den Konzern-Anhang in Tz. 23 verwiesen.

Neues Joint Venture zur Weiterentwicklung des Duty Free-Geschäfts am Standort Frankfurt

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 haben das Handelsunternehmen Gebr. Heinemann SE & Co. KG und Fraport den Betrieb des Joint Ventures „Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG“ aufgenommen. Das Joint Venture, an dem beide Partner mit jeweils 50% beteiligt sind, betreibt insgesamt die 27 bereits bestehenden Geschäfte am Flughafen Frankfurt, den Großteil davon unter der Marke Heinemann Duty Free und Travel Value (siehe auch Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ ab Seite 48).

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Für 2017 erwartet der Vorstand eine Expansion der Weltwirtschaft, die sich positiv auf die Entwicklung des Luftverkehrs im Allgemeinen sowie auf den Standort Frankfurt und die Fraport-Konzern-Flughäfen auswirken wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand insgesamt eine positive operative Entwicklung des Konzerns. Unsicherheiten resultieren unverändert aus politischen Krisen und terroristischen Anschlägen, die Auswirkungen auf den Luftverkehr an Konzern-Flughäfen haben können (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 75). Am Standort Frankfurt bleibt insbesondere die Situation im Segment Ground Handling angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig. Hier hat der Vorstand das Programm zum Personalstrukturwandel initiiert, um die Kostenstruktur zu verbessern. Positive Effekte erwartet der Vorstand auf Basis der geplanten Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen für etwa März 2017. Die finanziellen Auswirkungen des Standorts Griechenland sind in der nachfolgenden Prognose berücksichtigt.

Für den Standort Frankfurt erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2017 ein Passagierwachstum zwischen 2% und 4%. Dieser Entwicklung liegen die schwer prognostizierbare Entwicklung touristischer Kernmärkte sowie weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger terroristischer Anschläge zugrunde und können zu Abweichungen der Prognose führen. Über das erwartete Verkehrswachstum hinaus rechnet der Vorstand mit höheren Retail-Erlösen. Währungskursschwankungen, die sich auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken, können darüber hinaus positive wie negative Effekte bewirken. Positiv wird sich auch die Erhöhung der Flughafen-Entgelte um durchschnittlich 1,9% in Frankfurt auswirken. Im Vergleich zum vergangenen Geschäftsjahr prognostiziert der Vorstand eine solide operative Geschäftsentwicklung, wobei sich die absoluten Zahlen aufgrund der hohen Basis in 2016 im Zusammenhang mit den einmaligen Erträgen aus dem Anteilsverkauf an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung im Rahmen des Manila-Projekts unterhalb der berichteten Vorjahresfinanzzahlen bewegen werden.

Außerhalb von Frankfurt wird für die finanzielle Entwicklung des Standorts Lima – aufgrund der positiv angenommenen operativen Entwicklung – ein Wachstum erwartet. Die Entwicklung der Standorte Varna und Burgas, Antalya sowie St. Petersburg wird zu einem Großteil von der politischen Entwicklung rund um Russland und der Entwicklung in der Türkei bestimmt. Für Antalya wie auch St. Petersburg erwartet der Vorstand in 2017 eine Erholung. Auch mögliche terroristische Anschläge in diesen Regionen können das Reiseverhalten beeinflussen. Für die Flughäfen in Varna und Burgas sowie die 14 griechischen Regional-Flughäfen werden ebenfalls Wachstumsraten unterstellt. Die Entwicklung der Standorte Ljubljana, Hannover und Xi'an prognostiziert der Vorstand als insgesamt positiv.

Das Konzern-Ergebnis erwartet der Vorstand – bei einer spürbaren Verschlechterung des Finanzergebnisses – in einer Bandbreite zwischen rund 310 Mio € und rund 350 Mio €.

Hinsichtlich der Vermögens- und Finanzlage erwartet der Vorstand – trotz anhaltender Investitionen in Modernisierungsmaßnahmen und den voranschreitenden Bau des Terminal 3 sowie höheren Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte im Zusammenhang mit den Standorten Griechenland und Lima – auch für das Geschäftsjahr 2017 einen deutlich positiven Free Cash Flow, der nach Abzug der Dividendenzahlung zu einer Reduzierung der Netto-Finanzschulden und der Gearing Ratio führen wird. Aufgrund der Finanzierung der einmaligen Konzessionszahlung im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird es zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden sowie einer spürbaren Verschlechterung der Gearing Ratio kommen.

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

Risiko- und Chancenbericht

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

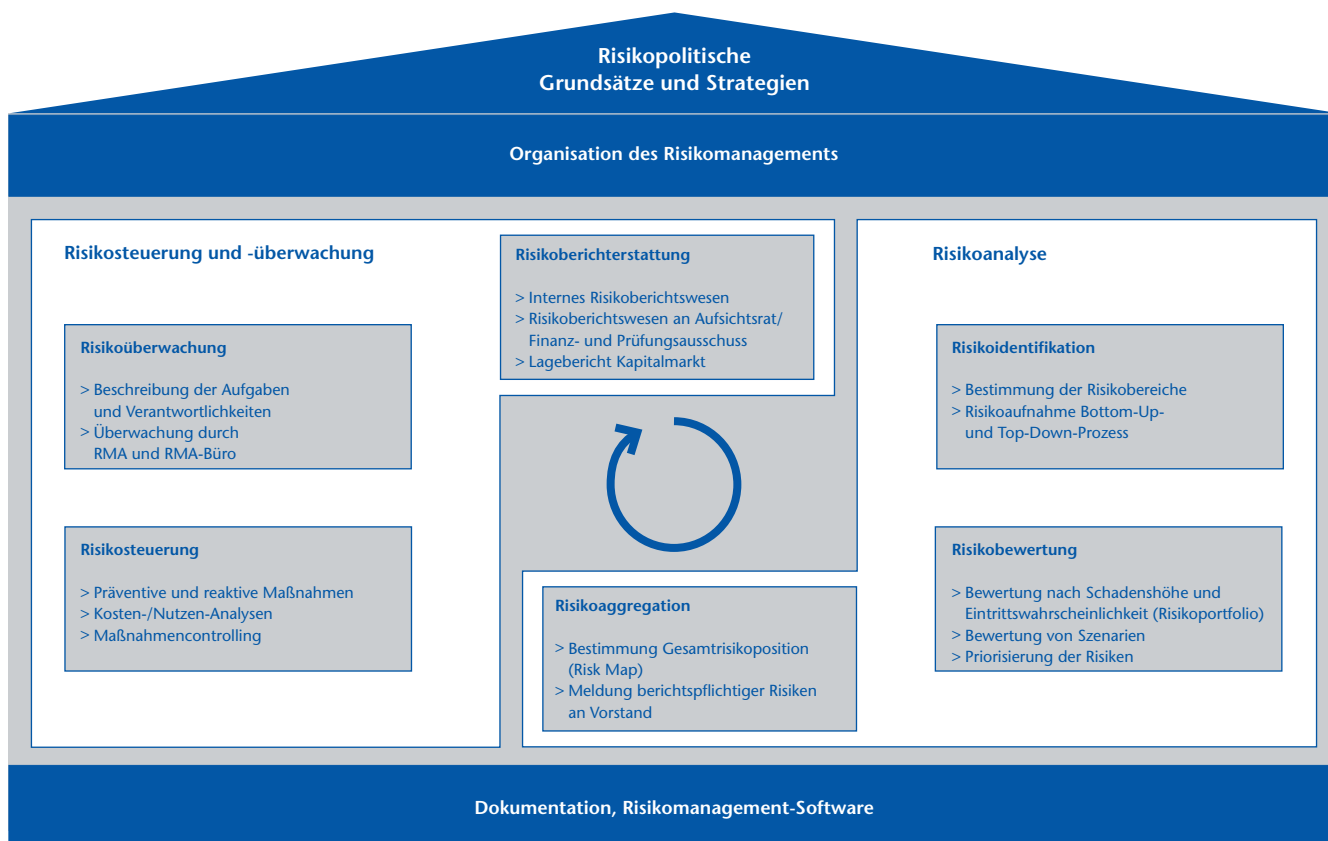
Risikostrategie und -ziele

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

Aus dieser Zielsetzung leiten sich die folgenden Grundsätze ab:

1. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse und mit Erstellung des langfristigen Geschäftsplans erfolgt ein Abgleich mit der Chancen- und Risikostrategie, welcher sich aus der beabsichtigten Geschäftsentwicklung ergibt. Dadurch vermeidet Fraport Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.
2. Das zentrale Risikomanagement verantwortet die Umsetzung und Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems und verknüpft dieses mit dem Chancenmanagement-Prozess.
3. Risiko- und Chancenmanagement sind Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche; diese beinhaltet, dass wesentliche Risiken durch geeignete Maßnahmen gesteuert und auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.
4. Durch einheitliche und umfassende Prozesse erfolgen eine frühzeitige Identifikation, einheitliche Bewertung, zentrale Steuerung und Überwachung sowie eine systematische und transparente Berichterstattung aller wesentlichen Risiken und Chancen.
5. Alle Beschäftigten sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System



Grafik 18

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

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und ist mit leitenden Mitarbeitern der operativen und unterstützenden Unternehmensbereiche besetzt. Die Geschäftsführung des RMA wird durch die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem wahrgenommen. Die Geschäftsführung des RMA ist für die Organisation, Pflege und die Weiterentwicklung des konzernweiten Risikomanagement- und Internen Kontrollsystems sowie die regelmäßige Aktualisierung und Umsetzung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie im Fraport-Konzern verantwortlich. Der RMA erstattet im Anschluss an seine Sitzungen vierteljährlich Bericht an den Vorstand.

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

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

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

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

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

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

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

Risikomanagement-Prozess

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

1) Identifikation und Meldung von Risiken

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

2) Bewertung von Risiken

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

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

3) Risikosteuerung

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

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

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

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

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

Berichtsmatrix

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

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

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

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2016

Es wurde ein E-Learning Modul zum Thema Risikomanagement entwickelt, welches im vierten Quartal 2016 bei der Fraport AG und ausgewählten Konzern-Gesellschaften ausgerollt wurde. Dieses soll dazu beitragen, die Risikokultur im Konzern weiter zu verankern.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 HGB

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

Die Konzern-Rechnungslegung von Fraport ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Überleitung der lokalen Einzelabschlüsse von Mutter- und Tochtergesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen sowie assoziierten Unternehmen (Handelsbilanz I) zu den nach 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 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 Fraport-Konzern-Bilanzierung, auch bei in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen vor Ort.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und/oder die Reputation von Fraport haben könnten. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung 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 External Activities & Services). Ausgewählte nicht wesentliche Risiken werden auf freiwilliger Basis dargestellt, um ein umfassendes Bild der Risikolage zu geben.

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

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

Risikoubersicht

Risiko	Eintrittswahrscheinlichkeit		Schadensstufe		Risikostufe		Seite
Strategische Risiken							
Gesamtwirtschaftliche Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	82
Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	82
Entwässerung des Parallelbahnsystems	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	83
Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	83
Finanzwirtschaftliche Risiken							
Zinsrisiken (kumuliert)	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	84
Währungskursrisiken	möglich	→	hoch	→	bedeutend	→	84
Kreditrisiken	unwahrscheinlich	↓	klein	→	gering	→	84
Sonstige Preisrisiken	unwahrscheinlich	→	klein	→	gering	→	85
Rechtliche und Compliance Risiken							
Compliance-Verstöße	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	85
Manila-Projekt (gesamthaft)	unwahrscheinlich ¹⁾		mittel	↓	gering	↓	85
Operative Risiken							
Risiken aus Investitionsprojekten	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	86
Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten							
...Ausbau Lima	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	87
...Sanktionen gegen Türkei und deren Folgen	unwahrscheinlich	↓	sehr hoch	→	bedeutend	↓	87
...Politische Entwicklung Russland	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	88
Personalrisiken – Zusatzversorgung ZVK	möglich	→	sehr hoch	→	wesentlich	→	88
Risiken durch außergewöhnliche Störfälle	unwahrscheinlich	→	sehr hoch	→	bedeutend	→	89
IT-Risiken	unwahrscheinlich	→	hoch	→	moderat	→	89

¹⁾ Im Risiko- und Chancenbericht 2015 wurde auf die Angabe der Eintrittswahrscheinlichkeit verzichtet, um das Ergebnis des jeweiligen Verfahrens nicht zu beeinflussen.

Tabelle 35

↑ gegenüber Vorjahr gestiegen → unverändert gegenüber Vorjahr ↓ gegenüber Vorjahr gesunken

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Für das Jahr 2017 wird eine weitere Expansion der Weltwirtschaft erwartet (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 93). Trotzdem bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, Schwächungen der EU und des Euroraums durch divergierende Interessen und Uneinigkeiten der Mitgliedsländer oder auch in Folge neuer Regierungskonstellationen und geänderter Sicherheitslagen, könnten den leichten Aufwärtstrend in Europa bremsen oder stoppen. Auch die wirtschaftlichen Auswirkungen des beabsichtigten Ausscheiden Großbritanniens, bleiben zu beobachten. Die globale Wirtschaftsentwicklung könnte von den vorgenannten Faktoren ebenso negativ betroffen sein wie protektionistische Tendenzen zwischen großen Wirtschaftsräumen und wirtschaftliche oder geopolitische Krisen negative Konsequenzen auf das Wachstum haben können. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch Fraport-betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

Die derzeit bestehenden Risiken in China (verlangsamtes Wachstum durch Strukturwandel), Japan (Rezession) und Russland (anhaltende Sanktionen und Einnahmeneinbruch durch Ölpreisverfall) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft von Fraport. Gleichfalls dämpfend auf die Wirtschaftsentwicklung würden Rohöl-Preisschocks durch eine sich verstärkende instabile geopolitische Lage in Nahost und Nordafrika wirken. Kerosinpreissteigerungen in der Folge würden zusätzlich die Angebotsentwicklung beeinträchtigen.

Eine weitere Ausweitung der Krisen in Syrien und in der Ukraine könnte den alten Ost-West-Konflikt erneut aufleben lassen. Folge wären eine globale Verunsicherung sowie spürbare Handelshemmnisse mit wachstumsbremsenden Effekten.

Nicht zuletzt ist die künftige wirtschafts-, außen- und sicherheitspolitische Ausrichtung der USA seit den Präsidentschaftswahlen mit Ungewissheit behaftet. Risiken für die Weltwirtschaft gehen von einem eventuellen Übergang der USA zu mehr Protektionismus in der Handelspolitik aus: Dies könnte den Welthandel belasten.

Kämen die wirtschaftlichen Risiken zum Tragen, würde das zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr führen, mit negativen Folgen für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Fraport. Daher beobachtet Fraport die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten. Im Personalbereich verfügt Fraport über Vereinbarungen mit der Arbeitnehmervertretung (wie zum Beispiel Zeitkonten), um in gewissem Umfang gegensteuernd eingreifen zu können.

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

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

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

Gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung und zunehmender Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen und die kontinuierliche Expansion des Low-Cost-Verkehrs verändern die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Oft geschehen Änderungen nicht reibungsfrei, sondern es kommt zu Streiks der Arbeitnehmer, die dem Flughafen Frankfurt durch Flugausfälle oder Ausfälle im Zubringerverkehr schaden können. Darüber hinaus kann die Entstehung neuer beziehungsweise die Weiterentwicklung bestehender Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme, hervorgerufen durch massive Angebotsausweitungen, zum Nachteil für den Standort Frankfurt (und somit für Fraport) führen.

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

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

Wie sich 2015 und 2016 erneut gezeigt hat, können terroristische Anschläge (Frankreich, Belgien, Deutschland) und das Entstehen von Krisenherden wie in der Ukraine, Syrien oder der Türkei auch für die Passagierströme zu diesen Zielen enorm schädlich sein. In der Folge kam es zu einer Reisezurückhaltung im Outgoing- aber auch im Incoming-Tourismus in Deutschland, unter der Frankfurt als Hub besonders leidet. Weitere Anschläge scheinen möglich und würden die Reisezurückhaltung verstärken. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde oder Flugverbote zwischen Staaten zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet Fraport diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt Fraport die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „sehr hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. In der Geschäftsplanung wird für 2017 ein Wachstum zwischen 2% und 4% für das Passagieraufkommen am Standort Frankfurt angenommen. Die Zahl der Anschläge in Europa sorgt für eine mittelfristig deutliche Dämpfung der Passagierentwicklung.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnensystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € in qualifizierte Entwässerungssysteme für das Parallelbahnensystem erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West wurde am 18. August 2014 eine wasserrechtliche Anordnung erlassen. Für den Teil der Startbahn West südlich des Tunnels ist eine qualifizierte Entwässerung umzusetzen. Für den nördlichen Teil ist es aufgrund von im Winter 2015/2016 gemessenen Enteisungsmitteln, beziehungsweise deren Abbauprodukten und einer Ankündigung einer Anhörung zu einer wasserrechtlichen Anordnung im Verlauf des ersten Quartals 2017 wahrscheinlich, dass eine qualifizierte Entwässerung erforderlich wird.

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

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

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

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

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eines etwaigen Gangs zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbau weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet Fraport durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. In einem bedeutenden Nichtmusterverfahren (Gemeinde Flörsheim gegen Land Hessen) und infolge in weiteren Nichtmusterverfahren sind die verhandelten Klagen erstinstanzlich abgewiesen worden. Zudem engagiert Fraport sich im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit sowie der zu tätigen Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien), vom 10. Mai 2013 und 26. Mai 2014 (Schutzaufgaben bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2016 auf circa 2.581 Mio € gestiegen.

Angesichts der bereits eingeleiteten und bevorstehenden Maßnahmen (zum Beispiel umfangreiches Dachsicherungsprogramm insbesondere in den Gemeinden Raunheim sowie Flörsheim) und der Bewertung der rechtlichen Situation schätzt Fraport die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Frankfurter Flughafens als „unwahrscheinlich“ ein. Sollte sich allerdings das Risiko realisieren, wären die Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos „sehr hoch“.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

Hinsichtlich seiner Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet Fraport durch die Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen, beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Handlungsrahmen, Verantwortlichkeiten und Kontrollen für den Einsatz von Derivaten sind in einer internen Richtlinie verbindlich geregelt. Voraussetzung für den Einsatz von Derivaten ist das Bestehen eines abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Konzerns haben. Offene 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 beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Fraport schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „unwahrscheinlich“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

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

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

Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich. Die Emittentenbeziehungsweise Emissionsratings der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die laufende Berichterstattung bezüglich der Kontrahenten verfolgt. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. 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 „klein“ ein.

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

Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

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

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

Manila-Projekt (Segment External Activities & Services)

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

Nachdem sich das Schiedsgericht im Verfahren von Fraport gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) mit Entscheidung vom 10. Dezember 2014 für unzuständig erklärt hat, verfolgte Fraport weiterhin Entschädigungsansprüche über die lokale Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), an der Fraport beteiligt war.

Aufbauend auf den Entscheidungen des obersten Gerichtshofs der Philippinen vom 8. September 2015 sowie vom 19. April 2016 hat die PIATCO Entschädigungszahlungen für das Terminal-Projekt in Manila erhalten. Aus diesen Zahlungen hat die PIATCO ihrerseits Zahlungen an Fraport in Höhe von rund 270 Mio US-\$ geleistet. Weiterhin wurde zwischen PIATCO und Fraport ein wechselseitiger Verzicht auf weitere Ansprüche vereinbart, sodass aus diesen Verfahren keine Risiken mehr drohen. Von dem zugeflossenen Betrag hat Fraport der Bundesregierung für die im Geschäftsjahr 2008 erhaltene Zahlung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA) Rückzahlungen in Höhe von voraussichtlich 42,4 Mio € zu leisten.

Wie in Vorjahren berichtet, sind noch Verfahren gegen diverse Personen aus dem Bereich des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ beziehungsweise wegen angeblicher Verleumdung anhängig, bei denen die gerichtliche Entscheidung zur Einstellung des Verfahrens noch nicht rechtskräftig beziehungsweise über einen gemeinsamen Einstellungsantrag der Anzeigerstatlerin und der Beschuldigten noch nicht entschieden worden ist. Gegenüber hierbei betroffenen Personen wurden Freistellungserklärungen abgegeben.

Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der dargestellten Risiken bezüglich des Manila-Engagements werden derzeit aufgrund der positiven Verfahrensverläufe als „unwahrscheinlich“ angesehen. Sollten sich die Risiken jedoch insgesamt realisieren, wären deren Auswirkungen „mittel“.

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

Sonstige rechtliche Risiken

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

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

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

Die Investitionsplanung von Fraport deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab und unterliegt dabei diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen. Die Bewertung dieser Risiken erfolgt über eine Clusterung und Gewichtung der einzelnen Bauinvestitionen in drei Phasen. Hierbei unterscheidet Fraport Projekte in Konzeption (in Anforderung), Projekte in Planung und Projekte in Realisierung. Auf diese so eingeteilten Bauinvestitionen wird dann ein Fraport-spezifischer Prozentsatz angewendet, der die Risikoeinschätzung abbildet. Um diesen potenziellen Risiken angemessen begegnen zu können, werden projektbezogene Monitoring-Maßnahmen durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass frühzeitig kostensenkende Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet werden.

Fraport schätzt die potenzielle Schadenshöhe auf bis zu 300 Mio € (Schadensstufe „sehr hoch“) und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

Risiken aus dem Projekt Ausbau Süd

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

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

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten (Segment External Activities & Services)

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

Im Grundsatz können die Engagements von Fraport außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Fraport agiert hierbei auch in Ländern, wie beispielsweise 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. Ferner besteht das Risiko, dass erworbene Konzessionen, deren Laufzeiten enden und planmäßig ausgeschrieben werden, entgegen den Annahmen von Fraport nicht erneut gewonnen werden können.

Sowohl aus biederstrategischen als auch aus risikominimierenden Gründen arbeitet Fraport hierbei oft mit einem lokalen Partner zusammen, der über Erfahrungen hinsichtlich der jeweiligen landestypischen Bestimmungen und Gepflogenheiten verfügt. Im Rahmen von größeren Investitionen setzt Fraport in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeber zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt. Hiervon unabhängig, unterliegen das gezeichnete Eigenkapital der jeweiligen Projektgesellschaft und die von Fraport ausgereichten Gesellschafterdarlehen einem Ausfallrisiko. Fraport bedient sich zur Minimierung von letztgenannten Ausfallrisiken, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, Investitionsschutzversicherungen.

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

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten: Der Bau des Tunnels ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die Landübergabe seitens der Regierung an LAP wird im ersten Halbjahr 2017 erwartet. Abweichungen hinsichtlich der Ausbaukosten und/oder des Zeitplans können als „möglich“ eingestuft werden, hieraus ergäbe sich – im Falle eines Eintritts – eine mutmaßlich „sehr hohe“ Schadensstufe. Um dem Risiko angemessen zu begegnen, führt LAP die Optimierung des Terminalbauprojekts fort.

Fraport betreibt zusammen mit einem türkischen Partner die Fluggastgebäude am Flughafen Antalya in der Türkei.

Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismus. Angesichts terroristischer Anschläge insbesondere gegen Militär- und Polizeieinrichtungen aber auch gegen öffentliche Einrichtungen und bei politischen Kundgebungen (fast ausschließlich in den Ballungszentren Istanbul und Ankara), politischer Unruhen und des derzeitigen Ausnahmezustands sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und zu Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen in der Türkei landesweit auf sehr hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten.

Mit Wirkung zum dritten Quartal 2016 wurden die Sanktionen, welche der Türkei seitens Russland auferlegt wurden und die Verkehrsentwicklung im Charterverkehr im Jahresverlauf 2016 erheblich negativ beeinflussten, aufgehoben. Primär deshalb wird für das Jahr 2017 von einem Aufholeffekt ausgegangen, wobei sich die Passagiermenge voraussichtlich deutlich unter den Werten der Vergangenheit entwickeln wird. Zusätzlich führten in 2016 im Wesentlichen die latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten sowie die aktuellen innen- und außenpolitischen Spannungen zu einem Rückgang europäischer Passagiere.

Das Risiko, welches im dritten Quartal 2016 berichtet wurde und eine mögliche nicht vollständige Einhaltung der in dem Finanzierungsvertrag zwischen der Gesellschaft Antalya und den finanzierenden Banken geregelten Verpflichtungen beschreibt, wird zum Bilanzstichtag 2016 und für den Betrachtungszeitraum mit einem „unwahrscheinlichen“ Eintrittsszenario und „sehr hohen“ negativen Konsequenzen bewertet. Zwar besteht eine grundsätzliche Einigung mit den Konzessionsgebern zur Stundung der jährlichen Konzessionszahlung für 2017 bis zum Juli 2019 sowie mit den finanzierenden Banken, die für die Konzessionszahlung vorgesehene Liquidität für operative Zwecke zu nutzen. Diese Einigung steht jedoch unter der auflösenden Bedingung, dass das türkische Kabinett dem Zahlungsaufschub bis zum 15. April 2017 zustimmen muss. Blicke diese aus, wäre die Einigung mit den Banken rückwirkend hinfällig. Der resultierende Vertragsbruch könnte durch erneute Verhandlungen mit den Banken oder gegebenenfalls einen Nachschuss von Gesellschaftermitteln geheilt werden.

Im Februar 2017 stimmte das Kabinett der Stundung der für Januar 2017 vorgesehenen Konzessionszahlung zu, wobei die Fälligkeit auf Juni 2018 vorgezogen wurde. Somit ist die Genehmigung der Banken rückwirkend zum 31. Dezember 2016 entfallen (vergleiche auch Konzern-Anhang Tz. 23). Das Management der Gesellschaft Antalya führt bereits Gespräche mit den Banken zu möglichen Lösungen. Vor diesem Hintergrund schätzt der Vorstand das Risiko unverändert ein.

Die instabile Situation in der Türkei und der dadurch schwer prognostizierbare Verkehr könnten für die Zukunft eine – zum Stichtag unwahrscheinlich erscheinende – Verschlechterung der Finanzierungssituation nach sich ziehen.

Fraport war über die Thalita Trading Ltd., Zypern, an Northern Capital Gateway, der Betreibergesellschaft des Flughafens in St. Petersburg mit 35,5% beteiligt. Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 hat Fraport den Verkauf von 10,5% der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie einer gegenüber der Thalita Trading Ltd. bestehenden Darlehensforderung an die Qatar Investment Authority abgeschlossen. Die Fraport AG behält die Rolle des operativen Flughafen-Betreibers. Aufgrund der politischen Entwicklung und der andauernden Unsicherheit, wie sich das Verhältnis zwischen Russland und insbesondere den USA und Europa weiterentwickelt, ergeben sich für das dortige Engagement weiterhin Unsicherheiten. So hätten direkte Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, für Fraport zumindest kurzfristig eine Schwächung der Beteiligung in St. Petersburg zur Folge. Dieses „unwahrscheinliche“ Risiko hätte für Fraport potenziell eine „sehr hohe“ Schadensstufe zur Folge.

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

Personalrisiken

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

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

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

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

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

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

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

Ausländische Konzern-Gesellschaften decken oben beschriebene Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolizen ab.

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

IT-Risiken

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

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die immer mehr weltweit konkret wachsende Gefahr durch Cyberattacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, welches ausgestattet mit modernen Sicherheitswerkzeugen insbesondere auf die unternehmenskritischen IT-Systeme der Fraport AG sowie deren Verfügbarkeit zielt, trägt Fraport dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den IT-Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben und deren Einhaltung wird überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

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

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

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

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

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

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

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 2017 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 External Activities & Services).

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen

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

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten vorübergehende Marktturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Eine gewisse zeitliche Streckung der Aufkommenserwartungen ist einerseits zwar nicht auszuschließen, andererseits sind aber auch Nachholeffekte nach Krisenzeiten denkbar. Nach wie vor besteht eine enge Korrelation zwischen Wirtschafts- und Luftverkehrswachstum, sodass Aufschwung- und Erholungsphasen in der Wirtschaft für ein Wachstum des Luftverkehrs sorgen. Sobald die Folgen der Finanzkrise endgültig überwunden sind, könnte sich dies in einem kräftigen Aufschwung zeigen.

2016 wuchs die Weltwirtschaft insgesamt dynamisch, das Wachstum lag jedoch leicht unter dem Niveau von 2015. Für 2017 rechnen Wirtschaftsforschungsinstitute mit einem gesteigerten Wachstum gegenüber dem Niveau von 2016. Die für den Hub-Betrieb in Frankfurt besonders wichtigen Wirtschaftsräume USA und Europa werden 2017 moderat wachsen, die USA sogar deutlich über dem Niveau von 2016. Es ist weiterhin möglich, dass die finanzpolitische Maßnahme der Niedrigzinsen zusammen mit gestiegenem Vertrauen noch greift und zu einem schnellen und kräftigen Aufschwung in Europa und den USA führt. Der Austritt Großbritanniens aus der EU 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 Transerverkehr von Großbritannien nach Frankfurt denkbar, sollten Teile von Großbritanniens Verkehrsrechten wegfallen. Das Wachstum des Welt Handels schwächte sich 2016 leicht ab. 2017 wird hier allgemein wieder ein höheres Wachstum erwartet, was sich positiv auf die umgeschlagene Cargo-Menge auswirken kann. Durch die hohe regionale Diversifizierung der deutschen Exporte ist die deutsche Wirtschaft darüber hinaus widerstandsfähig gegenüber negativen Entwicklungen auf einzelnen Zielmärkten, was die Luftfracht in Frankfurt robust macht.

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

Für 2017 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 5,1 % aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 4,0 % an. Diese Wachstumsraten zeugen von einer dynamischen Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft. Im langjährigen Zusammenhang liegt das jährliche Wachstum der weltweit geflogenen Passagierkilometer über dem Wirtschaftswachstum, sodass für 2017 ebenfalls die Chance eines deutlich wachsenden Luftverkehrs gegeben ist. Auch für Frankfurt nimmt die Geschäftsplanung für 2017 ein Wachstum zwischen 2 % und 4 % des Passagieraufkommens an, das allerdings als Folge der durch Terrorismus gedämpften Nachfrage nicht mit dem weltweiten Wachstumsniveau mithalten kann. Wachstumsimpulse könnten auf der Angebotsseite durch neue Low-Cost-Verbindungen entstehen.

Weitgehend unabhängig von der aktuellen konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Lediglich Verschiebungen der Produktionsstandorte sind zu erkennen. So beginnt China mit einem Strukturwandel weg von der „Werkbank der Welt“ hin zu einer dienstleistungsorientierten Wirtschaft. Zwar wurden im US-Wahlkampf auch protektionistische Themen angesprochen, allerdings könnten mögliche negative Auswirkungen auf den US-Außenhandel durch höhere amerikanische Nachfrage aufgrund von finanzpolitischer Nachfragesteigerung sogar überkompensiert werden.

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

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

Unternehmensstrategische Chancen

Politische Rahmenbedingungen

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

Weiterentwickelte Konzern-Strategie

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

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

Wachstum des Luftverkehrs am Standort

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest konnte Fraport am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen. 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, das komfortables und schnelles Umsteigen ermöglicht. Dieses wird Fraport in enger Abstimmung mit den Airlines bedarfsgerecht fortentwickeln, um dem Anspruch als führender Hub-Flughafen in Europa weiterhin gerecht zu werden.

Neben den klassischen Hubverkehren weisen vor allem die Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Low-Cost-Verkehr dynamische Wachstumsraten im innereuropäischen Luftverkehr auf. An diesem Wachstum möchte Fraport in Zukunft verstärkt partizipieren, um zusätzliche Passagierpotenziale für den Flughafen Frankfurt zu erschließen. Die Anforderungen von Low-Cost-Airlines an die Flughafen-Infrastruktur und betrieblichen Services unterscheiden sich teilweise deutlich von den Bedürfnissen der Full-Service Airlines. Fraport ist daher intensiv damit beschäftigt, ein nachfragegerechtes Produktangebot für Airlines im Niedrigpreis-Segment zu entwickeln und mit potenziellen Kunden abzustimmen.

Die Bauarbeiten für das neue Terminal 3 haben mit dem offiziellen Spatenstich am 5. Oktober 2015 begonnen. Mit dem neuen Terminal verfügt Fraport über das Potenzial, auch mittel- und langfristig am weltweiten Luftverkehrswachstum zu partizipieren. Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes mit einer Kapazität von bis zu 14 Mio Passagieren pro Jahr ist für 2023 geplant.

Entwicklung des Retailing-Geschäftes

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shopkonzepte auf potenziellen Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert Fraport intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet Fraport generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten. Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Dabei werden zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt genutzt, zum Beispiel durch die Entwicklung von innovativen Multichannel-Angeboten für den Endkunden in Ergänzung zum stationären Handel.

Ausbau der Airport City

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

Wachstum außerhalb des Standorts Frankfurt

Mit Ablauf des Jahres 2016 war Fraport auf 14 Flughäfen weltweit vertreten. Neben Frankfurt werden fünf weitere internationale Flughäfen durch Konzern-Gesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren vier Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen das direkte Beteiligungsportfolio. Für etwa März 2017 ist die Übernahme des operativen Flughafenbetriebs an 14 griechischen Regional-Flughäfen durch Fraport Greece geplant. Die Konzessionslaufzeit für den Betrieb dieser Flughäfen beträgt 40 Jahre.

Über dieses Portfolio hinaus hält Fraport alle Anteile an der US-amerikanischen Fraport USA Inc., die ihrerseits alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall) ist. Airmall vermarktet kommerzielle Flächen im Rahmen von Masterkonzessionen an den nordamerikanischen Flughäfen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland und Boston mit einem jährlichen Gesamtaufkommen von über 70 Mio Passagieren. In 2017 wird Airmall auch für das Retail Flächenmanagement im Terminal 5 JFK Airport, New York, verantwortlich sein.

Am Hong Kong International Airport steuert Tradeport Hong Kong Ltd. ein hochmodernes Frachtzentrum. Fraport ist mit 18,75% an diesem Unternehmen beteiligt.

Insgesamt 30 Flughafen-Standorte werden in 2017 das Fraport Know-how direkt repräsentieren. Klares Ziel ist es, das Ergebnis des externen Geschäfts in den nächsten Jahren weiter zu steigern.

Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen

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

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

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

Finanzwirtschaftliche Chancen

Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

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

Gesamtbewertung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

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

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2017 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Aus Anpassungen der Rechnungslegungsstandards werden keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage resultieren.

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

Prognostizierte Grundlagen des Konzerns 2017

Entwicklung der Struktur

Durch die geplante Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen für etwa März 2017 wird ein neuer wesentlicher Konzern-Standort entstehen („Griechenland“). Der Standort wird sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns auswirken. Darüber hinaus erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2017 keine Änderungen an der Konzern-Struktur, die sich wesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken werden.

Entwicklung der Strategie

Wie im Kapitel „Strategie“ auf Seite 28 dargestellt, wurde das neue Leitbild in eine weiterentwickelte Strategie überführt. Diese wird in 2017 auf die einzelnen Segmente und Konzern-Gesellschaften heruntergebrochen. Der Vorstand erwartet aus der Änderung keine wesentlichen Effekte auf die Struktur des Fraport-Konzerns oder Auswirkungen auf die künftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2016 erwartet der Vorstand in 2017 keine grundlegenden Änderungen an den finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren, die zur Steuerung des Konzerns verwendet und aus der Strategie abgeleitet werden. Für das Geschäftsjahr 2017 wird erstmalig ein regulatorisch spezifisch definierter WACC berechnet und ausschließlich für die Kalkulation der Flughafen-Entgelte herangezogen. Im Ergebnis wird ein WACC in Höhe von 6,7% (vor Steuern) festgelegt. Zudem werden die nicht in Abschreibungen befindlichen Fraport-Assets – hier insbesondere die Anlagen im Bau – zu vollen AHK angesetzt (im Vorjahr: AHK/2). Hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Finanzmanagements erwartet der Vorstand in 2017 keine grundlegenden Änderungen.

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2017

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Das weltwirtschaftliche Umfeld bleibt mit Risiken behaftet, aber Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2017 weiterhin mit einer Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,1 % in 2016 wird für Geschäftsjahr 2017 ein Plus von 2,7 % bis 3,4 % erwartet. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen bis zu 3,8 % ansteigen. Wachstum bei Wirtschaft und Handel sorgt im Allgemeinen für positive Impulse beim Passagieraufkommen. Die expansive Geldpolitik der Notenbanken, die 2016 noch verlängert wurde, kommt nach Expertenmeinung langsam zu einem Ende. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird ein weiterer, leichter Abwertungstrend angenommen und perspektivisch kann hier Parität erreicht werden. Der Ölpreis hat das tiefste Tal durchschritten und die Einigung zur Fördermengenbegrenzung innerhalb der OPEC im November führt zu einem leichten Preisanstieg. Allerdings ist dieser begrenzt, da es durch die Fracking-Methode noch Produktionskapazitäten gibt. Insgesamt sorgt der immer noch niedrige Ölpreis für geringe Kosten der Fluggesellschaften, was Ticketpreise günstig hält und so einen positiven Treiber der Passagierentwicklung darstellt.

In 2017 wird sich voraussichtlich der für Frankfurt wichtige USA-Markt positiv entwickeln (BIP-Prognose etwa 2,3 %). Während für Japan eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Steigerungen der Industrieländer liegen werden. Das Wachstum in China wird sich voraussichtlich leicht abschwächen. Für den Euroraum – der weiter von politischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird nur von einer Erholung, aber keinem deutlichen Aufschwung ausgegangen. Nach 1,9 % Wachstum in 2016 wird für das Geschäftsjahr 2017 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 1,1 % bis 1,5 % prognostiziert. Für Deutschland gehen viele Prognosen von einem Wachstum unter dem Niveau des abgelaufenen Jahres aus (2016: +1,9 %). Durch Feiertagsverschiebungen und den fehlenden Schalttag gibt es 2017 weniger Arbeitstage, was Auswirkungen auf die BIP-Entwicklung haben wird. Hauptstütze der Konjunktur wird der staatliche wie private Konsum sein. Es deutet sich aber auch eine leichte Besserung der Exportperspektive an.

Für die Länder mit wesentlichen Konzern-Standorten werden folgende Wachstumsraten erwartet: Slowenien +1,8 %, Peru +4,1 %, Griechenland +2,8 %, Bulgarien +2,8 %, Türkei +3,0 %, Russland +1,1 % und China +6,5 %.

Quellen: OECD (Februar 2016), IMF (Januar 2017, Oktober 2016), Deutsche Bank Research (Januar 2017), DekaBank (Januar 2017), Statistisches Bundesamt (Januar 2017), ifo Institut (Dezember 2016).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Abschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2017 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf den Fraport-Konzern haben werden.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA für 2017 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 5,1 % aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 4,0 %, Nordamerika: 2,5 %, Asien/Pazifik: 7,0 %, Lateinamerika: 4,0 %, Nahost: 9,0 % und Afrika: 4,5 %. Für die weltweite Frachtentwicklung wird ein Plus von 3,3 % angenommen. Bezüglich der globalen Passagierzahl geht ACI für 2017 von einem Wachstum von 5,7 % aus.

Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) trotz internationaler Krisen und Streiks einen soliden Passagierzuwachs von 3,1 %. Auch im Cargo-Bereich erwartet die ADV einen Anstieg von 2,8 %.

Quelle: IATA „Airline Industry Economic Performance“ (Dezember 2016), ACI (Dezember 2016), ADV-Prognose (Dezember 2016).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2017

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen, der aktuell schwer prognostizierbaren Entwicklung touristischer Kernmärkte als Folge terroristischer Anschläge und weiterhin der Unsicherheiten im Zusammenhang etwaiger Streiks erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 am Standort **Frankfurt** eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen 2 % und 4 %. Seit Beginn des Winterflugplans ist eine leichte Erholung der Marktnachfrage zu beobachten. Außerdem könnten sich Basiseffekte aufgrund der Streiks im Geschäftsjahr 2016 positiv auf die Passagierentwicklung auswirken. Das neue Incentivierungsprogramm für Passagierwachstum in Frankfurt wird darüber hinaus das Angebot der Fluggesellschaften fördern. Während das leicht freundliche Wirtschaftsumfeld sich weiterhin positiv auf das Passagiergeschäft auswirken wird, resultieren unverändert Unsicherheiten aus politischen Krisen sowie dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Bezogen auf die umgeschlagene **Cargo-Tonnage** rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2017 mit einer moderaten Steigerung gegenüber 2016. Ursächlich hierfür ist das anziehende Wachstum sowohl der Weltwirtschaft als auch des Welthandels. Negativ wirkt sich hingegen der fehlende Schalttag sowohl auf die Passagier- als auch Cargo-Entwicklung aus.

Aufgrund der unverändert schwierigen Vorhersehbarkeit der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Russlands sowie der politischen und terroristischen Ereignisse im Geschäftsjahr 2016 in der Türkei unterliegen die Verkehrsaussichten der Flughäfen **St. Petersburg** und **Antalya** weiterhin großen Unsicherheiten. Dabei wird aufgrund der aktuellen Einschätzung des Vorstands für den Flughafen **St. Petersburg** eine leichte Erholung im Passagierverkehr prognostiziert. Für den Flughafen **Antalya** wird im Vergleich zu 2016 mit einer Erholung im niedrigen zweistelligen Prozentbereich gerechnet. Für 2017 wird erwartet, dass sich die aufgehobenen Sanktionen seitens Russlands und die Wiederaufnahme des Charterverkehrs in die Türkei sowie eine leicht positivere Nachfrage aus Westeuropa positiv auswirken könnten. Die Flughäfen in **Varna** und **Burgas** werden sich ebenso positiv entwickeln, wenn auch mit einer im Vorjahresvergleich geringeren Wachstumsrate. Der Vorstand rechnet für die beiden bulgarischen Flughäfen in 2017 mit einem Wachstum im einstelligen Prozentbereich. Basierend auf den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen, wird für das Geschäftsjahr 2017 am Flughafen **Lima** von einem deutlichen Wachstum im hohen einstelligen Prozentbereich ausgegangen. Der positive Trend der vergangenen Jahre wird sich am Standort **Xi'an** fortsetzen. Hier wird mit einem Wachstum im mittleren einstelligen Prozentbereich für 2017 gerechnet. Für den Standort **Ljubljana** prognostiziert der Vorstand einen leichten Verkehrsanstieg im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Für die **14 griechischen Regional-Flughäfen** erwartet der Vorstand in 2017 eine Zunahme des Passagieraufkommens von mehr als 5 %.

Prognostizierte Ertragslage 2017

Das erwartete Verkehrswachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Fraport-Konzerns in 2017 auswirken. Über die Verkehrsentwicklung hinaus wird insbesondere die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zu dem Umsatzanstieg beitragen. Zudem wird sich das prognostizierte Passagierwachstum positiv auf die Erlöse im Retail-Geschäft auswirken. Der wesentliche Umsatzeffekt in einer Größenordnung von rund 200 Mio € wird die geplante Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen für etwa März 2017 sein. Zusätzlich werden sich die Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star, Fraport USA Inc. und Ljubljana positiv entwickeln. Dabei wird die finanzielle Entwicklung der Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport USA Inc. zusätzlich durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung beeinflusst. Der Vorstand erwartet daher einen **Konzern-Umsatz** von bis zu etwa 2,9 Mrd €. Dabei berücksichtigt sind höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 in den Konzern-Gesellschaften Griechenland und Lima in Höhe von rund 100 Mio €.

Aufgrund des Wegfalls der einmaligen Erträge im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt werden sich die sonstigen betrieblichen Erträge in 2017 deutlich verringern.

Bereinigt um die Erfassung kapazitiver Investitionen rechnet der Vorstand in 2017 mit einem nahezu unveränderten Sach- und Personalaufwand. Dabei wird im Personalaufwand die im Vorjahr gebildete Rückstellung für das Programm zum Personalstrukturwandel entfallen und erste Wirkung zeigen. Gegenläufig werden sich die Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen sowie steigende Tarife am Standort Frankfurt auswirken. Im Sachaufwand wird auch aufgrund des Standorts Griechenland ein Anstieg des Materialaufwands prognostiziert. In der Konzern-Gesellschaft Lima werden darüber hinaus höhere verkehrsabhängige Konzessionszahlungen erwartet. Der sonstige betriebliche Aufwand wird rückläufig angenommen. Dies resultiert vor allem daraus, dass im Geschäftsjahr 2016 die Rückzahlungsverpflichtung der GKA aus dem Manila-Projekt den sonstigen betrieblichen Aufwand einmalig erhöhte.

In Summe rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 mit einem **Konzern-EBITDA** von etwa 980 Mio € bis circa 1.020 Mio €. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf den Entfall der einmaligen Erträge im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt zurückzuführen. Trotz außerplanmäßiger Abschreibungen im Geschäftsjahr 2016 erwartet der Vorstand insbesondere aufgrund der mit der Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen verbundene Aktivierung der Konzessionen leicht höhere **Abschreibungen** im Geschäftsjahr 2017. Daraus wird ein **Konzern-EBIT** von circa 610 Mio € bis rund 650 Mio € prognostiziert.

Bei einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit erwartet der Vorstand eine spürbare Verschlechterung des **Finanzergebnisses**. Diese Entwicklung ist vor allem die Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen zurückzuführen. Dabei werden Zinsaufwendungen vor allem für die Finanzierung der einmaligen Konzessionszahlung von bis zu 40 Mio € berücksichtigt. Ferner ergeben sich nicht zahlungswirksame Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der jährlichen fixen Konzessionsabgabe, die sich auf etwa 40 Mio € belaufen werden. Die für den Standort Antalya positiv erwartete Verkehrsentwicklung wird zu einem Anstieg des Ergebnisses aus At-Equity bewerteten Unternehmen führen. Dabei weist der Vorstand darauf hin, dass die Verkehrsentwicklung und die zugrunde gelegte Erholung weiterhin Unsicherheiten unterliegen.

Die angenommene Entwicklung des Konzern-EBIT und die rückläufige Prognose des Finanzergebnisses werden zu einem **Konzern-EBT** führen, das zwischen etwa 450 Mio € und etwa 490 Mio € liegen wird. Das **Konzern-Ergebnis** erwartet der Vorstand daher in einer Bandbreite zwischen rund 310 Mio € und rund 350 Mio €.

Die operative Übernahme der griechischen Regional-Flughäfen ist für etwa März 2017 geplant und in den vorgenannten Prognosewerten berücksichtigt. Je nach Übernahmzeitpunkt könnten die prognostizierten Werte für das Konzern-EBITDA, -EBIT, -EBT und -Ergebnis jeweils am unteren Ende oder leicht unterhalb der erwarteten Bandbreiten liegen.

Trotz des Wegfalls der genannten Einmaleffekte in 2016 wird aufgrund eines im Vorjahresvergleich geringeren WACC vor Steuern von nunmehr 6,7% der **Konzern-Wertbeitrag** in 2017 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber erwartet. Der **ROFRA** wird leicht unterhalb des Vorjahreswerts ausfallen.

Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beachtet der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2017 bei 1,50€ stabil zu halten.

Prognostizierte Segment-Entwicklung 2017

Das angenommene Passagierwachstum am Standort Frankfurt wird sich positiv auf die Umsatzentwicklung des Segments **Aviation** in 2017 auswirken. Über die Verkehrsentwicklung hinaus wird insbesondere die Erhöhung der Flughafen-Entgelte zu dem Umsatzanstieg beitragen. Daher erwartet der Vorstand – unter Berücksichtigung des Incentivierungsprogramms – ein Umsatzwachstum im Segment Aviation von über 2%.

Aufwandseitig prognostiziert der Vorstand eine rückläufige Entwicklung. Grund hierfür wird unter anderem der Wegfall von Basiseffekten im Zusammenhang mit Rückstellungsbildungen im Geschäftsjahr 2016 sein. Dies wird zu einem Segment-EBITDA führen, das spürbar über dem Niveau von 2016 liegen wird. Bei rückläufigen Abschreibungen aufgrund des Wegfalls der vollständigen außerplanmäßigen Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Konzern-Gesellschaft FraSec GmbH wird das Segment-EBIT deutlich über dem Vorjahr liegen. Der Wertbeitrag des Segments wird ebenfalls von der spürbaren Verbesserung des Segment-EBIT profitieren, aber weiterhin im negativen Bereich liegen.

Auch das Segment **Retail & Real Estate** wird in 2017 von dem positiven Passagierausblick am Standort Frankfurt profitieren, der sich vor allem auf die Umsätze im Bereich Retail auswirken wird. Während die Mieteinnahmen steigen werden, prognostiziert der Vorstand die Erlöse aus Grundstücksverkäufen hingegen unter dem Vorjahr. In Summe rechnet der Vorstand mit einem leichten Umsatzanstieg. Aufgrund geringerer übriger Erträge sowie eines rückläufigen Personalaufwands werden das Segment-EBITDA und -EBIT leicht über den Vorjahreswerten prognostiziert. Über die geplante Umsatzentwicklung hinaus können sich Währungskurseffekte positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere auswirken. Der geringere WACC wird zu einer Verbesserung des Segment-Wertbeitrags 2017 in einem mittleren zweistelligen Mio-€-Bereich führen.

Das angenommene Verkehrswachstum wird zu einem leichten Umsatzanstieg im Segment **Ground Handling** in 2017 führen. Im Zusammenhang mit der positiven zugrundeliegenden operativen Entwicklung sowie insbesondere dem geringeren Personalaufwand infolge der in 2016 gebildeten Rückstellung für das Programm zum Personalstrukturwandel rechnet der Vorstand mit einem Segment-EBITDA, das deutlich über dem Vorjahreswert liegen wird. Bei konstanten Abschreibungen erwartet der Vorstand ein Segment-EBIT, das spürbar ansteigen wird. Korrespondierend wird der Segment-Wertbeitrag deutlich über dem Wert von 2016, aber weiterhin im negativen Bereich liegen.

Im Zusammenhang mit den positiv erwarteten Geschäftsentwicklungen der Konzern-Gesellschaften Lima, Twin Star, Fraport USA Inc. und Ljubljana sowie der Übernahme des operativen Betriebs der griechischen Flughäfen, die sich mit rund 200 Mio € auswirken wird, rechnet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2017 mit einem Umsatz von bis zu etwa 800 Mio € im Segment **External Activities & Services**. Dabei berücksichtigt sind auch höhere kapazitative Investitionen im Zusammenhang mit der Anwendung von IFRIC 12 in den Konzern-Gesellschaften Griechenland und Lima in Höhe von rund 100 Mio €. Die finanzielle Entwicklung der Konzern-Gesellschaften Lima und Fraport USA Inc. wird zusätzlich durch Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Umrechnung der in US-\$ denominierten Erlöse in die Konzern-Währung beeinflusst. Aufgrund geringerer übriger Erträge, die im Geschäftsjahr 2016 insbesondere mit dem Verkauf der Anteile an der Thalita Trading Ltd. sowie der Entschädigungszahlung im Zusammenhang mit dem Manila-Projekt resultierten, erwartet der Vorstand einen Rückgang des Segment-EBITDA auf rund 330 Mio € und des Segment-EBIT auf etwa 210 Mio €. Der EBITDA- sowie EBIT-Beitrag der Konzern-Gesellschaft Griechenland wird auf rund 100 Mio € beziehungsweise rund 60 Mio € geschätzt. Das im Vorjahresvergleich deutlich geringere Segment-EBIT aufgrund der genannten Einmaleffekte wird zu einem signifikanten Rückgang des Segment-Wertbeitrags führen, der jedoch weiterhin im positiven Bereich liegen wird.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2017

In 2017 erwartet der Vorstand **Investitionen** in Sachanlagen am Standort Frankfurt, die in etwa auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen. Grund für den möglichen Anstieg wird insbesondere die voranschreitende Bautätigkeit von Terminal 3 in Frankfurt sein. Die Investitionen in Flughafen-Betreiberprojekte prognostiziert der Vorstand in 2017 deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2016. Diese werden die Standorte Griechenland und Lima betreffen. Den **Operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand spürbar über dem Vorjahreswert. Gründe werden die höheren operativen Beiträge aus Frankfurt und Griechenland sowie geringere Zahlungen für Ertragsteuern sein. Den **Free Cash Flow** prognostiziert der Vorstand auf dem Niveau des Vorjahres beziehungsweise leicht darunter.

Die **Netto-Finanzschulden** sowie die **Gearing Ratio** werden aufgrund der Einmalzahlung im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen deutlich ansteigen. Dabei beziffert der Vorstand den Anstieg der Netto-Finanzschulden aus der Transaktion auf bis zu 1,1 Mrd €. Gegenläufig wird der zuvor genannte positive Free Cash Flow wirken, sodass der Vorstand im laufenden Geschäftsjahr eine Zunahme der Netto-Finanzschulden von etwa 900 Mio € erwartet. Die planmäßige Tilgung von Krediten, die Dividendenausschüttung sowie die Finanzierung der einmaligen Zahlung im Zusammenhang mit Griechenland werden auch zu einem deutlichen Rückgang der **Konzern-Liquidität** im Geschäftsjahr 2017 führen. Dabei berücksichtigt er keinen Anstieg der Liquidität aus möglichen Refinanzierungsmaßnahmen. Das **Konzern-Eigenkapital** zum Bilanzstichtag 2017 wird um bis zu etwa 10 % über dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2016 erwartet. Die **Eigenkapitalquote** wird aufgrund der deutlich gestiegenen Bilanzsumme im Zusammenhang mit der Betriebsübernahme der 14 griechischen Regional-Flughäfen – in Abhängigkeit von möglichen Refinanzierungsmaßnahmen – leicht unter dem Niveau des Bilanzstichtags 2016 prognostiziert.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2017

Im Bereich der **Kundenzufriedenheit** und **Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit der Passagiere von mindestens 80 % sowie anhaltend hohe Zufriedenheitswerte an den Konzern-Standorten mit einem Fraport-Anteil von mindestens 50 %. Für die Pünktlichkeitsquote erwartet der Vorstand ein in etwa unverändert hohes Niveau und für die Gepäck-Konnektivität weiter einen Wert besser als 98,5 %. Für die Anlagenverfügbarkeit rechnet der Vorstand unverändert mit einem Wert von deutlich über 90 %.

Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand in 2017 – bei anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf dem Niveau von besser als 3,0 zu halten. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Bestätigung der 1.000-Mann-Quote auf dem niedrigen Niveau des Geschäftsjahres 2016.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

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 2016

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2016	2015
Umsatzerlöse	(5)	2.586,2	2.598,9
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	(6)	0,4	0,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	(7)	34,9	29,9
Sonstige betriebliche Erträge	(8)	332,9	49,8
Gesamtleistung		2.954,4	2.679,1
Materialaufwand	(9)	-621,9	-610,4
Personalaufwand	(10)	-1.066,7	-1.026,7
Abschreibungen	(11)	-360,4	-328,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	-211,7	-193,2
Betriebliches Ergebnis		693,7	520,5
Zinserträge	(13)	32,0	30,6
Zinsaufwendungen	(13)	-138,9	-156,2
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	(14)	-4,6	37,6
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	-0,8	1,3
Finanzergebnis		-112,3	-86,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		581,4	433,8
Ertragsteuern	(16)	-181,1	-136,8
Konzern-Ergebnis		400,3	297,0
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		24,9	20,5
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		375,4	276,5
Ergebnis je 10€-Aktie in €	(17)		
unverwässert		4,07	3,00
verwässert		4,06	2,99
EBIT (= Betriebliches Ergebnis)		693,7	520,5
EBITDA (= EBIT + Abschreibungen)		1.054,1	848,8

Tabelle 36

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in € Mio	2016	2015
Konzern-Ergebnis	400,3	297,0
Neubewertungen von leistungsorientierten Pensionsplänen	-1,9	2,9
(darauf entfallene latente Steuern	0,6	-0,4)
Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	0,4	0,0
(darauf entfallene latente Steuern	-0,1	0,0)
Nicht-Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1,0	2,5
Marktbewertung von Derivaten		
Erfolgsneutrale Änderungen	-4,3	-5,3
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-31,4	-37,6
	27,1	32,3
(darauf entfallene latente Steuern	-8,4	-10,0)
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten		
Erfolgsneutrale Änderungen	13,4	9,0
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,4	0,0
	13,0	9,0
(darauf entfallene latente Steuern	0,1	2,1)
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	7,0	18,1
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	0,0	0,5
	7,0	17,6
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		
Erfolgsneutrale Änderungen	1,9	12,1
realisierte Gewinne (+)/Verluste (-)	-12,9	0,0
	14,8	12,1
(darauf entfallene latente Steuern	-1,0	-1,2)
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	52,6	61,9
Sonstiges Ergebnis nach latenten Steuern	51,6	64,4
Gesamtergebnis	451,9	361,4
davon entfallen auf Nicht beherrschende Anteile	26,8	23,2
davon entfallen auf Gesellschafter der Fraport AG	425,1	338,2

Tabelle 37

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016

Aktiva

in Mio €	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	(18)	19,3	41,7
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	516,1	500,9
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	146,7	161,2
Sachanlagen	(21)	5.954,2	6.045,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	(22)	79,6	74,5
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	(23)	209,7	237,6
Andere Finanzanlagen	(24)	561,7	659,2
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	173,3	167,0
Ertragsteuerforderungen	(26)	0,2	5,4
Latente Steueransprüche	(27)	36,9	33,4
		7.697,7	7.926,3
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(28)	37,9	42,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(29)	129,6	154,0
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	(25)	259,7	310,8
Ertragsteuerforderungen	(26)	11,9	7,4
Zahlungsmittel	(30)	736,0	406,0
		1.175,1	921,0
Gesamt		8.872,8	8.847,3

Passiva

in Mio €	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(31)	923,6	923,1
Kapitalrücklage	(31)	596,3	594,3
Gewinnrücklagen	(31)	2.220,4	1.919,9
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	(31)	3.740,3	3.437,3
Nicht beherrschende Anteile	(32)	101,1	74,4
		3.841,4	3.511,7
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	3.236,9	3.273,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	41,8	42,5
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	408,0	447,7
Latente Steuerverpflichtungen	(36)	173,6	172,2
Pensionsverpflichtungen	(37)	33,2	30,7
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	71,8	62,1
Sonstige Rückstellungen	(39)	147,2	201,6
		4.112,5	4.230,6
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	(33)	366,5	543,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	146,7	143,1
Sonstige Verbindlichkeiten	(35)	145,7	129,4
Ertragsteuerrückstellungen	(38)	42,9	56,0
Sonstige Rückstellungen	(39)	217,1	232,9
		918,9	1.105,0
Gesamt		8.872,8	8.847,3

Tabelle 38

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio €	Anhang	2016	2015
Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG		375,4	276,5
Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile		24,9	20,5
Berichtigungen für			
Ertragsteuern (ohne Manila)	(16)	112,9	136,8
Abschreibungen	(11)	360,4	328,3
Zinsergebnis	(13)	106,9	125,6
Gewinne/Verluste aus Abgängen von langfristigen Vermögenswerten		-31,4	-2,8
Sonstiges		-8,9	5,8
Ergebniseffekt Manila-Projekt	(1)		
Entschädigungszahlung		-241,2	
Rückerstattung GKA		34,1	
Rückerstattung GKA (Veränderung der Rückstellungen)		8,3	
Reklassifizierte Währungsdifferenzen		9,2	
Ertragsteuern		68,2	
		-121,4	
Veränderungen der Bewertung von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(14)	4,6	-37,6
Veränderungen der Vorräte	(28)	4,9	0,9
Veränderungen der Forderungen und finanziellen Vermögenswerte	(25), (29)	12,6	12,3
Veränderungen der Verbindlichkeiten	(34-35)	-10,0	-15,3
Veränderungen der Rückstellungen	(36-39)	-21,0	-6,3
Betrieblicher Bereich		809,9	844,7
Finanzieller Bereich			
Gezahlte Zinsen		-113,8	-131,3
Erhaltene Zinsen		10,9	16,0
Gezahlte Ertragsteuern (ohne Manila)		-123,8	-77,2
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	(42)	583,2	652,2
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	(19)	-32,2	-16,1
Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte	(20)	-6,2	-15,7
Investitionen in Sachanlagen	(21)	-266,9	-247,1
Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“	(22)	-0,7	-10,2
Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewertete Unternehmen		0,0	-2,0
Verkauf von konsolidierten Tochterunternehmen		0,0	9,7
Verkauf von Anteilen an nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(2)	40,1	0,0
Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	(23)	24,5	32,5
Erlöse aus Abgängen und Tilgungen von Darlehensforderungen an Beteiligungen		57,1	0,0
Erlöse aus Anlagenabgängen		4,3	4,6
Zahlungen Manila-Projekt	(1)		
Entschädigungszahlung		241,2	
Rückerstattung GKA		-34,1	
Ertragsteuern		-68,2	
		138,9	
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen		-41,1	-244,3
Finanzinvestitionen in Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen	(24)	-129,8	-312,8
Erlöse aus Abgängen von Wertpapieranlagen und Schuldscheindarlehen		260,6	441,4
Reduzierung der Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als 3 Monaten	(30)	-111,9	58,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	(42)	-22,2	-57,7
An Gesellschafter der Fraport AG gezahlte Dividenden	(31)	-124,6	-124,6
An Nicht beherrschende Anteile gezahlte Dividenden		-5,7	-8,9
Kapitalerhöhung	(31)	2,5	2,4
Kapitaleinzahlungen Nicht beherrschende Anteile		5,6	0,0
Erwerb Nicht beherrschende Anteile		0,0	-4,2
Einzahlungen aus der Aufnahme von langfristigen Finanzschulden	(33)	295,0	125,0
Rückzahlung von langfristigen Finanzschulden		-513,7	-561,1
Veränderung der kurzfristigen Finanzschulden		-6,7	29,6
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	(42)	-347,6	-541,8
Veränderung des Finanzmittelbestands		213,4	52,7
Finanzmittelbestand zum 1. Januar		230,7	167,8
Währungsbedingte Veränderungen des Finanzmittelbestands		4,7	10,2
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	(30), (42)	448,8	230,7

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in Mio €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2016		923,1	594,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,5	2,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Kapitaleinzahlungen in die Gesellschaften Airports of Greece		–	–
Stand 31.12.2016	(31), (32)	923,6	596,3
Stand 1.1.2015		922,7	592,3
Währungsänderungen		–	–
Erfolgsneutrale Erträge und Aufwendungen von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen		–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		–	–
Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen		–	–
Marktbewertung von Derivaten		–	–
Sonstiges Ergebnis		0,0	0,0
Aktienausgabe Mitarbeiterbeteiligungsprogramm		0,4	2,0
Ausschüttungen		–	–
Konzern-Ergebnis		–	–
Transaktionen mit Nicht beherrschenden Anteilen		–	–
Konsolidierungsmaßnahmen/übrige Veränderungen		–	–
Stand 31.12.2015	(31), (32)	923,1	594,3

Gewinnrücklagen	Währungsrücklage	Finanzinstrumente	Gewinnrücklagen insgesamt	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital Gesamt
1.886,4	47,7	-14,2	1.919,9	3.437,3	74,4	3.511,7
-	5,1	-	5,1	5,1	1,9	7,0
0,3	6,1	7,7	14,1	14,1	-	14,1
-1,3	-	-	-1,3	-1,3	-	-1,3
-	-	13,1	13,1	13,1	-	13,1
-	-	18,7	18,7	18,7	-	18,7
-1,0	11,2	39,5	49,7	49,7	1,9	51,6
-	-	-	-	2,5	-	2,5
-124,6	-	-	-124,6	-124,6	-5,7	-130,3
375,4	-	-	375,4	375,4	24,9	400,3
-	-	-	-	-	5,6	5,6
2.136,2	58,9	25,3	2.220,4	3.740,3	101,1	3.841,4
1.731,8	26,6	-52,3	1.706,1	3.221,1	64,9	3.286,0
-	14,9	-	14,9	14,9	2,7	17,6
-	6,2	4,7	10,9	10,9	-	10,9
2,5	-	-	2,5	2,5	-	2,5
-	-	11,1	11,1	11,1	-	11,1
-	-	22,3	22,3	22,3	-	22,3
2,5	21,1	38,1	61,7	61,7	2,7	64,4
-	-	-	-	2,4	-	2,4
-124,6	-	-	-124,6	-124,6	-8,9	-133,5
276,5	-	-	276,5	276,5	20,5	297,0
-	-	-	-	-	-4,7	-4,7
0,2	-	-	0,2	0,2	-0,1	0,1
1.886,4	47,7	-14,2	1.919,9	3.437,3	74,4	3.511,7

Tabelle 40

Konzern-Anlagespiegel

(Anhang Tz. 18 bis 22)

in Mio €	Geschäfts- oder Firmenwert	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2016	132,3	715,4	261,4
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		15,0	1,3
Zugänge		32,2	6,2
Abgänge			-3,8
Umbuchungen			3,6
Stand 31.12.2016	132,3	762,6	268,7
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2016	90,6	214,5	100,2
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		6,1	0,7
Zugänge		25,9	17,5
Wertminderungen	22,4		7,4
Abgänge			-3,8
Umbuchungen			
Stand 31.12.2016	113,0	246,5	122,0
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2016	19,3	516,1	146,7
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand 1.1.2015	138,3	651,2	243,2
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		47,8	4,6
Zugänge		16,1	15,7
Abgänge		0,3	-0,2
Umbuchungen			3,9
Konsolidierungskreisänderungen	-6,0		-5,8
Stand 31.12.2015	132,3	715,4	261,4
Kumulierte Abschreibungen			
Stand 1.1.2015	96,6	172,0	86,1
Veränderungen aus der Währungsumrechnung		16,4	0,2
Zugänge		25,8	16,9
Wertminderungen			
Abgänge		0,3	-0,2
Umbuchungen			
Konsolidierungskreisänderungen	-6,0		-2,8
Stand 31.12.2015	90,6	214,5	100,2
Restbuchwerte			
Stand 31.12.2015	41,7	500,9	161,2

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anlagen im Bau	Sachanlagen Summe	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
6.039,0	3.175,9	425,6	638,5	10.279,0	82,3
		1,1		1,1	
52,0	32,7	39,9	142,3	266,9	0,7
-7,0	-52,2	-19,0	-7,9	-86,1	-0,1
45,3	-40,9	5,7	-72,8	-62,7	5,7
6.129,3	3.115,5	453,3	700,1	10.398,2	88,6
2.469,9	1.499,0	263,6	1,1	4.233,6	7,8
		0,2		0,2	
151,6	98,0	36,4		286,0	1,2
				0,0	
-5,6	-49,7	-18,3		-73,6	
-2,4	0,2			-2,2	
2.613,5	1.547,5	281,9	1,1	4.444,0	9,0
3.515,8	1.568,0	171,4	699,0	5.954,2	79,6
6.014,1	3.175,6	408,5	567,2	10.165,4	69,7
		3,9		3,9	
38,9	32,8	31,1	132,5	235,3	8,4
-26,9	-35,1	-17,9	-8,6	-88,5	-0,2
26,7	15,4	2,0	-52,4	-8,3	4,4
-13,8	-12,8	-2,0	-0,2	-28,8	
6.039,0	3.175,9	425,6	638,5	10.279,0	82,3
2.347,8	1.439,7	249,1	1,1	4.037,7	6,7
		1,1		1,1	
151,2	99,2	32,0		282,4	1,1
1,1	1,0			2,1	
-25,4	-29,1	-17,3		-71,8	
				0,0	
-4,8	-11,8	-1,3		-17,9	
2.469,9	1.499,0	263,6	1,1	4.233,6	7,8
3.569,1	1.676,9	162,0	637,4	6.045,4	74,5

Tabelle 41

Segment-Berichterstattung

(Anhang Tz. 41)

in Mio €		Aviation	Retail & Real Estate	Ground Handling	External Activities & Services	Überleitung	Konzern
Umsatzerlöse	2016	910,2	493,9	630,4	551,7		2.586,2
	2015	927,3	488,2	673,1	510,3		2.598,9
Sonstige Erträge	2016	28,7	24,9	12,5	302,1		368,2
	2015	32,8	16,7	12,0	18,7		80,2
Erträge mit Dritten	2016	938,9	518,8	642,9	853,8	–	2.954,4
	2015	960,1	504,9	685,1	529,0	–	2.679,1
Intersegmentäre Erträge	2016	85,6	218,5	46,8	381,0	–731,9	–
	2015	80,4	236,7	46,1	367,0	–730,2	–
Erträge gesamt	2016	1.024,5	737,3	689,7	1.234,8	–731,9	2.954,4
	2015	1.040,5	741,6	731,2	896,0	–730,2	2.679,1
Segment-Ergebnis EBIT	2016	70,4	283,6	–5,5	345,2	0,0	693,7
	2015	116,3	295,1	6,0	103,1	0,0	520,5
Abschreibungsaufwand des Segment-Vermögens	2016	147,5	84,4	40,2	88,3	–	360,4
	2015	121,2	83,7	40,4	83,0	–	328,3
EBITDA	2016	217,9	368,0	34,7	433,5	–	1.054,1
	2015	237,5	378,8	46,4	186,1	–	848,8
Anteiliges Periodenergebnis der At-Equity-bewerteten Unternehmen	2016	0,0	–0,4	1,1	–5,3	–	–4,6
	2015	0,0	–0,3	0,7	37,2	–	37,6
Erträge aus Beteiligungen	2016	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0
	2015	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2016	3.807,5	2.412,8	618,7	1.984,8	49,0	8.872,8
	31.12.2015	3.853,8	2.414,8	620,4	1.912,1	46,2	8.847,3
Segment-Schulden	31.12.2016	2.405,9	1.378,0	354,8	604,4	288,3	5.031,4
	31.12.2015	2.575,7	1.478,4	370,9	620,3	290,3	5.335,6
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der Geschäfts- oder Firmenwerte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2016	126,5	62,4	36,9	80,2	–	306,0
	2015	88,5	63,7	39,5	83,8	–	275,5
Andere bedeutende nicht zahlungswirksame Aufwendungen	2016	93,4	53,2	15,3	8,9	–	170,8
	2015	68,1	43,9	13,2	6,4	–	131,6
Anteile an At-Equity-bewerteten Unternehmen	31.12.2016	0,0	3,4	17,7	188,6	–	209,7
	31.12.2015	0,0	3,7	17,4	216,5	–	237,6

Tabelle 42

Informationen über geografische Gebiete

in Mio €		Deutschland	Übriges Europa	Asien	Übrige Welt	Überleitung	Konzern
	2016	2.084,0	108,7	21,9	371,6		2.586,2
Umsatzerlöse	2015	2.131,3	98,5	18,5	350,6		2.598,9
	2016	111,2	8,8	247,4	0,8		368,2
Sonstige Erträge	2015	68,9	0,9	0,9	9,5		80,2
	2016	2.195,2	117,5	269,3	372,4	–	2.954,4
Erträge mit Dritten	2015	2.200,2	99,4	19,4	360,1	–	2.679,1
	31.12.2016	7.065,8	879,6	309,8	568,6	49,0	8.872,8
Buchwerte des Segment-Vermögens	31.12.2015	7.144,7	821,4	319,1	515,9	46,2	8.847,3
	2016	259,1	25,2	0,0	21,7	–	306,0
Anschaffungskosten der Zugänge des Sachanlagevermögens, der Investments in Flughafen-Betreiberprojekte, der immateriellen Vermögenswerte und der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	2015	250,1	10,0	0,0	15,4	–	275,5

Tabelle 43

Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr 2016

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 2016 nach den Verlautbarungen des International Accounting Standards Board (IASB) aufgestellt.

Für die Bilanzierung, Bewertung und den Ausweis im Konzern-Abschluss 2016 wurden die am Abschlussstichtag verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) und die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRS IC), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, vollständig und uneingeschränkt angewendet. Gemäß § 315a Absatz 1 HGB enthält dieser Anhang die ergänzenden Angaben nach §§ 313, 314 HGB.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2016 wurde am 28. Februar 2017 durch den Vorstand zur Veröffentlichung freigegeben. Die Billigung des Konzern-Abschlusses durch den Aufsichtsrat erfolgt in seiner Sitzung am 15. März 2017.

Ergebniswirkungen im Zusammenhang mit Entschädigungszahlungen für das Terminal-Projekt am Flughafen Manila

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Projekt am Flughafen Manila und den diesbezüglich in den Jahren 2000 bis 2002 gebuchten Abschreibungen und Wertberichtigungen auf At-Equity Anteile, Ausleihungen und insbesondere sonstige Forderungen in Höhe von 413,4 Mio € hat die Fraport AG im Oktober 2016 von der Projektgesellschaft PIATCO eine Entschädigungszahlung in Höhe von 268,7 Mio US-\$ (241,2 Mio € im Zeitpunkt der Zahlung) erhalten. Die Zahlung folgt einer Vereinbarung vom 11. Oktober 2016 zwischen der Fraport AG und den philippinischen Gesellschaftern der PIATCO und den Projektpartnern, wonach Fraport und die anderen Parteien auf sämtliche etwaige verbliebene wechselseitige Ansprüche aus dem Projekt gegeneinander verzichten. Dieser Verzicht gilt auch zugunsten der jeweiligen Gremienmitglieder, Officers und Mitarbeiter der Parteien und schließt den Verzicht von Fraport auf die Anteile an den philippinischen Beteiligungen ein.

Die Erfassung der Entschädigungszahlung erfolgte im sonstigen betrieblichen Ertrag. Der Aufwand aus der im ursächlichen Zusammenhang mit der Entschädigungszahlung stehenden Rückzahlungsverpflichtung einer in 2008 erhaltenen Zahlung im Zusammenhang mit einer Bundesgarantie für Kapitalanlagen im Ausland (GKA) in Höhe von 42,4 Mio € wurde entsprechend im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst. In Vorjahren in der Währungsrücklage erfasste Effekte aus der Fremdwährungsbewertung der philippinischen Gesellschaften wurden aufgrund des Abgangs der als „sonstige Beteiligungen“ klassifizierten und seit 2002 vollständig wertberichtigten Anteile als realisierte Fremdwährungsverluste im Finanzergebnis erfasst.

Die Auswirkungen der Entschädigungszahlung auf den Konzern-Abschluss sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

Auswirkungen der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt

in Mio €	Konzern-Abschluss	davon Manila-Effekt	Konzern-Abschluss ohne Manila-Effekt
Sonstige betriebliche Erträge	332,9	241,2	91,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-211,7	-42,4	-169,3
EBITDA	1.054,1	198,8	855,3
EBIT/Betriebliches Ergebnis	693,7	198,8	494,9
Sonstiges Finanzergebnis	-0,8	-9,2	8,4
EBT/Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	581,4	189,6	391,8
Ertragsteuern	-181,1	-68,2	-112,9
Konzern-Ergebnis	400,3	121,4	278,9

Tabelle 44

Die Ein- und Auszahlungen im Zusammenhang mit der Entschädigung (einschließlich der direkt zurechenbaren Ertragsteuerzahlungen) wurden aufgrund der ursprünglich vorgenommenen Investitionen in das Terminalbetreiberprojekt dem Cash Flow aus Investitionstätigkeit zugeordnet.

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 selbständigen Unternehmens beteiligt, sodass es sich um Gemeinschaftsunternehmen handelt.

Assoziierte Unternehmen sind Fraport-Beteiligungen, bei denen die Fraport AG einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann.

Den Jahresabschlüssen der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zugrunde.

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

Der Konzern-Abschluss der Fraport AG wird vom Mutterunternehmen geprägt. Der Kreis der zu konsolidierenden Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr 2016 folgendermaßen verändert:

Konsolidierungskreis

	Inland	Ausland	Gesamt
Fraport AG	1	0	1
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen			
31.12.2015	24	24	48
Zugänge	2	2	4
Abgänge	0	-2	-2
31.12.2016	26	24	50
At-Equity-bewertete Unternehmen			
Gemeinschaftsunternehmen			
31.12.2015	6	5	11
Zugänge	2	0	2
Abgänge	0	-1	-1
31.12.2016	8	4	12
Assoziierte Unternehmen			
31.12.2015	4	3	7
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
31.12.2016	4	3	7
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2015	35	32	67
Konsolidierungskreis im weiteren Sinne 31.12.2016	39	31	70

Tabelle 45

Die Zugänge bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen betreffen die Gesellschaften Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main, Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta, Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien und Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main sowie bei den Gemeinschaftsunternehmen die M-Port Verwaltungs GmbH, Neu Isenburg und die M-Port GmbH & Co. KG, Neu-Isenburg.

Die Fraport Ausbau Süd GmbH wurde am 4. August 2016 als 100% Tochterunternehmen der Fraport AG gegründet mit der Zielsetzung, Funktionen und Tätigkeiten organisatorisch im Rahmen der Projektleitung zu bündeln, um den Ausbau, insbesondere des Terminal 3 Bauprojekts, selbstständig, schnell und erfolgreich umzusetzen. Die Gesellschaft wird in 2017 ihren operativen Betrieb aufnehmen.

Die Fraport Malta Investment Ltd. wurde am 31. Oktober 2016 als 100% Tochterunternehmen der Fraport AG zwecks Vorbereitung der Bietung für künftige Ausschreibungen und Erwerbe von anderen Beteiligungen und Konzessionen gegründet. Um an der Ausschreibung der Konzession an dem Flughafen Sofia teilzunehmen, hat die Fraport Malta Investment am 23. Dezember 2016 sämtliche Anteile an der zuvor gegründeten Gesellschaft des bulgarischen Rechts, die Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien erworben.

Die Flughafen Parken GmbH wurde am 21. Dezember 2016 gegründet. Die neue Gesellschaft wird künftig über eine Online-Plattform insbesondere den Vertrieb und die Vermarktung von Parkplätzen an Verkehrsflughäfen anbieten. Die Fraport AG hat zunächst 100% (25,0 Tsd €) der Kapitalanteile übernommen. Weitere teilnehmende Flughäfen können sich an der Gesellschaft beteiligen.

Zwecks der weiteren Projektentwicklung auf dem Mönchhof-Gelände wurden am 21. Juli 2016 zwei weitere Gemeinschaftsunternehmen der Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG mit einem Kapitalanteil von jeweils 50%, die M-Port Verwaltungs GmbH und die M-Port GmbH & Co. KG, gegründet.

Im Geschäftsjahr sind die inaktiven Gesellschaften Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland (100% Tochterunternehmen der Fraport AG), AIRWAYMALL Inc., Wilmington/USA (100% Tochterunternehmen der Fraport USA Inc.) und Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi, Antalya/Türkei (50% Gemeinschaftsunternehmen der Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi AS.) in Folge der Liquidation aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die Auswirkungen aller im Berichtsjahr erfolgten Erst- und Entkonsolidierungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss waren nicht wesentlich.

Mit Wirkung zum 21. Oktober 2016 hat die Fraport AG 10,5% der Kapitalanteile und die Fraport Malta Business Anteile einer bestehenden Darlehens- und Zinsforderung an dem assoziierten Unternehmen Thalita Trading Ltd. verkauft. Aus dem Verkauf der Kapitalanteile resultiert ein Gewinn von 40,1 Mio €. Darüber hinaus wurden im sonstigen Finanzergebnis anteilige bei der At-Equity-Bewertung im Eigenkapital erfolgsneutral erfasste Währungsdifferenzen von –0,3 Mio € und Cash-Flow-Hedge-Rücklagen von –3,4 Mio € reklassifiziert. Die Darlehens- und Zinsforderungen wurden zum Buchwert von insgesamt 51,1 Mio € veräußert. Die verbleibenden 25 % der Kapitalanteile an Thalita Trading Ltd. werden weiterhin im Fraport-Konzern-Abschluss nach der At-Equity-Methode bewertet.

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 Konzernabschluss 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 und Twin Star, an denen wesentliche Nicht beherrschende Anteile im Fraport-Konzern bestehen. Die Gesellschaft Lima Airport Partners S.R.L., Lima betreibt den internationalen Flughafen Lima in Peru. Die Gesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna betreibt die Flughäfen Varna und Burgas in Bulgarien. Weitere Informationen zu beiden Gesellschaften sind in Tz. 48 enthalten.

Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen

in Mio €	Lima		Twin Star	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Beteiligungsquote Nicht beherrschende Anteile	29,99%	29,99%	40,00%	40,00%
Langfristige Vermögenswerte	372,7	346,0	192,5	198,0
Kurzfristige Vermögenswerte	172,0	124,6	28,2	25,8
Langfristige Schulden	268,2	272,4	85,8	91,8
Kurzfristige Schulden	89,3	81,1	37,3	44,7
Eigenkapital/Nettovermögen	187,2	117,1	97,6	87,3
Buchwert Nicht beherrschende Anteile	56,1	35,1	39,1	34,9
	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	305,7	277,9	63,8	53,9
Ergebnis nach Steuern	53,5	46,3	21,3	13,3
Sonstiges Ergebnis	6,3	8,8	0,0	0,0
Gesamtergebnis	59,8	55,1	21,3	13,3
Anteil Nicht beherrschende Anteile am Gesamtergebnis	17,9	16,5	8,5	5,3
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	71,8	65,6	31,0	24,3
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	–19,7	–14,6	–6,1	–5,3
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	–11,8	–30,6	–23,3	–18,3
Veränderung des Finanzmittelbestandes	40,3	20,4	1,6	0,7
Finanzmittelbestand zum 1. Januar	111,8	81,9	20,5	19,8
Währungsbedingte Veränderungen der Finanzmittel	3,5	9,5	0,0	0,0
Finanzmittelbestand zum 31. Dezember	155,6	111,8	22,1	20,5
Dividenden an Nicht beherrschende Anteile	0,0	5,5	4,4	2,4

Tabelle 46

Alle Tochterunternehmen werden im Fraport-Konzern-Abschluss vollkonsolidiert. Die direkt durch die Fraport AG als Mutterunternehmen gehaltenen Kapitalanteile an den Tochterunternehmen weichen nicht vom Anteil der gehaltenen Stimmrechte ab. Anteile in Vorzugsaktien an den Tochterunternehmen bestehen nicht.

Zu möglichen Beschränkungen im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Flughafenbetreiberkonzession in Lima wird auf die Ausführungen in Tz. 46. verwiesen.

3 Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung für sämtliche Unternehmenszusammenschlüsse erfolgt nach der Erwerbsmethode.

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

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

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

Zwischengewinne und -verluste aus Lieferungen und Leistungen einbezogener Unternehmen hatten einen geringen Umfang.

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 31.12.2016	Durchschnittskurs 2016	Stichtagskurs 31.12.2015	Durchschnittskurs 2015
1 US-Dollar (US-\$)	0,9470	0,9034	0,9181	0,9013
1 Türkische Neue Lira (TRY)	0,2683	0,2991	0,3143	0,3305
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,1359	0,1360	0,1398	0,1434
1 Hong Kong Dollar (HKD)	0,1221	0,1164	0,1184	0,1163
1 Nuevo Sol (PEN)	0,2820	0,2677	0,2689	0,2829
100 Russische Rubel (RUB)	1,5463	1,3487	1,2434	1,4690

Tabelle 47

Geschäftsvorfälle in Fremdwährung werden zum Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles bewertet. Zum Bilanzstichtag erfolgt eine Bewertung der daraus nominal in Fremdwährung gebundenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs. Umrechnungsdifferenzen werden grundsätzlich erfolgswirksam erfasst.

4 Grundsätze der Bilanzierung und Bewertung

Einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss des Fraport-Konzerns basiert auf konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Aufstellung des Konzern-Abschlusses erfolgt auf Basis der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Ausgenommen hiervon sind insbesondere zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und derivative Finanzinstrumente.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

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

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

Im Fraport-Konzern werden darüber hinaus insbesondere Umsätze aus Umsatzabgaben, Vermietung, Parkierung, Grundstücksverkäufen und Sicherheitsleistungen erzielt. Umsatzerlöse aus Vermietung werden linear über die Laufzeit des Mietverhältnisses erfasst. Umsätze aus Umsatzabgaben werden periodengerecht auf Basis der erzielten Umsätze erfasst. Umsatzerlöse aus Grundstücksverkäufen werden nach Übergang der Chancen und Risiken realisiert.

Im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland (siehe auch Tz. 48) fallen Erträge und Aufwendungen aus dem Betrieb der Flughafen-Infrastruktur sowie aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen an.

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

Erträge und Aufwendungen aus der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen werden in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst. Die Auftragskosten werden gemäß IAS 11.32 bei Anfall als Aufwand erfasst, da das Ergebnis der Fertigungsaufträge nicht verlässlich geschätzt werden kann. Auftrags Erlöse werden in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst, die wahrscheinlich einbringbar sind.

Zinserträge werden nach Maßgabe der Effektivzinsmethode erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwert

Nach dem erstmaligen Ansatz eines im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen.

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

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Zur besseren Transparenz werden die Investments in Flughafen-Betreiberprojekte gesondert ausgewiesen. Dabei handelt es sich um die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsverträgen erworbenen Konzessionen zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas (Bulgarien) und in Lima (Peru) (siehe auch Tz. 48). Die Konzessionsverträge für den Betrieb der Flughäfen fallen in den Anwendungsbereich von IFRIC 12.17 und werden nach dem „intangible asset model“ bilanziert, da Fraport jeweils das Recht erhält, eine Gebühr von den Nutzern der Flughäfen als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Zahlung von Konzessionsgebühren und der Erbringung von Bau- und Ausbauleistungen zu verlangen. Die sich aus den Verträgen ergebenden Verpflichtungen zur Zahlung von nicht variablen, sondern der Höhe nach vertraglich fest vereinbarten Konzessionsgebühren werden als finanzielle Verbindlichkeiten erfasst. Die Erstbewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der Verbindlichkeiten unter Verwendung eines risikoadjustierten Diskontierungszinssatzes. In gleicher Höhe werden die als Gegenleistung erhaltenen Rechte zum Betrieb der Flughäfen als immaterielle Vermögenswerte erfasst und unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekten ausgewiesen. Die als Gegenleistung für erbrachte Bau- und Ausbauleistungen erhaltenen Rechte werden in Höhe der Fertigungskosten in der Periode erfasst, in der die Fertigungskosten anfallen. Erlöse und Aufwendungen aus Bau- und Ausbauleistungen werden grundsätzlich gemäß IFRIC 12.14 in Übereinstimmung mit IAS 11 erfasst. Fremdkapitalkosten werden als Teil der Anschaffungskosten aktiviert, sofern die Voraussetzungen (siehe Fremdkapitalkosten) erfüllt sind. Rückstellungen für Instandhaltungsmaßnahmen werden gebildet, sofern sich aus den Konzessionsverträgen betragsmäßig festgelegte Instandhaltungsverpflichtungen ergeben. Kosten für laufende, planmäßige Instandhaltungsmaßnahmen werden als laufender Aufwand der Periode erfasst.

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

Soweit notwendig werden Wertminderungen nach IAS 36 berücksichtigt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

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

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

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

Sachanlagen

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

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

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

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

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

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

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

Fremdkapitalkosten

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

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	30–35
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	4–39
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1–30
Gebäude (statisch konstruktive Teile)	3–80
Technische Gebäudeanlagen	20–40
Gebäudeausstattungen	12–38
Platzanlagen	3–99
Flugbetriebsflächen	
Start-/Landebahnen	7–99
Vorfelder	20–99
Rollbrücken	80
Rollwege	20–99
Sonstige Technische Anlagen und Maschinen	2–33
Fahrzeuge (einschließlich Spezialfahrzeuge)	2–25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2–25

Tabelle 48

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

Wertminderungen nach IAS 36

Wertminderungen von Vermögenswerten werden in Übereinstimmung mit IAS 36 vorgenommen. Bei Vorliegen von Anzeichen für Wertminderungen werden Vermögenswerte einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Für bestehende Geschäfts- oder Firmenwerte wird jährlich ein Werthaltigkeitstest vorgenommen. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag (recoverable amount) des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag wird als der jeweils höhere Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten (fair value less costs of disposal) und Nutzungswert (value in use) ermittelt. Der Nutzungswert ist der Barwert der geschätzten zukünftigen Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse aus der Nutzung und dem späteren Abgang des Vermögenswerts.

Da es im Fraport-Konzern in der Regel nicht möglich ist, Mittelzuflüsse einzelnen Vermögenswerten zuzuordnen, erfolgt die Bildung von sogenannten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (cash generating units), denen die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte zugeordnet werden. Unter einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wird die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten verstanden, die separierbare Mittelzuflüsse und -abflüsse generiert.

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

Als erzielbarer Betrag wird in der Regel der Nutzungswert ermittelt. Der Nutzungswert ergibt sich auf der Grundlage eines Modells der Unternehmensbewertung (Discounted-Cash-Flow-Methode) aus unternehmensinterner Sicht.

Der Bestimmung der zukünftigen Cash-Flows der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sind die Zahlen der Planung zugrunde gelegt. Die Bestimmung des Nutzungswerts beruht grundsätzlich auf Cash Flow-Prognosen auf Basis der vom Vorstand genehmigten und im Zeitpunkt (im Dezember des Berichtsjahres) der Durchführung der Werthaltigkeitstests aktuellen Planung der Jahre 2017 bis 2021 und der aktuellen Langfristplanung bis 2025 oder bei Investments in Flughafen-Betreiberprojekte sowie sonstigen Konzessions- und Betreiberrechten über die jeweilige Vertragslaufzeit. Diese Prognosen basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf der erwarteten Marktperformance. In der ewigen Rente wird eine sich an der Planung orientierende Wachstumsrate zwischen 1,0 % und 2,0 % (Vorjahr: 0,0 % bis 2,0 %) berücksichtigt. Als Abzinsungsfaktor wurde ein länderindividueller, gewichteter, durchschnittlicher Kapitalkostensatz (WACC) nach Steuern von 5,1 % bis 9,9 % (im Vorjahr: 5,4 % bis 8,82 %) verwendet.

Leasing

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

Finance Lease

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

Operate Lease

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

Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und an assoziierten Unternehmen werden mit dem anteiligen Eigenkapital inklusive Geschäfts- oder Firmenwert bilanziert. Wertminderungen werden erfasst, wenn der erzielbare Betrag den Buchwert unterschreitet. Die Anteile werden jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen.

Andere Finanzanlagen

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

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

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

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

Sonstige Beteiligungen werden der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet. Sie werden zu Marktwerten angesetzt, soweit diese verlässlich ermittelt werden können, wobei die Wertänderungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

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

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

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

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

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

Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten

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

Grundsätzlich werden Wertminderungen erfolgswirksam durch eine direkte Minderung des Buchwerts des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt. Die Wertminderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden erfolgswirksam in Form von Einzelwertberichtigungen auf einem Wertberichtigungskonto erfasst.

Ergibt sich in den Folgeperioden, dass die Gründe für die Wertminderung nicht mehr vorliegen, wird eine erfolgswirksame Wertaufholung vorgenommen. Sofern eine bereits wertgeminderte Forderung als uneinbringlich eingestuft wird, erfolgt die entsprechende Ausbuchung.

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

Vorräte

Unter den Vorräten werden unfertige Leistungen, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die im Rahmen des normalen Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien ausgewiesen.

Unfertige Leistungen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Bei der Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten wird die Durchschnittsmethode angewendet. Die Herstellungskosten enthalten Einzelkosten sowie angemessene Gemeinkosten.

Die innerhalb des Geschäftszyklus zum Verkauf vorgesehenen Immobilien sind ebenfalls zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet.

Die zur Erschließung von Grundstücken erforderlichen nachträglichen Herstellungskosten werden zunächst auf Basis spezifischer Kostensätze einzelner Erschließungsmaßnahmen für die gesamte vermarktungsfähige Fläche geschätzt. In Abhängigkeit von den im jeweiligen Berichtsjahr realisierten Grundstücksverkäufen erfolgt dann eine anteilige Verrechnung der Erschließungskosten auf die noch zu verkaufenden Flächen. Als Nettoveräußerungswert wird der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös abzüglich der bis zum Verkauf anfallenden Kosten angesetzt und über den geplanten Verkaufszeitraum abgezinst.

Grundlage zur Berechnung der voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse bilden externe Gutachten über den Verkehrswert der Verkaufsgrundstücke sowie die Erkenntnisse aus bisher erfolgten Grundstücksverkäufen.

Handelt es sich bei den Vorräten um qualifizierte Vermögenswerte, erfolgt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten.

Erweist sich eine frühere Abwertung als nicht mehr erforderlich, werden Wertaufholungen vorgenommen.

Zahlungsmittel

Zahlungsmittel schließen Barmittel, Geldkonten und kurzfristige Geldanlagen bei Kreditinstituten grundsätzlich mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten ein. Geldanlagen bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt werden hier erfasst, wenn sie keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit ohne Risikoabschläge liquidiert werden können. Die Zahlungsmittel sind zum Nominalwert angesetzt. Fremdwährungsbestände werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert oder beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt.

Bilanzierung von Ertragsteuern

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

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

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

Sind Aktivposten nach IFRS höher bewertet als in der Steuerbilanz (beispielsweise linear abbeschriebenes 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 1,70% (im Vorjahr: 2,20%) bewertet worden. Für die Ermittlung des Zinsaufwands aus den leistungsorientierten Plänen und der Erträge aus Planvermögen wird der gleiche Zinssatz zugrunde gelegt.

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

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

Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003/2004 (BBVAmpG). Bei der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die Richttafeln 2005G von Professor Heubeck verwendet.

Der Dienstzeitaufwand und der Nettozins werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Bezüglich der Beschreibung der verschiedenen Pläne wird auf Tz. 37 verwiesen.

Steuerrückstellungen

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

Sonstige Rückstellungen

Rückstellungen stellen Verpflichtungen dar, die bezüglich ihrer Höhe und/oder ihrer Fälligkeit ungewiss sind. Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des erwarteten Erfüllungsbetrags gebildet. Der angesetzte Betrag stellt den wahrscheinlichsten Wert dar.

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

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

Langfristige Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden unter Berücksichtigung künftiger Kostensteigerungen mit einem fristenadäquaten Kapitalmarktzins abgezinst, soweit der Zinseffekt von wesentlicher Bedeutung ist. Dies betrifft insbesondere die Rückstellungen für passiven Schallschutz, die über einen Zeitraum bis 2023 und entsprechend der erwarteten Mittelabflusszeitpunkte mit fristenkongruenten Zinssätzen bis maximal 0,10% (im Vorjahr: 0,89%) abgezinst werden.

Die Rückstellung für Altersteilzeit wird gemäß IAS 19 bilanziert. Die Erfassung der Verpflichtung aus den Aufstockungen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem sich Fraport der Verpflichtung rechtlich und faktisch nicht mehr entziehen kann. Die Aufstockungsbeträge werden der Verpflichtung bis zum Ende der Aktivphase ratierlich zugeführt. Die Inanspruchnahme beginnt mit der Passivphase.

Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind mögliche Verpflichtungen, die auf vergangenen Ereignissen beruhen und deren Existenz erst durch das Eintreten eines oder mehrerer ungewisser künftiger Ereignisse bestätigt wird, die jedoch außerhalb des Einflussbereiches von Fraport liegen. Ferner können gegenwärtige Verpflichtungen dann Eventualverbindlichkeiten darstellen, wenn die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen nicht hinreichend wahrscheinlich für die Erfassung einer Verbindlichkeit ist oder der Umfang der Verpflichtung nicht verlässlich geschätzt werden kann. Eventualverbindlichkeiten werden nicht in der Bilanz erfasst, sondern im Anhang dargestellt.

Verbindlichkeiten

Finanzschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden beim erstmaligen Ansatz zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Dieser entspricht bei kurzfristigen Verbindlichkeiten in der Regel dem Nominalwert. Langfristige unter- oder nichtverzinsliche Verbindlichkeiten werden im Zugangszeitpunkt mit ihrem Barwert abzüglich Transaktionskosten eingebucht. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem geringeren Wert aus Barwert der Mindestleasingraten und beizulegendem Zeitwert des Leasinggegenstands ausgewiesen.

Die Folgebewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgt unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten. Jede Differenz zwischen dem Auszahlungsbetrag und Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit des jeweiligen Vertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Derivative Finanzinstrumente, Sicherungsgeschäfte

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

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

Der Ansatz der derivativen Finanzinstrumente erfolgt zum Handelstag.

Eigene Anteile

Zurückerkorbene eigene Anteile werden vom gezeichneten Kapital sowie von der Kapitalrücklage abgezogen.

Aktienoptionen

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

Virtuelle Aktienoptionen

Im Rahmen der Vergütung des Vorstands und der leitenden Mitarbeiter werden seit dem 1. Januar 2010 virtuelle Aktienoptionen („Long-Term Incentive Programm“) ausgegeben. Die Erfüllung erfolgt als Barauszahlung unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren. Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt nach IFRS 2 zum Fair Value. Bis zum Ende des Performance-Zeitraums wird der Fair Value zu jedem Abschlussstichtag sowie am Erfüllungstag neu ermittelt und anteilig im Personalaufwand erfasst.

Ermessensbeurteilungen und Unsicherheiten bei Schätzungen

Die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Konzern-Abschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig. Die bei Aufstellung des Konzern-Abschlusses getroffenen Annahmen und Schätzungen des Managements basieren auf den Verhältnissen und Beurteilungen am Bilanzstichtag. Obwohl das Management davon ausgeht, dass die verwendeten Annahmen und Einschätzungen angemessen sind, könnten etwaige unvorhersehbare Veränderungen dieser Annahmen zu einer Beeinflussung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns führen.

Bilanzpositionen, bei denen Annahmen und Schätzungen wesentlichen Einfluss auf den ausgewiesenen Buchwert haben, werden nachfolgend dargestellt.

Sachanlagevermögen

Bei der Festlegung von Nutzungsdauern von Sachanlagen wird auf Erfahrungswerte, Planungen und Schätzungen zurückgegriffen. Restbuchwerte und Nutzungsdauern werden zu jedem Stichtag überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Andere Finanzanlagen

Die Bewertung von in den anderen Finanzanlagen enthaltenen Ausleihungen basiert teilweise auf Cash Flow Prognosen.

Forderungen

Bei den Forderungen ist die Beurteilung der Werthaltigkeit abhängig von der Wahrscheinlichkeitseinschätzung zukünftiger Zahlungsausfälle.

Ertragsteuern

Fraport unterliegt in verschiedenen Ländern der Steuerpflicht. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten müssen teilweise Einschätzungen getroffen werden. Eine abweichende steuerliche Beurteilung der Finanzbehörden kann nicht ausgeschlossen werden. Der damit verbundenen Unsicherheit wird dadurch Rechnung getragen, dass ungewisse Steuerforderungen und -verpflichtungen dann angesetzt werden, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit aus Sicht von Fraport höher als 50% ist. Eine Änderung der Einschätzung, zum Beispiel aufgrund von finalen Steuerbescheiden, wirkt sich auf die laufenden und latenten Steuerpositionen aus. Für bilanzierte unsichere Ertragsteuerpositionen wird als beste Schätzung die voraussichtlich erwartete Steuerzahlung zugrunde gelegt.

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

Pensionsverpflichtungen

Bei der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen stellen der Abzinsungsfaktor sowie weitere Trendfaktoren wesentliche Bewertungsparameter dar (siehe auch Tz. 37).

Sonstige Rückstellungen

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen unterliegt Schätzungsunsicherheiten hinsichtlich der Höhe und des zeitlichen Anfalls zukünftiger Mittelabflüsse. Aufgrund dessen können sich Änderungen der der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen gegebenenfalls nicht unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken. Im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten greift Fraport bei der Beurteilung einer möglichen Ansatzpflicht von Rückstellungen sowie der Bewertung möglicher Ressourcenabflüsse auf Erkenntnisse und Einschätzungen der Rechtsabteilung sowie gegebenenfalls mandatierter, externer Rechtsanwälte zurück. Die zum 31. Dezember 2016 bestehenden Rückstellungen für passiven Schallschutz (75,5 Mio €; im Vorjahr: 122,1 Mio €) und Wirbelschleppen (17,9 Mio €; im Vorjahr: 31,0 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe wesentlich von der Inanspruchnahme der zugrunde liegenden Programme durch die Anspruchsberechtigten abhängig. Die zum 31. Dezember 2016 bestehenden Rückstellungen für naturschutzrechtlichen Ausgleich (29,2 Mio €; im Vorjahr: 30,2 Mio €) sind hinsichtlich ihrer Höhe abhängig von Umfang und Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen für ökologischen Ausgleich.

Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten unterliegen hinsichtlich ihrer Höhe und insbesondere des Zeitpunktes von Mittelabflüssen Schätzungsunsicherheiten. Die Angabe des Zeitpunktes des erwarteten Mittelabflusses erfolgt, sofern dieser hinreichend bestimmbar ist.

Unternehmenserwerbe

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

Wertminderungen

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

Im Zusammenhang mit der in 2009 vorgenommenen Wertminderung auf Sachanlagevermögen im Segment Ground Handling (in Höhe von 20,0 Mio €) liegt es im Rahmen des Möglichen, dass es zukünftig zu Abweichungen von den der Bewertung zugrunde liegenden Annahmen kommen könnte. Bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der Buchwerte zum 31. Dezember 2016 (53,0 Mio €) wurden nachhaltige Kosteneinsparungen berücksichtigt, die zu einem Wachstum der durchschnittlichen EBITDA Marge (ohne Berücksichtigung von Sondereffekten aus dem Programm zum Personalstrukturwandel – ZV Plus) im Planungszeitraum 2017 bis 2025 von 10,9% führen. Sollten diese Kosteneinsparungen nicht wie geplant realisiert werden können, kann gegebenenfalls eine signifikante Buchwertanpassung erforderlich werden.

Spezifische Schätzungen oder Annahmen für einzelne Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden werden im jeweiligen Abschnitt erläutert. Diese richten sich nach den Verhältnissen und Einschätzungen am Bilanzstichtag und beeinflussen insoweit auch die Höhe der ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der dargestellten Geschäftsjahre.

Neue Standards, Interpretationen und Änderungen

Von den neuen Standards, Interpretationen und Änderungen werden von Fraport grundsätzlich diejenigen erstmalig angewendet, die verpflichtend anzuwenden waren, das heißt, die auf Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder vor dem 1. Januar 2016 beginnen.

Das IASB hat am 21. November 2013 Änderungen an IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ zum Thema „Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge“ veröffentlicht. Hierdurch wird klargestellt, wie Beiträge, die die Mitarbeiter (oder dritte Parteien) selbst für die Leistungsbausteine entrichten, durch das zusagende Unternehmen erfasst werden. In der Vergangenheit wurde bei der Anwendung von IAS 19 (alt) vielfach vereinfachend der Nominalbetrag der Mitarbeiterbeiträge in der Periode von dem Dienstzeitaufwand abgezogen, in der die entsprechende Dienstzeit erbracht wurde. Diese Bilanzierungspraxis kann beibehalten werden, wenn der Betrag der Beiträge unabhängig von der Anzahl der Dienstjahre ist. Hierzu zählen beispielsweise Beiträge, die als fixer Prozentsatz vom Jahresgehalt festgelegt werden. Die Änderungen an IAS 19 wurden am 9. Januar 2015 in das europäische Recht übernommen und sind abweichend vom Erstanwendungszeitpunkt gemäß IASB (Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2014 beginnen) erst in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 12. Dezember 2013 die „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ veröffentlicht. Die Änderungen zur „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ betreffen im Einzelnen: IFRS 2 hinsichtlich der Definitionen von „Ausübungsbedingungen“ und „Dienstbedingungen“, der Transaktionen, bei denen Dienstleistungen erhalten werden sowie der Behandlung von Ausübungsbedingungen, IFRS 3 hinsichtlich der Bilanzierung bedingter Gegenleistungen bei Unternehmenserwerben, IFRS 8 hinsichtlich der Anhangangaben in Bezug auf die Zusammenfassung von Geschäftssegmenten und zur Überleitungsrechnung vom Segment-Vermögen zum Konzern-Vermögen, IAS 16 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode, IAS 24 in Bezug auf die Definition von „nahe stehenden Unternehmen“ und deren Einfluss auf die Auslegung des Begriffs „Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen“ und IAS 38 hinsichtlich der proportionalen Anpassung der kumulierten Abschreibungen bei Verwendung der Neubewertungsmethode. Die „Verbesserungen an den IFRS 2010–2012“ wurden am 9. Januar 2015 in das europäische Recht übernommen und sind in Berichtsjahren, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Am 6. Mai 2014 hat das IASB Änderungen an IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ verabschiedet. Für Erwerbe von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellen, gelten Regelungen und Angabepflichten des IFRS 3. Die Änderungen sind prospektiv anzuwenden für Anteilserwerbe, die in Berichtsperioden stattfinden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Im Geschäftsjahr 2016 haben allerdings keine Erwerbe von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten stattgefunden. Bei künftigen Erwerben werden sich die Änderungen an IFRS 11 nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 12. Mai 2014 hat das IASB Änderungen an IAS 16 „Sachanlagen“ und IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“ veröffentlicht. Die Änderungen beinhalten Leitlinien zur Festlegung von sachgerechten Abschreibungsmethoden für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Demnach müssen Abschreibungen den durch das Unternehmen erwarteten Verbrauch des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens, welcher durch den Vermögenswert generiert wird, widerspiegeln. Die Änderungen waren prospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung war zulässig. Da die im Fraport-Konzern angewandten Abschreibungsmethoden im Einklang mit den Leitlinien stehen, haben sich keine Änderungen der Abschreibungsmethoden ergeben.

Das IASB hat am 25. September 2014 die „Verbesserungen an den IFRS 2012–2014“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen insbesondere Klarstellungen bei der Auslegung der folgenden Standards: IFRS 5 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“, IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“, IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ und IAS 34 „Zwischenberichterstattung“. Die Änderungen treten in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, eine frühere freiwillige Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Das IASB hat am 18. Dezember 2014 Änderungen an IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ veröffentlicht. Ziel der Änderungen ist, IFRS-Abschlüsse von unwesentlichen Informationen zu entlasten und die Vermittlung von relevanten Angaben zu fördern. Danach brauchen unwesentliche Informationen auch dann nicht separat dargestellt zu werden, wenn ihre Darstellung in einem Standard explizit gefordert wird. Des Weiteren betreffen die Änderungen insbesondere Erläuterungen zur Aggregation von Abschlussposten, die Darstellung des At-Equity Ergebnisses in der Gesamtergebnisrechnung sowie Strukturmöglichkeiten beim Aufbau des Anhangs. Die Änderungen traten in Kraft für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Eine frühere freiwillige Anwendung war zulässig. Die Änderungen haben sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns ausgewirkt.

Nicht vorzeitig angewendete Standards

Für die folgenden neuen oder geänderten Standards und Interpretationen, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, arbeitet der Fraport-Konzern derzeit an der Umsetzung der Anforderungen zur erstmaligen Anwendung. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht geplant. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechnet Fraport mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss.

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

Am 28. Mai 2014 hat das IASB den neuen Standard IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“ veröffentlicht. Zielsetzung des neuen Standards zur Umsatzrealisierung ist die Zusammenführung bisheriger Regelungen sowie die Festlegung einheitlicher Grundprinzipien, die für alle Branchen und Kategorien von Umsätzen anwendbar sind. Nach IFRS 15 sind Umsatzerlöse dann zu realisieren, wenn das Unternehmen seine Leistungsverpflichtung erfüllt hat 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 vor unter Berücksichtigung detaillierter Regelungen zu den einzelnen Stufen.

Auf Basis der bisher im Hinblick auf IFRS 15 durchgeführten Analysen der im Fraport-Konzern vorliegenden Geschäftsmodelle und typischerweise bestehenden Kundenverträge werden infolge der Anwendung des im IFRS 15 vorgesehenen fünfstufigen Ansatzes keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe der Umsatzerlöse im Konzern-Abschluss erwartet.

IFRS 15 ersetzt künftig IAS 11 „Fertigungsaufträge“ und IAS 18 „Umsatzerlöse“ sowie die dazugehörigen Interpretationen. IFRS 15 wurde am 22. September 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Der Anwendungszeitpunkt des IFRS 15 in der EU entspricht damit dem vom IASB beschlossenen Erstanwendungszeitpunkt. Eine frühere Anwendung von IFRS 15 ist weiterhin zulässig.

Am 24. Juli 2014 hat das IASB die vierte und finale Version des neuen IFRS 9 „Finanzinstrumente“ veröffentlicht. Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 wird IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ ablösen. IFRS 9 führt einen einheitlichen Ansatz zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten auf der Grundlage ihrer Zahlungsstromeigenschaften und des Geschäftsmodells, nach dem sie gesteuert werden, ein. IFRS 9 sieht grundsätzlich für Fremdkapitalinstrumente die Modelle: „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“, „Halten und Verkaufen“ sowie „Handelsabsicht“ vor.

Die bisher in die Kategorie „Loans and Receivables“ eingeordneten Fremdkapitalinstrumente werden zukünftig in dem Modell „Halten zur Erzielung vertraglicher Zahlungsströme“ ausgewiesen. Die bislang der „Available for Sale“ Kategorie zugeordneten Fremdkapitalinstrumente werden zukünftig dem Modell „Halten und Verkaufen“ zugeordnet. Daraus ergeben sich keine Auswirkungen. Dem Modell „Handelsabsicht“ werden bei Fraport künftig keine Fremdkapitalinstrumente zugeordnet. Insoweit werden sich keine Auswirkungen auf die Bilanzierung von Fremdkapitalinstrumenten bei Fraport ergeben. Für die bislang der Kategorie „Available for Sale“ zugeordneten sonstigen Beteiligungen ergeben sich wesentliche Änderungen bei der Bilanzierung von im Eigenkapital erfassten Bewertungsänderungen. Diese dürfen künftig bei Veräußerung von Anteilen nicht mehr in die GuV recycelt werden. Für finanzielle Vermögenswerte sind zukünftig Wertminderungen nicht erst bei eingetretenen Verlusten sondern bereits aufgrund von erwarteten Verlusten zu erfassen. Hieraus sind keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzern-Abschluss erkennbar. Die Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich wie bisher, hieraus ergeben sich keine wesentlichen Änderungen. Für die zum beizulegenden Zeitwert designierten Verbindlichkeiten sind Änderungen des beizulegenden Zeitwerts, sofern sie auf Änderungen des eigenen Kreditrisikos zurückzuführen sind, nicht mehr im Gewinn und Verlust, sondern im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Im Fraport-Konzern werden im Moment keine Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert designiert, somit ergibt sich daraus keine Änderung. Für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) enthält IFRS 9 neue Regelungen, die sich an den Risikomanagementaktivitäten eines Unternehmens insbesondere in Bezug auf die Steuerung von nicht finanziellen Risiken orientieren. Im Hedge Accounting ergeben sich aus der Anwendung von IFRS 9 für den Fraport-Konzern keine wesentlichen Auswirkungen. IFRS 9 wurde am 22. November 2016 in das EU-Recht übernommen und ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung von IFRS 9 ist weiterhin zulässig.

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

Am 11. September 2014 hat das IASB Änderungen an IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“ und IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen die Veräußerung beziehungsweise Einlage von Vermögenswerten an/in ein assoziiertes Unternehmen oder ein Gemeinschaftsunternehmen. Künftig soll der Gewinn oder Verlust aus solchen Transaktionen nur dann erfasst werden, wenn die veräußerten oder eingebrachten Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellen. Handelt es sich bei den Vermögenswerten um keinen Geschäftsbetrieb, ist lediglich eine anteilige Erfolgserfassung zulässig. Der ursprünglich vorgesehene Erstanwendungszeitpunkt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, wurde vom IASB auf unbestimmte Zeit verschoben.

Am 13. Januar 2016 hat das IASB den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 „Leases“ veröffentlicht. IFRS 16 enthält die Neuregelungen zur Leasingbilanzierung und ersetzt den aktuellen IAS 17 mit den zugehörigen Interpretationen. Insbesondere für Leasingnehmer sind künftig alle Leasingverhältnisse als Finanzierungsvorgang bilanziell abzubilden. So sind zukünftig die aus bisherigen „operate lease“ Verhältnissen resultierenden Rechte und Verpflichtungen als Nutzungsrechte und Leasing-Verbindlichkeiten zu bilanzieren. Nach IAS 17 erfolgt lediglich eine Angabe der Zahlungsverpflichtungen aus „operate lease“ Verhältnissen im Anhang. Aufgrund der Änderungen bei der „Leasingnehmer-Bilanzierung“ erwarten wir derzeit eine unwesentliche Erhöhung der Bilanzsumme infolge der zum Barwert aktivierten und passivierten Mindestleasingzahlungen auf Basis der in Tz. 46 angegebenen zukünftigen Mindestleasingzahlungen. Weiterhin wird eine unwesentliche Verbesserung des Konzern-EBITDA maximal in der Größenordnung der derzeit im Anhang angegebenen Mindestleasingzahlungen aus Operating Leasing-Verhältnissen (siehe auch Tz. 46) erwartet. Die EBITDA-Verbesserung ist zurückzuführen auf die künftige Erfassung von Abschreibungen des Nutzungsrechtes und Zinsaufwands aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit anstelle des bisherigen Leasingaufwands in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Effekte aus Aufzinsung und Abschreibung sind bislang nicht quantifiziert. Bei der „Leasinggeber-Bilanzierung“ entsprechen die neuen Regelungen nach IFRS 16 weitgehend dem bisherigen IAS 17. Auf Basis bislang durchgeführter Untersuchungen ergeben sich hier aus der Anwendung von IFRS 16 keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fraport-Konzern-Abschluss. Die neuen Regelungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach 1. Januar 2019 beginnen, anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig, sofern IFRS 15 ebenfalls angewendet wird. Die Übernahme durch die EU steht gegenwärtig noch aus.

Am 19. Januar 2016 hat das IASB Änderungen an IAS 12 „Ertragsteuern – Ansatz von aktivierten latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten“ veröffentlicht. Abwertungen auf einen niedrigeren Marktwert von Schuldinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, welche aus einer Veränderung des Marktzniveaus resultieren, führen zu abzugsfähigen temporären Differenzen. Die Änderungen sind retrospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach 1. Januar 2017 beginnen. Die Änderungen werden sich künftig nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Im Rahmen der Angabeninitiative hat das IASB am 29. Januar 2016 Änderungen an IAS 7 „Kapitalflussrechnung“ veröffentlicht. Zielsetzung ist die Informationsverbesserung über die Verschuldung des Unternehmens. Anzugeben sind unter anderen: zahlungswirksame Veränderungen des Cash Flows aus Finanzierungstätigkeit, währungskursbedingte Änderungen, Änderungen aus Erwerb und Veräußerung von Unternehmen, Änderungen der beizulegenden Zeitwerte sowie sonstige Änderungen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen, anzuwenden, eine vorzeitige freiwillige Anwendung ist zulässig. Im Jahr der Erstanwendung müssen keine Vergleichsangaben für das Vorjahr erfolgen.

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 wie IFRS 15 ab dem 1. Januar 2018, das EU Endorsement wird in 2017 erwartet.

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 Auswirkungen der Änderungen werden derzeit noch untersucht.

Das IASB hat am 8. Dezember 2015 die „Verbesserungen an den IFRS 2014–2016“ veröffentlicht. Die Änderungen betreffen IAS 28, IFRS 12 und IFRS 1. Die für den Fraport-Konzern relevante Änderung an IFRS 12 „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“ stellt klar, dass die Angabepflichten, mit Ausnahme von IFRS 12.B10–B16, auch Anteile an Unternehmen betreffen, die in den Anwendungsbereich des IFRS 5 fallen. Die Änderungen an IFRS 12 sind ab dem 1. Januar 2017 und die Änderungen an IAS 28 und IFRS 1 ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 8. Dezember 2016 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“. Die Änderung dient der Klarstellung ab wann Übertragungen in den oder aus dem Bestand als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien erfolgen dürfen. Die Änderung an IAS 40 ist ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Änderungen werden sich voraussichtlich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Am 8. Dezember 2016 hat das IFRS IC im Anwendungsbereich des IAS 21 „Auswirkungen von Wechselkursänderungen“ eine neue Interpretation IFRIC 22 „Fremdwährungstransaktionen und Vorauszahlungen“ veröffentlicht. Die Erfassung einer Fremdwährungstransaktion in der funktionalen Währung erfolgt mit dem am jeweiligen Tag des Geschäftsvorfalles gültigen Kassakurs. Leistet oder erhält ein Unternehmen im Rahmen einer Transaktion mehrere Vorauszahlungen, ist der Transaktionszeitpunkt und damit der Wechselkurs für jede Vorauszahlung separat zu bestimmen. IFRIC 22 ist ab dem 1. Januar 2018 anzuwenden. Eine frühere Anwendung ist zulässig. Die Interpretation wird sich nicht wesentlich auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Fraport-Konzerns auswirken.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2016	2015
Aviation		
Flughafen-Entgelte	755,8	768,9
Sicherheitsdienstleistungen	112,5	117,5
Übrige Umsatzerlöse	41,9	40,9
	910,2	927,3
Retail & Real Estate		
Real Estate	191,9	183,7
Retail	200,6	209,2
Parkierung	81,3	81,9
Übrige Umsatzerlöse	20,1	13,4
	493,9	488,2
Ground Handling		
Bodenverkehrsdienste	315,7	375,8
Infrastruktur-Entgelte	299,0	297,3
Übrige Umsatzerlöse	15,7	0,0
	630,4	673,1
External Activities & Services	551,7	510,3
Gesamt	2.586,2	2.598,9

Tabelle 49

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

Im Segment Retail & Real Estate sind Erträge aus operativen Leasingverhältnissen aus der Vermietung von Terminal-Flächen, 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 1 63,3 Mio € (im Vorjahr: 174,7 Mio €) erfasst.

Die Vermietung von Grundstücken erfolgt überwiegend in Form von vergebenen Erbbaurechten. Die Restlaufzeit der Erbbaurechtsverträge beträgt zum Stichtag durchschnittlich 46 Jahre (im Vorjahr: 43 Jahre).

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten der vermieteten Gebäude und Grundstücke betragen 425,9 Mio € (im Vorjahr: 424,3 Mio €). Kumulierte Abschreibungen wurden in Höhe von 304,9 Mio € (im Vorjahr: 297,6 Mio €) vorgenommen, wobei der Abschreibungsaufwand des Geschäftsjahres 6,7 Mio € (im Vorjahr: 6,4 Mio €) beträgt.

Die Umsatzerlöse des Segments External Activities & Services enthalten Auftrags Erlöse aus Bau- und Ausbauleistungen im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten im Ausland in Höhe von 19,9 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €).

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Leasingverhältnissen (ohne Untermietverhältnisse) beträgt:

Mindestleasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
				2016
Mindestleasingzahlungen	96,5	203,6	768,1	1.068,2

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

Tabelle 50

Die Summe der künftigen Erträge aus Mindestleasingzahlungen aus Untermietverhältnissen beträgt zum Stichtag 101,3 Mio € (im Vorjahr: 88,4 Mio €) und entfällt überwiegend auf die Fraport USA Inc. (Segment External Activities & Services), die im Rahmen von Miet- und Konzessionsverträgen kommerzielle Terminalflächen an diversen US-amerikanischen Flughäfen betreibt und entwickelt. Im Geschäftsjahr wurden Zahlungen aus Untermietverhältnissen in Höhe von 51,7 Mio € (im Vorjahr: 43,0 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 €	2016	2015
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,5

Tabelle 51

Die Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen betrifft Grundstücke und Gebäude zum Verkauf.

7 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2016	2015
Andere aktivierte Eigenleistungen	34,9	29,9

Tabelle 52

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen überwiegend Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstige Werkleistungen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Wesentlichen im Rahmen des Ausbauprogramms sowie für den Ausbau der bestehenden Flughafen-Infrastruktur am Flughafen Frankfurt an.

8 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2016	2015
Entschädigungszahlung Manila-Projekt (Tz. 1)	241,2	0,0
Gewinn aus der Veräußerung von Anteilen an assoziierten Unternehmen (Tz. 2)	40,1	0,0
Auflösungen von Rückstellungen	21,7	22,4
Auflösungen von Wertberichtigungen	7,2	0,9
Tilgung von wertberechtigten Gesellschafterdarlehen	6,0	0,0
Erträge aus Schadensersatzleistungen	1,8	2,3
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,2	1,3
Gewinne aus Anlagenabgängen	0,6	0,6
Erträge aus Entkonsolidierungen	0,0	8,0
Sonstige	13,1	14,3
Gesamt	332,9	49,8

Tabelle 53

Die Auflösungen von Rückstellungen betreffen insbesondere kurzfristige Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen, Rechtsstreitigkeiten sowie personalbezogene Rückstellungen.

9 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2016	2015
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Vorratsimmobilien	-96,2	-77,3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-525,7	-533,1
Gesamt	-621,9	-610,4

Tabelle 54

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 umsatzabhängige Konzessionsabgaben in Höhe von 144,6 Mio € (im Vorjahr: 130,8 Mio €) sowie Auftragskosten für Bau- und Ausbauleistungen in Höhe von 19,9 Mio € (im Vorjahr: 15,1 Mio €).

Im Zusammenhang mit den Konzessionsverträgen der Fraport USA Inc. zur Vermarktung von Retail-Flächen enthalten die bezogenen Leistungen Mindestleasingzahlungen in Höhe von 22,6 Mio € (im Vorjahr: 18,0 Mio €) sowie bedingte Leasingzahlungen in Höhe von 15,1 Mio € (im Vorjahr: 11,8 Mio €).

10 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2016	2015
Entgelte für Personal	-872,2	-832,8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung	-150,2	-150,1
Aufwendungen für Altersversorgung	-44,3	-43,8
Gesamt	-1.066,7	-1.026,7

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2016	2015
Stammbeschäftigte	19.372	19.770
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	950	950
Gesamt	20.322	20.720

Tabelle 55

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

Der Anstieg des Personalaufwands im laufenden Geschäftsjahr resultiert im Wesentlichen mit 37,7 Mio € aus dem Programm zur Entwicklung der Personalstruktur „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ (siehe Tz. 37).

11 Abschreibungen

Abschreibungen

in Mio €	2016	2015
Zusammensetzung der Abschreibungen		
Geschäfts- oder Firmenwert		
außerplanmäßig	-22,4	0,0
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte		
planmäßig	-25,9	-25,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte		
planmäßig	-17,5	-16,9
außerplanmäßig	-7,4	0,0
Sachanlagen		
planmäßig	-286,0	-282,4
außerplanmäßig	0,0	-2,1
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		
planmäßig	-1,2	-1,1
Gesamt	-360,4	-328,3

Tabelle 56

Planmäßige Abschreibungen

Im Berichtsjahr erfolgten Neueinschätzungen der Nutzungsdauern einzelner Vermögenswerte, die zu Mehrabschreibungen in Höhe von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 4,6 Mio €) und zu Minderabschreibungen in Höhe von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €) führten.

Wertminderungen nach IAS 36

Die im Berichtsjahr erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von 22,4 Mio € betreffen ausschließlich den in der Konzern-Bilanz erfassten Goodwill der FraSec Fraport Security Services GmbH. Für Details zum Impairmenttest siehe Tz. 18 und Tz. 4.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen von 7,4 Mio € auf sonstige immaterielle Vermögenswerte betreffen die Konzessionsrechte der Fraport USA Inc. (siehe auch Tz. 4 und Tz. 20).

12 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2016	2015
Rückerstattung von erhaltenen Zahlungen aus einer Bundesgarantie für Kapitaleinlagen (Manila-Projekt) Tz. 1	-42,4	0,0
Versicherungen	-26,1	-25,3
Aufwendungen für Werbung und Repräsentation	-21,1	-19,3
Beratungs-, Rechts- und Prüfungsaufwand	-18,0	-15,4
Mieten und Leasingaufwendungen	-12,4	-14,1
Sonstige Steuern	-6,7	-10,3
Aufwendungen aus Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-6,6	-3,0
Verluste aus Anlagenabgängen	-5,6	-5,9
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-0,9	-11,5
Übrige	-71,9	-88,4
Gesamt	-211,7	-193,2

Tabelle 57

In den Aufwendungen aus Miet- und Leasingverhältnissen sind Mindestleasingzahlungen in Höhe von 9,1 Mio € (im Vorjahr: 9,5 Mio €) sowie bedingte Mietzahlungen in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,3 Mio €) enthalten.

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

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

Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer

in Mio €	2016		2015	
	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen	Fraport AG	Konsolidierte Unternehmen
Abschlussprüfungsleistungen	1,3	0,2	1,4	0,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,3	0,0	0,1	0,0
Steuerberaterleistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonstige Leistungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamt	1,6	0,2	1,5	0,3

Tabelle 58

13 Zinserträge und Zinsaufwendungen

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Mio €	2016	2015
Zinserträge	32,0	30,6
Zinsaufwendungen	-138,9	-156,2

Tabelle 59

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

Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

in Mio €	2016	2015
Zinserträge aus Finanzinstrumenten	26,7	26,9
Zinsaufwendungen aus Finanzinstrumenten	-130,6	-151,1

Tabelle 60

14 Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen

Das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen

in Mio €	2016	2015
Gemeinschaftsunternehmen	-13,9	30,5
Assoziierte Unternehmen	9,3	7,1
Gesamt	-4,6	37,6

Tabelle 61

15 Sonstiges Finanzergebnis

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2016	2015
Erträge		
Fremdwährungskursgewinne unrealisiert	3,7	2,4
Fremdwährungskursgewinne realisiert	8,5	3,8
Bewertung von Derivaten	2,7	7,7
Sonstiges	2,8	0,8
Gesamt	17,7	14,7
Aufwendungen		
Fremdwährungskursverluste unrealisiert	-0,8	-8,2
Fremdwährungskursverluste realisiert	-14,3	-5,1
Bewertung von Derivaten	-3,4	0,0
Sonstiges	0,0	-0,1
Gesamt	-18,5	-13,4
Sonstiges Finanzergebnis insgesamt	-0,8	1,3

Tabelle 62

16 Ertragsteuern

Der Ertragsteueraufwand setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

Ertragsteuern

in Mio €	2016	2015
Laufende Ertragsteuern	-190,3	-131,5
Latente Ertragsteuern	9,2	-5,3
Gesamt	-181,1	-136,8

Tabelle 63

Der laufende Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus den laufenden Ertragsteuern des Berichtsjahres (192,7 Mio €, im Vorjahr: 119,5 Mio €) sowie den Ertragsteuern für Vorjahre (-2,4 Mio €, im Vorjahr: 12,0 Mio €).

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

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

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

Maßgebend für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern ist die Einschätzung der Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Verlustvorträge. Diese hängt von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden ab, in denen die steuerlichen Verlustvorträge geltend gemacht werden können. Zum 31. Dezember 2016 verfügt der Fraport-Konzern aus derzeitiger Sicht über nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 10,0 Mio € (davon 7,9 Mio € gewerbesteuerlich und 2,1 Mio € körperschaftsteuerlich; im Vorjahr: 5,0 Mio €, davon 5,0 Mio € gewerbesteuerlich und 0,0 Mio € körperschaftsteuerlich) sowie über nutzbare steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 5,9 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €). Die voraussichtlich nicht nutzbaren Verlustvorträge resultieren aus der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG und der FraSec Fraport Security Services GmbH und können unbegrenzt vorgetragen werden. Die voraussichtlich nutzbaren Verlustvorträge resultieren größtenteils aus der Fraport Regional Airports of Greece A S.A. und der Fraport Regional Airports of Greece B S.A.

Für temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 250,5 Mio € (im Vorjahr: 186,3 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 €	2016		2015	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	0,0	-10,5	0,0	-10,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	-25,8	0,0	-29,3
Sachanlagen	3,0	-217,5	0,5	-210,5
Finanzanlagen	0,3	0,0	0,2	0,0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4,1	-1,3	7,5	-0,9
Pensionsrückstellungen	6,9	0,0	6,2	0,0
Sonstige Rückstellungen	36,6	-0,8	27,3	-1,4
Verbindlichkeiten	57,1	0,0	56,5	-2,1
Finanzderivate	12,4	0,0	21,0	-0,1
Verlustvorräte	1,7	0,0	0,0	0,0
Summe aus Einzelabschlüssen	122,1	-255,9	119,2	-254,9
Saldierung	-85,2	85,2	-85,8	85,8
Konsolidierungsmaßnahmen	0,0	-2,9	0,0	-3,1
Konzern-Bilanz	36,9	-173,6	33,4	-172,2

Tabelle 64

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 8,4 Mio € (im Vorjahr: 7,9 Mio €) aus der Veränderung der Marktwerte von Finanzderivaten und Wertpapieren erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Weitere eigenkapitalerhöhende Steuerlatenzen ergaben sich im Wesentlichen aus der Neubewertung der leistungsorientierten Pensionspläne in Höhe von 0,5 Mio € (im Vorjahr: eigenkapitalvermindernde Steuerlatenzen in Höhe von 0,4 Mio €).

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

Überleitungsrechnung des Steueraufwands

in Mio €	2016	2015
Ergebnis vor Ertragsteuern	581,4	433,8
Erwarteter Steuerertrag/-aufwand ¹⁾	-180,2	-134,5
Steuereffekte auf Steuersatzdifferenzen Ausland	15,2	12,3
Steuerentlastung aus steuerfreien Erträgen	11,7	0,0
Steuerbelastung auf nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	-15,7	-1,3
Nichtanrechenbare nicht-deutsche Quellensteuer	-0,8	-1,6
Permanente Differenzen einschließlich steuerlich nicht abzugsfähiger Steuerrückstellungen	-5,6	-18,0
Ergebnis von nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen	-1,4	11,6
Steuerlich nicht nutzbare Verlustvorräte	-0,8	0,0
Gewerbsteuerliche und andere Effekte aus lokalen Steuern	-3,7	-4,5
Sonstiges	0,2	-0,8
Ertragsteuern laut Gewinn- und Verlustrechnung	-181,1	-136,8

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

Tabelle 65

Die Konzern-Steuerquote beträgt im Geschäftsjahr 2016 31,2% (im Vorjahr: 31,5 %).

17 Ergebnis je Aktie

Ergebnis je Aktie

	2016		2015	
	unverwässert	verwässert	unverwässert	verwässert
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Konzern-Ergebnis in Mio €	375,4	375,4	276,5	276,5
Gewichtete Aktienanzahl	92.337.317	92.546.302	92.289.839	92.548.167
Ergebnis je 10€-Aktie in €	4,07	4,06	3,00	2,99

Tabelle 66

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie für das Geschäftsjahr 2016 ermittelte sich aus dem gewichteten Durchschnitt von im Umlauf befindlichen Aktien, die einem Anteil von 10€ am Grundkapital entsprechen. Durch die Kapitalerhöhung (siehe Tz. 31) erhöhte sich die Anzahl der Aktien im Umlauf von 92.307.711 auf 92.357.054 zum 31. Dezember 2016. Bei einem gewichteten Durchschnitt von 92.337.317 Aktien ergibt sich ein unverwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 4,07€.

Durch die von Mitarbeitern im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP) erworbenen Rechte zum Aktienwerb (genehmigtes Kapital) ergibt sich eine verwässerte Aktienanzahl von 92.546.302 (gewichteter Durchschnitt) und somit ein verwässertes Ergebnis je 10€-Aktie von 4,06€.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

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

18 Geschäfts- oder Firmenwert

Die Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung betreffen:

Geschäfts- oder Firmenwerte

in Mio €	Buchwert 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015
FraSec	0,0	22,4
Aerodrom Ljubljana	18,0	18,0
Fraport USA	1,0	1,0
Media	0,3	0,3
Gesamt	19,3	41,7

Tabelle 67

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die in die Werthaltigkeitstests der wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte zum 31. Dezember 2016 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
Aerodrom Ljubljana	18,0 Mio €	9,2%	–	5,2%	–	2017 bis 2053

Tabelle 68

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 der CGU FraSec zugrunde liegende Planungszeitraum unterteilt sich in eine vom Vorstand und Aufsichtsrat genehmigte Planung 2017–2022 und eine darüber hinausgehende Langfristplanung bis 2025. Hintergrund für den Planungszeitraum sind wesentliche Kapazitätserweiterungen am Flughafen Frankfurt. Dementsprechend wird der Detailplanungszeitraum für die Free Cash Flows bis zum Jahre 2025 erweitert. Erst ab diesem Jahr wird ein eingeschwungener Zustand erwartet, sodass im Anschluss daran eine ewige Rente ermittelt werden kann. Die FraSec erbringt derzeit Sicherheitsdienstleistungen insbesondere am Standort Frankfurt. Aufgrund der in der Planung der CGU FraSec im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gesunkenen langfristigen Ergebniserwartung ergab sich unter Verwendung eines Diskontierungssatzes von 5,4% nach Steuern (im Vorjahr: 5,4%; 8,0% vor Steuern) eine Wertminderung des in der Konzern-Bilanz erfassten Goodwills im Segment Aviation. Der erzielbare Betrag basiert auf dem Nutzungswert der CGU. Der Wertminderung wurde durch die Erfassung einer vollständigen Wertberichtigung des Goodwills in Höhe von 22,4 Mio € in den Abschreibungen Rechnung getragen. Weitere wesentliche langfristige Vermögenswerte sind in der CGU nicht enthalten. Für das Geschäftsjahr 2016 weist die FraSec GmbH einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 3,1 Mio € aus (siehe auch Tz. 11).

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

19 Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

Investments in Flughafen-Betreiberprojekte

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	516,1	500,9

Tabelle 69

Bei den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte handelt es sich um Konzessionsrechte, welche die aufgrund der Anwendung von IFRIC 12 (siehe auch Tz. 4 und Tz. 48) aktivierten Mindestkonzessionszahlungen von 288,5 Mio € (im Vorjahr: 296,9 Mio €) sowie die getätigten Investitionen von 227,6 Mio € (im Vorjahr: 204,0 Mio €) beinhalten. Sie betreffen den Terminal-Betrieb an den Konzessionsflughäfen in Lima mit 324,6 Mio € (im Vorjahr: 315,8 Mio €), Varna und Burgas mit 181,2 Mio € (im Vorjahr: 185,1 Mio €) sowie Investments im Zusammenhang mit künftigen Flughafen-Betreiberprojekten in Griechenland mit 10,3 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €).

20 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Sonstige Konzessions- und Betreiberrechte	89,0	101,5
Software und sonstige immaterielle Vermögenswerte	57,7	59,7
	146,7	161,2

Tabelle 70

Die sonstigen Konzessions- und Betreiberrechte enthalten das aus einem bestehenden, langfristigen Grundstücksnutzungsvertrag abgeleitete Recht zum Betreiben des Flughafens Ljubljana (60,6 Mio €, im Vorjahr: 62,8 Mio €) mit einer Restlaufzeit von 37 (im Vorjahr: 38) Jahren sowie die bei der Fraport USA Inc. (28,4 Mio €, im Vorjahr: 38,7 Mio €) bilanzierten Konzessionsrechte im Retail-Bereich mit Restlaufzeiten bis zu 13 Jahren (im Vorjahr: 14). Im Berichtsjahr ergab sich bei einem, dem Konzernsegment „External Activities & Services“ zugeordneten Konzessionsrecht der Fraport USA Inc. eine Wertminderung aufgrund langfristig gesunkener Ergebniserwartungen infolge geänderter vertraglicher Bedingungen, die zur Erfassung einer Wertberichtigung in Höhe von 7,4 Mio € in den Abschreibungen und einem verbleibenden Buchwert von 10,8 Mio € führt, der dem Nutzungswert entspricht. Der Ermittlung des Nutzungswerts liegt ein Diskontierungssatz von rund 6,2% nach Steuern (im Vorjahr: 6,5 %) zu Grunde. Der Planungszeitraum entspricht der erwarteten Vertragslaufzeit.

Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte enthalten zum Stichtag selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit Restbuchwerten in Höhe von 16,4 Mio € (im Vorjahr: 12,7 Mio €). Die aktivierten Herstellungskosten entfallen jeweils in voller Höhe auf die Entwicklungsphase. Die Abschreibung erfolgt linear unter Berücksichtigung von planmäßigen Nutzungsdauern zwischen zwei und 16 Jahren. Die Abschreibung des Geschäftsjahres beträgt 1,5 Mio € (im Vorjahr: 1,9 Mio €).

21 Sachanlagen

Sachanlagen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	3.515,8	3.569,1
Technische Anlagen und Maschinen	1.568,0	1.676,9
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	171,4	162,0
Anlagen im Bau	699,0	637,4
Gesamt	5.954,2	6.045,4

Tabelle 71

Die Zugänge im Geschäftsjahr 2016 belaufen sich auf 266,9 Mio €. Davon entfallen 80,1 Mio € auf Projekte im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Im Geschäftsjahr fand eine Umgliederung von den Sachanlagen in den Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ mit Restbuchwerten in Höhe von 55,6 Mio € statt. Bei den umgegliederten Kosten handelt es sich um Kosten für die Maßnahmenprogramme gewerblicher Schallschutz und Wirbelschleppen-Vorsorge, die mit Genehmigung der Entgeltordnung 2017 über Entgelte refinanziert werden. Bisher waren diese Kosten nicht refinanzierungsfähig und somit als Anschaffungskosten im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau aktiviert worden.

Fremdkapitalkosten wurden in Höhe von 18,7 Mio € (im Vorjahr: 15,7 Mio €) aktiviert. Diese Fremdkapitalkosten entfielen auf Finanzierungen, bei denen keine eindeutige Zuordnung des für die Investitionen aufgenommenen Fremdkapitals zur Herstellung bestimmter qualifizierter Vermögenswerte möglich war. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz bei genereller Projektfinanzierung betrug durchschnittlich rund 4,7% (im Vorjahr: rund 4,5%). Im Wesentlichen fielen die Fremdkapitalkosten für Projekte an, die im Zusammenhang mit dem kapazitiven Ausbau des Frankfurter Flughafens stehen.

Fremdkapitalkosten aus konkreter Projektfinanzierung fielen wie im Vorjahr nicht an.

Durch gewährte Besicherungen sind zum Stichtag Sachanlagen mit einem Buchwert von insgesamt 12,4 Mio € (im Vorjahr: 10,3 Mio €) belastet.

Zum Stichtag sind innerhalb der Sachanlagen Vermögenswerte aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von 18,5 Mio € (im Vorjahr: 23,8 Mio €) bilanziert:

Finanzierungsleasingverträge (2016)

in Mio €	Buchwert 1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Abschreibungen der Periode	Buchwert 31.12.2016
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10,4	0,0	0,0	2,1	8,3
Technische Anlagen und Maschinen	13,3	1,5	0,0	5,4	9,4
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0,1	0,9	0,0	0,2	0,8
Gesamt	23,8	2,4	0,0	7,7	18,5

Tabelle 72

Finanzierungsleasingverträge (2015)

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

Tabelle 73

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken enthalten eine Energieversorgungsanlage, die sich auf dem Gelände der Fraport AG befindet. Aufgrund der exklusiven Nutzung durch die Fraport AG und dem Vorliegen eines Spezialleasingvertrags wird das wirtschaftliche Eigentum der Anlage der Fraport AG zugerechnet. Dieser Vertrag endet im Jahr 2020.

Die technischen Anlagen und Maschinen beinhalten einen IT-Servicevertrag, welcher die Bereitstellung von IT-Struktur auf dem Gelände des Frankfurter Flughafens sowie damit im Zusammenhang stehende Serviceleistungen regelt. Weil sich die IT-Struktur auf dem Gelände der Fraport AG befindet und von keinem anderen wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden kann, ist der Fraport AG das wirtschaftliche Eigentum zuzurechnen. Des Weiteren enthalten die technischen Anlagen und Maschinen einen weiteren IT-Servicevertrag über die Bereitstellung von Server- und Datenspeicherkapazitäten. Das hierzu benötigte Rechenzentrum befindet sich auf dem Gelände der Fraport AG. Die Fraport AG ist alleiniger Leistungsempfänger der Server- und Datenspeicherleistungen. Beide Verträge haben eine Laufzeit bis 2018. Die Quantität der zur Verfügung gestellten Infrastruktur beider zuvor genannten Verträge hat sich im Geschäftsjahr erhöht, sodass das Leasingverhältnis diesbezüglich angepasst wurde. Hierauf entfallen Zugänge in Höhe von insgesamt 0,8 Mio €.

Von den Zugängen bei den technischen Anlagen und Maschinen und der Betriebs- und Geschäftsausstattung entfallen 1,6 Mio € auf Vermögenswerte im IT-Bereich, bei denen das wirtschaftliche Eigentum der Fraport AG zugerechnet wird.

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 31.12.2016	Buchwert 31.12.2015	Fair Value 31.12.2016	Fair Value 31.12.2015
Unbebaute Grundstücke – Level 2	8,8	3,1	64,8	50,7
Unbebaute Grundstücke – Level 3	8,8	8,8	10,1	9,9
Bebaute Grundstücke – Level 3	62,0	62,6	96,5	96,7
Summe	79,6	74,5	171,4	157,3

Tabelle 74

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 Grundstücke befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Flughafen.

Die bebauten Grundstücke – Level 3 umfassen zu Wohnzwecken vermietete Immobilien aus dem freiwilligen Ankaufprogramm für im Anflugbereich der Landebahn Nordwest gelegene Immobilien in Flörsheim, gewerblich vermietete Immobilien mit niedriger Überflughöhe in Kelsterbach sowie gewerblich vermietete Immobilien, die sich im Süden des Flughafengeländes befinden. Daneben enthält diese Klasse mit Fremderbbaurechten versehene, gewerblich genutzte Grundstücke.

Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Kategorie bebaute Grundstücke – Level 3 erfolgt zum Teil mittels des Ertragswertverfahrens gemäß ImmoWertV sowie zum Teil mittels des Discounted Cash Flow-Verfahrens durch externe Gutachter. Als wesentliche Eingangsparameter beim Ertragswertverfahren können der Vervielfältiger in Abhängigkeit der Nutzungsdauer und des Liegenschaftszinssatzes sowie die zugrunde gelegte Jahresmiete genannt werden. Beim Discounted Cash Flow-Verfahren wird eine ewige Rente unterstellt. Wesentliche Eingangsparameter hierbei sind der Diskontierungszinssatz, die nachhaltige Marktmiete, die angenommene Restnutzungsdauer, prognostizierte Instandhaltungskosten sowie die erwartete Mietentwicklung.

Die Zugänge des Berichtsjahres entfallen im Wesentlichen auf Zugänge zu den Immobilien im Süden des Flughafengeländes. Hierbei handelt es sich um bereits fertig gestellte sowie noch zu errichtende Gewerbeimmobilien, die langfristig an Luftfrachtfirmen vermietet werden beziehungsweise werden sollen. Die Umgliederungen des Berichtsjahres in Höhe von 5,7 Mio € entfallen in voller Höhe auf unbebaute Grundstücke in Kelsterbach, für die im Berichtsjahr das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen worden ist.

Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien enthalten zum Stichtag Anlagen in Bau in Höhe von 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,8 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 2016 sind Mieteinnahmen aus als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 4,5 Mio € (im Vorjahr: 4,6 Mio €) erzielt worden. Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sind insgesamt 1,9 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) aufgewendet worden, davon 0,1 Mio € (im Vorjahr: 0,1 Mio €) für Liegenschaften, für die im Geschäftsjahr keine Mieteinnahmen erzielt wurden.

Zum Stichtag bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: keine).

23 Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen

Als wesentliche Gemeinschafts- und assoziierte Unternehmen im Fraport-Konzern gelten Gesellschaften, bei denen es sich um Konzern-Flughäfen außerhalb von Frankfurt handelt. Dies betrifft die Flughäfen in Antalya, Pulkovo, Hannover und Xi'an.

Anteile an Gemeinschaftsunternehmen

Die Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei (Konzessionsnehmer) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Fraport AG und der IC Yatirim Holding A.S., das im Rahmen des Konzessionsvertrags vom 22. Mai 2007 mit der türkischen Flughafen-Behörde (DHMI - Konzessionsgeber) die Terminals am Flughafen Antalya betreibt. Die Konzession zum Betrieb der Terminals und damit das Recht zur Nutzung aller im Konzessionsvertrag aufgeführten Vermögenswerte läuft insgesamt 17 Jahre bis Ende 2024.

Im Hinblick auf die zur Nutzung überlassene Infrastruktur ist die Gesellschaft verpflichtet, Instandhaltungen und Kapazitätserweiterungen (sofern erforderlich) durchzuführen. Verteilt über die Dauer der Konzessionslaufzeit sind Konzessionsabgaben in Höhe von netto 2,01 Mrd € an die DHMI zu zahlen. Als Gegenleistung erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Terminal-Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen aus Passagier-Entgelten von den Airlines und sonstigen Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb. Die Passagier-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Fraport ist mit 51 % am Stammkapital der Gesellschaft beteiligt, davon in Höhe von 13,36 % mittelbar über Antalya Havalimani Uluslararasi Terminal Isletmeciligi A.S., allerdings kann aufgrund der im Gesellschaftsvertrag festgelegten Abstimmungsregelungen keine der beiden Parteien eine Entscheidung einseitig herbeiführen. Die Aufteilung der variablen Rückflüsse aus dem Unternehmen ist im Gesellschaftsvertrag gesondert geregelt, danach stehen beiden Partnern Rückflüsse in gleicher Höhe zu. Aufgrund der Aufteilung der Dividendenrechte und der gemeinschaftlichen Führung und Kontrolle wird die Gesellschaft bei der At-Equity-Bewertung mit 50 % berücksichtigt. Die Ausschüttung der Dividenden erfolgt größtenteils über das nicht operative Gemeinschaftsunternehmen Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei. Da die Gesellschaften nicht börsennotiert sind, existiert kein verfügbarer aktiver Marktwert der Anteile.

Nachfolgende Übersichten enthalten zusammengefasste IFRS Bilanz- und Ergebnisdaten der At-Equity bewerteten Antalya Gesellschaften (Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei und Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei).

Bilanzdaten Antalya

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Langfristige Vermögenswerte	863,5	960,7
Langfristige Schulden	606,4	937,5
davon finanzielle Verbindlichkeiten	0,0	257,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	606,4	680,5
Kurzfristige Vermögenswerte	168,2	267,1
davon Zahlungsmittel	145,6	226,6
davon sonstige Vermögenswerte	22,6	40,5
Kurzfristige Schulden	382,7	188,0
davon finanzielle Verbindlichkeiten	272,0	74,2
davon sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	110,7	113,8
Nettovermögen	42,6	102,3
Anteiliges Nettovermögen	21,3	51,2
Geschäfts- oder Firmenwert	16,9	16,9
Beteiligungsbuchwert	38,2	68,1

Tabelle 75

Ergebnisdaten Antalya

in Mio €	2016	2015
Umsatzerlöse	180,9	301,0
Planmäßige Abschreibungen	-108,6	-108,5
Zinserträge	1,9	3,0
Zinsaufwendungen	-68,3	-75,4
Ertragsteuern	4,5	-16,3
Ergebnis nach Steuern	-32,2	59,2
Sonstiges Ergebnis	9,8	9,2
Gesamtergebnis	-22,4	68,4

Tabelle 76

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	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	68,1	64,0	26,4	20,1	94,5	84,1
Anteilige Jahresüberschüsse/-fehlbeträge	-11,8	29,6	1,1	0,9	-10,7	30,5
Anteilige sonstige Ergebnisse	4,9	4,6	0,0	0,0	4,9	4,6
Gesamtergebnis	-6,9	34,2	1,1	0,9	-5,8	35,1
Dividenden	-18,7	-28,9	-0,7	-0,3	-19,4	-29,2
Sonstige Anpassungen	-4,3	-1,2	0,0	0,0	-4,3	-1,2
Zugänge und Kapitalerhöhung FCS	0,0	0,0	0	5,7	0,0	5,7
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	38,2	68,1	26,8	26,4	65,0	94,5
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste						
in der Berichtsperiode			0,4	1,0		
kumuliert			0,0	-0,4		

Tabelle 77

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen Bankguthaben in Höhe von 145,2 Mio € (im Vorjahr: 206,4 Mio €) einer Verfügungsbeschränkung.

Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Terminalbetriebskonzession in Antalya dient ein Teil der vorhandenen Liquidität der Betreibergesellschaft als Reserve für die Bedienung des Schuldendienstes sowie der Begleichung der jährlich fixen Konzessionszahlung und unterliegt damit zweckgebundenen Verfügungsbeschränkungen. Mit Bezug auf die darüber hinaus frei verfügbare Liquidität bestehen diverse Kreditklauseln. Aufgrund der rückläufigen Verkehrsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 beantragte die Gesellschaft im Oktober 2016 die Stundung der im Januar 2017 fälligen Konzessionsgebühr in Höhe von 100,5 Mio € bis Juli 2019, um die dafür vorhandene Liquidität teilweise zur Auffüllung der frei verfügbaren Liquidität für die Bedienung des Schuldendienstes im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung zu nutzen und die weiteren Kreditklauseln einzuhalten. Der Antrag wurde im Oktober 2016 durch die türkische Flughafenbehörde DHMI vorbehaltlich der Zustimmung durch die türkische Regierung genehmigt. Aufgrund dessen erteilten die Banken die Zustimmung (Waiver Letter) zur Nutzung der für die Zahlung der Konzessionsgebühr vorhandenen Liquidität unter der auflösenden Bedingung der Zustimmung durch die türkische Regierung. Im Februar 2017 stimmte die türkische Regierung der Stundung der für Januar 2017 vorgesehenen Konzessionszahlung zu, jedoch bis Juni 2018. Somit ist die Genehmigung der Banken rückwirkend zum 31. Dezember 2016 entfallen. Der Waiver Letter der Banken sieht für diesen Fall grundsätzlich vor, dass die Gesellschaft die für die gestundete Konzessionszahlung erforderliche Liquidität wieder vollständig bereitstellt (rund 45 Mio €) sowie in Verhandlungen über die Heilung der nicht eingehaltenen Kreditklauseln eintritt.

Derzeit wird mit den Banken das weitere Vorgehen abgestimmt. Zur Darstellung der sich aus der gegenwärtigen Situation möglicherweise ergebenden Risiken für das Projekt wird auf den Risiko- und Chancenbericht im Konzern-Lagebericht ab Seite 75 sowie die Tz. 43 zu Eventualverbindlichkeiten verwiesen.

Weitere wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Thalita Trading Ltd. und ihre 100% Tochtergesellschaft Northern Capital Gateway LLC (NCG) wurden als Unternehmen von der Fraport AG, der russischen Bank VTB sowie der griechischen Copelouzos Group gegründet. NCG entwickelt und betreibt den Flughafen Pulkovo (St. Petersburg, Russland) im Rahmen eines 30-jährigen Konzessionsvertrages mit der Stadt St. Petersburg. Das Unternehmen ist für die gesamte Flughafen-Infrastruktur zuständig. Die Fraport AG hält 25,0% (im Vorjahr: 35,5%) der Anteile an der Thalita Trading Ltd.

Die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. (Xi'an) wurde von der Fraport AG und drei weiteren chinesischen Unternehmen gegründet. Die Gesellschaft betreibt den internationalen Flughafen in Xi'an, China. In den Zuständigkeitsbereich des Unternehmens fallen der Betrieb der Terminals inklusive der Commercial-Bereiche sowie bestimmte Teile der landseitigen Infrastruktur. Die Fraport hält über ihr Tochterunternehmen Fraport Asia Ltd. 24,5% der Anteile an der Xi'an.

Die Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH betreibt den Flughafen der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Die Fraport AG hält 30% der Anteile, die Stadt Hannover sowie das Land Niedersachsen sind jeweils zu 35% an der Gesellschaft beteiligt.

Die Gesellschaften NCG, Xi'an und Hannover sind nicht börsennotiert. Aktive Marktwerte der Anteile sind nicht verfügbar.

Die nachfolgend genannten Informationen stellen die IFRS-Abschlüsse der wesentlichen assoziierten Unternehmen dar. Bilanzierungs- und Bewertungsunterschiede wurden an die Vorgaben des Konzerns angepasst.

Zusammengefasste Bilanz

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Anteil am Eigenkapital	25,00%	35,50%	24,50%	24,50%	30,00%	30,00%
Langfristige Vermögenswerte	792,5	718,0	688,9	736,1	336,1	335,6
Langfristige Schulden	1.200,6	1.119,6	231,7	261,7	155,0	159,2
davon finanzielle Verbindlichkeiten	1.131,7	1.063,3	196,8	234,1	124,1	130,8
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	68,9	56,3	34,9	27,6	30,9	28,4
Kurzfristige Vermögenswerte	194,3	128,7	210,3	178,9	10,6	12,3
davon Zahlungsmittel	137,2	104,9	168,2	138,6	1,1	1,0
davon sonstige Vermögenswerte	57,1	23,8	42,1	40,3	9,5	11,3
Kurzfristige Schulden	94,3	86,8	150,9	140,3	54,5	53,2
davon finanzielle Verbindlichkeiten	41,3	36,1	0,0	0,0	20,4	21,0
davon sonstige Verbindlichkeiten (einschließlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen)	53,0	50,7	150,9	140,3	34,1	32,2
Nettovermögen	-308,1	-359,7	516,6	513,0	137,2	135,5
Anteiliges Nettovermögen	-77,0	-127,7	126,6	125,7	41,2	40,7
Anpassungen/kumulierte Wertminderungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-25,7	-25,7
Beteiligungsbuchwert	0,0	0,0	126,6	125,7	15,5	15,0

Tabelle 78

Ergebnisdaten

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	194,0	233,1	213,4	200,7	147,6	146,1
Planmäßige Abschreibungen	-34,3	-38,3	-50,8	-48,6	-20,1	-20,2
Zinserträge	0,0	0,0	4,1	4,2	0,0	0,0
Zinsaufwendungen	-112,2	-90,9	-11,3	-15,8	-5,8	-6,2
Ertragsteuern	-11,1	-6,6	-5,9	-4,0	-1,9	1,0
Ergebnis nach Steuern	-0,8	-8,8	30,4	20,5	2,8	3,8
Sonstiges Ergebnis	-3,4	4,7	0,0	0,0	-1,0	0,3
Gesamtergebnis	-4,2	-4,1	30,4	20,5	1,8	4,1

Tabelle 79

Die Überleitungsrechnung für den im Konzern bilanzierten Buchwert an assoziierten Unternehmen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen

in Mio €	Thalita/NCG		Xi'an		Hannover		Übrige assoziierte Unternehmen	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Beteiligungsbuchwert am 1.1. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	125,7	116,8	15,0	13,8	2,4	2,2
Anteiliger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0,0	0,0	7,5	5,1	0,8	1,1	0,9	0,9
Anteiliges sonstiges Ergebnis	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,1	0,0	0,0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0,0	0,0	-3,4	6,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Gesamtergebnis	0,0	0,0	4,1	11,3	0,5	1,2	0,9	0,9
Dividenden	0,0	0,0	-3,2	-2,4	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Sonstige Anpassungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Beteiligungsbuchwert am 31.12. (Fraport-Anteil)	0,0	0,0	126,6	125,7	15,5	15,0	2,5	2,4
Nicht erfasste anteilige Ergebnisse/Verluste								
in der Berichtsperiode	-0,2	-3,1						
kumuliert	-75,7	-107,2						

Tabelle 80

Aufgrund der Anteilsveräußerung von 10,5% an der Thalita Ltd. (siehe Tz. 2). und der Ausbuchung von anteiligen fortgeführten Verlusten aus der Nebenrechnung haben sich die nicht erfassten kumulierten Verluste um 31,7 Mio € reduziert.

Wesentliche Beschränkungen im Sinne des IFRS 12 liegen nicht vor.

24 Andere Finanzanlagen

Andere Finanzanlagen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Available for Sale-Finanzanlagen		
Wertpapiere	335,3	408,2
Sonstige Beteiligungen	104,7	91,8
Ausleihungen		
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	88,2	120,3
Sonstige Ausleihungen	29,2	34,6
Gesamt	561,7	659,2

Tabelle 81

Im Berichtsjahr wurden Geldanlagen in Wertpapiere in Höhe von 49,8 Mio € (im Vorjahr: 90,5 Mio €) getätigt, die der Kategorie „Available for Sale“ zugeordnet wurden. Des Weiteren ergaben sich Umgliederungen in die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte aufgrund von in 2017 fälligen Wertpapieren in Höhe von 120,3 Mio € (im Vorjahr: 220,0 Mio €) sowie Veränderungen aus der Bewertung in Höhe von 0,6 Mio € (im Vorjahr: 2,6 Mio €).

Die Wertpapiere beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzversicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen insbesondere der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2016 erfolgte eine Erhöhung der Fondsanteile in Höhe von 8,5 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €). Die Anschaffungskosten betragen zum Stichtag 55,9 Mio € (im Vorjahr: 47,5 Mio €). Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden bilanziellen Verpflichtungen in Höhe von 46,2 Mio € (im Vorjahr: 37,3 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 40). Zum Jahresabschluss ergab sich für die Fondsanteile eine Überdeckung von 11,8 Mio € (im Vorjahr: 13,7 Mio €).

Die Veränderung der sonstigen Beteiligungen der Kategorie „Available for Sale“ betrifft Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien, für die sich im Berichtsjahr ein neuer abgeleiteter Preis als beizulegender Zeitwert ergab.

Die Ausleihungen an assoziierte Unternehmen betreffen ein in Vorjahren gegenüber der Thalita Ltd., Zypern, ausgeleitetes Darlehen (siehe Tz. 2). 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

Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015
Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	5,4	5,7	11,1	5,7	6,8	12,5
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	0,4	54,6	55,0	0,4	56,4	56,8
Forderungen gegen sonstige Beteiligungen	0,0	0	0,0	2,1	–	2,1
Finanzielle Vermögenswerte „Available for Sale“	152,7	–	152,7	213,3	–	213,3
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	11,8	91,7	103,5	11,7	77,0	88,7
Sonstige Vermögenswerte	81,3	4,7	86,0	68,4	4,6	73,0
Rechnungsabgrenzungen	8,1	16,6	24,7	9,2	22,2	31,4
Gesamt	259,7	173,3	433,0	310,8	167,0	477,8
davon finanzielle Vermögenswerte	174,9	70,4	245,3	263,5	75,9	339,4

Tabelle 82

In den finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „Available for Sale“ sind Wertpapiere mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr enthalten. Die Veränderung des Gesamtbetrags per 31. Dezember 2016 zum Vorjahr resultiert aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen aus der Bilanzposition „Andere Finanzanlagen“ in Höhe von 120,3 Mio (im Vorjahr: 220,0 Mio €), Zugängen im Berichtsjahr in Höhe von rund 70,0 Mio € (im Vorjahr: 218,7 Mio €) sowie Abgängen der im Berichtsjahr fällig gewordenen Wertpapiere in Höhe von rund 246,4 Mio € (im Vorjahr: 423,9 Mio €).

Der Posten „Erstattung Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“ enthält den erwarteten Gesamterstattungsbetrag aus Lärmschutz-Entgelten der Luftverkehrsgesellschaften für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen, der in Übereinstimmung mit IAS 37.53 im Zusammenhang mit der gebildeten Rückstellung für die Verpflichtung der Fraport AG zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Außenwohnbereichsentschädigungen und Dachsicherungsmaßnahmen (Wirbelschleppen) als sonstiger Vermögenswert aktiviert wurde. Die Bewertung erfolgt zum Barwert der geschätzten Aufwendungen für die Kostenerstattung der baulichen Schallschutzmaßnahmen und der geschätzten Aufwendungen für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung bezüglich Schallschutzmaßnahmen für den Tag- und Nachtbereich wurde die Rückstellung um 32,0 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurde der Erstattungsanspruch vermindert. Weiterhin kam es im Geschäftsjahr zu einer Umgliederung aus dem Sachanlagevermögen in den Erstattungsanspruch in Höhe von 55,6 Mio €, da mit Genehmigung der Entgeltordnung 2017 auch die geschätzten Kosten für die Maßnahmenprogramme gewerblicher Schallschutz und Wirbelschleppen-Vorsorge über Entgelte refinanziert werden dürfen.

Die Entwicklung des Postens im Berichtsjahr stellt sich wie folgt dar:

Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“

in Mio €	1.1.2016	Vereinnahmung	Abgänge	Umgliederung	Zinseffekt	31.12.2016
Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“	88,7	11,6	32,0	55,6	2,8	103,5

Tabelle 83

Hinsichtlich der korrespondierenden sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 39 verwiesen. Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutzentgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Die Forderungen gegen assoziierte Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Zinsforderungen aus der Aufzinsung nach der Effektivzinsmethode des unter den Sonstigen Ausleihungen erfassten Darlehens an die Thalita Ltd. (siehe Tz. 24).

Bei den Rechnungsabgrenzungen handelt es sich im Wesentlichen um gezahlte Baukostenzuschüsse der Fraport AG. Diese werden insbesondere an Versorgungsunternehmen geleistet, die Anlagen für spezielle Anforderungen der Fraport AG einrichten. Eigentümer der Versorgungseinrichtungen sind die Versorgungsunternehmen.

Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte sind zum Abschlussstichtag, soweit notwendig, wertberichtigt. Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen. Wesentliche überfällige, nicht wertgeminderte Posten sind nicht vorhanden.

26 Ertragsteuerforderungen

Ertragsteuerforderungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2016	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2015
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Ertragsteuerforderungen	11,9	0,2	12,1	7,4	5,4	12,8

Tabelle 84

Die Ertragsteuerforderungen beinhalten im Wesentlichen das im Geschäftsjahr 2006 aktivierte Körperschaftsteuerguthaben sowie Erstattungsansprüche aus dem laufenden Jahr/Vorjahren.

Im Rahmen der Gesetzesänderungen aufgrund des „Gesetzes über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften (SEStEG)“ trat am 12. Dezember 2006 die Neuregelung des § 37 KStG in Kraft.

Gemäß § 37 Absatz 4 KStG n. F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmalig zum 31. Dezember 2006 festzustellen. Die Fraport AG hat nach § 37 Absatz 5 KStG n. F. innerhalb eines Auszahlungszeitraums von 2008 bis 2017 einen Anspruch auf Auszahlung ihres Körperschaftsteuerguthabens in zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgt jeweils am 30. September eines jeden Jahres, erstmalig im Jahr 2008.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2016 6,0 Mio € (im Vorjahr: 12,2 Mio €) und wird aufgrund der Langfristigkeit wie im Vorjahr unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt 5,3 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €). Bei dem Erstattungsanspruch handelt es sich wirtschaftlich um eine Überzahlung im Sinne von IAS 12.12.

27 Latente Steueransprüche

Latente Steueransprüche

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Latente Steueransprüche	36,9	33,4

Tabelle 85

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

28 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Grundstücke und Gebäude zum Verkauf	20,0	24,7
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	17,2	17,4
Unfertige Leistungen/Sonstige	0,7	0,7
Gesamt	37,9	42,8

Tabelle 86

Die Grundstücke und Gebäude zum Verkauf entfallen vollständig auf das in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens gelegene, zum Verkauf vorgesehene Mönchhof-Gelände.

Aufgrund der voranschreitenden Erschließung und Entwicklung der zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden im Berichtsjahr 0,7 Mio € (im Vorjahr: 0,9 Mio €) aktiviert. Buchwertabgänge in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 2,8 Mio €) ergaben sich durch Verkäufe von Grundstücksteilen. Fremdkapitalkosten wurden wie im Vorjahr in Höhe von 0,1 Mio € aktiviert. Der angewandte Fremdkapitalkostensatz lag wie im Vorjahr bei rund 0,5 %.

Die Nettoveräußerungswerte für die zum Verkauf gehaltenen Immobilien wurden mittels der Discounted Cash Flow-Methode über den verbleibenden geplanten Verkaufszeitraum mit einem risikoadäquaten und laufzeitabhängigen Abzinsungsfaktor von 3,5 % nach Steuern (im Vorjahr: 3,1 %) 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 2017 sind Verkäufe von Immobilien mit einem Buchwert von rund 4,6 Mio € (im Vorjahr: rund 5,9 Mio €) vorgesehen. Der Verkauf der übrigen Grundstücke und Gebäude (15,4 Mio €) soll in 2018 und später realisiert werden.

Im Berichtsjahr sind nur geringfügige Aufwendungen zum Erhalt der Vorratsimmobilien angefallen.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe betreffen im Wesentlichen Verbrauchsstoffe für den Flughafenbetrieb.

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Gegen fremde Unternehmen	129,6	154,0

Tabelle 87

Zum Abschlussstichtag 2016 besteht, ohne Berücksichtigung von Sicherheiten, ein maximales Ausfallrisiko in Höhe des Buchwerts von 129,6 Mio € (im Vorjahr: 154,0 Mio €). Die folgende Tabelle gibt Informationen über das Ausmaß des Ausfallrisikos hinsichtlich der nicht wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Analyse des Ausfallrisikos

in Mio €	Buchwert	Davon weder überfällig noch wertgemindert	Davon in angegebenen Zeitspannen überfällig und nicht wertgemindert		
			< 30 Tage	30 – 180 Tage	> 180 Tage
31.12.2016	129,6	102,2	13,6	6,4	7,4
31.12.2015	154,0	99,4	30,7	8,8	15,1

Tabelle 88

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen zum Abschlussstichtag 2016 keine Anzeichen, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. 26% (im Vorjahr: 30%) der offenen Forderungen bestehen mit zwei Kunden.

Für die Besicherung der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden Barsicherheiten in Höhe von 6,5 Mio € (im Vorjahr: 6,6 Mio €) und unbare Sicherheiten (im Wesentlichen Bürgschaften) in Höhe von nominell 30,8 Mio € (im Vorjahr: 27,6 Mio €) akzeptiert. Die erhaltenen Sicherheiten wurden bis zum Abschlussstichtag weder verkauft noch als Sicherheit weitergegeben und werden nach Beendigung der Geschäftsbeziehung dem jeweiligen Schuldner wieder ausgehändigt. Die erhaltenen Sicherheiten sind nur bei Ausfall des Schuldners in Anspruch zu nehmen.

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

Wertberichtigungskonto

in Mio €	2016	2015
Stand 1.1.	57,2	49,1
Im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasste Wertberichtigungen	0,9	11,5
Umsatzmindernde Wertberichtigungen	2,8	3,5
Auflösung	-7,2	-0,9
Inanspruchnahmen	-10,1	-4,1
Konsolidierungskreisänderungen	0,0	-1,5
Währungskursänderungen	0,1	-0,4
Stand 31.12.	43,7	57,2

Tabelle 89

30 Zahlungsmittel

Zahlungsmittel

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	736,0	406,0

Tabelle 90

Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten hauptsächlich kurzfristige Termingelder sowie Tagesgelder.

Unter den Zahlungsmitteln sind Termingelder in Höhe von 263,9 Mio € (im Vorjahr: 152,0 Mio €) mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten vom Erwerbszeitpunkt enthalten. Diese Mittel unterliegen keinen wesentlichen Wertschwankungsrisiken und können jederzeit liquidiert werden.

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Konzession in Antalya unterliegen wie im Vorjahr Bankguthaben in Höhe von 23,3 Mio € einer Verfügungsbeschränkung.

31 Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Gezeichnetes Kapital	923,6	923,1
Kapitalrücklage	596,3	594,3
Gewinnrücklagen	2.220,4	1.919,9
Gesamt	3.740,3	3.437,3

Tabelle 91

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (vermindert um Aktien im eigenen Bestand) stieg im Geschäftsjahr 2016 um 0,5 Mio € und ist zum Bilanzstichtag in voller Höhe eingezahlt.

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

Anzahl der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien

Das gezeichnete Kapital setzte sich aus 92.357.054 (im Vorjahr: 92.307.711) auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit dem anteiligen Betrag des Grundkapitals von je 10,00€ zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2016	92.385.076	92.307.711	77.365	773.650	0,0837
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	49.343	49.343			
Stand 31.12.2016	92.434.419	92.357.054	77.365	773.650	0,0837

	Ausgegebene Aktien Stück	Aktien im Umlauf Stück	Aktien im eigenen Bestand		
			Stück	Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %
Stand 1.1.2015	92.342.748	92.265.383	77.365	773.650	0,0838
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung	42.328	42.328			
Stand 31.12.2015	92.385.076	92.307.711	77.365	773.650	0,0837

Tabelle 92

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden im Juni 2016 zu einem Preis von 51,40€ an die Mitarbeiter ausgegeben.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden. In 2016 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.430€ für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Zum 31. Dezember 2016 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 2,1 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Bedingtes Kapital

Auf der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung diente auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Im Zusammenhang mit dem planmäßigen Auslaufen des MSOP 2005 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. März 2015 das bedingte Kapital aufgehoben und die ersatzlose Streichung des diesbezüglichen Passus in § 4 Absatz 4 der Satzung beschlossen.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Ausgabe von Aktien der Fraport AG. Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,0 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (41,40€ je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 49.343 Aktien).

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen neben den Rücklagen der Fraport AG (einschließlich gesetzlicher Rücklage in Höhe von 36,5 Mio €) die Gewinnrücklagen und Bilanzgewinne aus der Konzern-Zugehörigkeit der in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften sowie Auswirkungen von Konsolidierungsmaßnahmen. Des Weiteren enthalten die Gewinnrücklagen Rücklagen für Währungsumrechnungsdifferenzen und Finanzinstrumente.

Die Rücklage für Derivatebewertung beträgt zum Bilanzstichtag –26,3 Mio € (im Vorjahr: –52,7 Mio €). Die Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen beträgt 51,6 Mio € (im Vorjahr: 38,5 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 62,5 Mio € (im Vorjahr: 48,4 Mio €) ausschüttungsgesperrt. Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,50€ je Aktie (im Vorjahr: 1,35€ je Aktie).

Im Geschäftsjahr 2016 wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 20. Mai 2016 eine Dividende in Höhe von 1,35€ je dividendenberechtigter Stückaktie ausgeschüttet. Der ausgeschüttete Betrag betrug somit wie im Vorjahr 124,6 Mio €.

32 Nicht beherrschende Anteile

Nicht beherrschende Anteile

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Nicht beherrschende Anteile (ohne Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis)	76,2	53,9
Gewinnanteil am Konzern-Ergebnis	24,9	20,5
Gesamt	101,1	74,4

Tabelle 93

Die Nicht beherrschenden Anteile betreffen die Eigenkapital- und Ergebnisanteile an der Fraport Twin Star Airport Management AD, FraCareServices GmbH, Media Frankfurt GmbH, Lima Airport Partners S.R.L. und den Gesellschaften Fraport Regional Airports of Greece.

33 Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Lang- und kurzfristige Finanzschulden

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2016	Restlaufzeit		Gesamt 31.12.2015
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	
Finanzschulden	366,5	3.236,9	3.603,4	543,6	3.273,8	3.817,4

Tabelle 94

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	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015
Gegenüber fremden Unternehmen	146,7	41,8	188,5	143,1	42,5	185,6

Tabelle 95

Unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit natur-schutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe 26,4 Mio € (im Vorjahr: 27,9 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	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,8	–	1,8	1,9	–	1,9
Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	5,1	–	5,1	8,1	–	8,1
Gegenüber assoziierten Unternehmen	4,4	–	4,4	0,7	–	0,7
Gegenüber Beteiligungen	0,0	–	0,0	3,9	–	3,9
Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	1,2	9,6	10,8	1,3	10,4	11,7
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	6,1	33,9	40,0	7,1	36,4	43,5
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen	28,5	256,1	284,6	26,4	251,6	278,0
Negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten	4,6	73,1	77,7	4,1	109,4	113,5
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	94,0	35,3	129,3	75,9	39,9	115,8
Gesamt	145,7	408,0	553,7	129,4	447,7	577,1
davon originäre finanzielle Verbindlichkeiten	68,4	265,7	334,1	75,6	268,3	343,9

Tabelle 96

Die Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen beinhalten insbesondere Investitionszuschüsse für von der Fraport AG erbrachte Zusatzleistungen in den Terminals, die an die Nutzer weiterberechnet werden. Die Investitionszuschüsse betreffen Zuschüsse der öffentlichen Hand in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 6,2 Mio €) sowie anderer Zuschussgeber in Höhe von 5,4 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €). Die Zuschüsse der öffentlichen Hand betreffen insbesondere Investitionen im Zusammenhang mit der Reisegepäckkontrolle am Flughafen Frankfurt. Die Sonderposten werden entsprechend der Nutzungsdauer der bezuschussten Anlagegegenstände linear aufgelöst.

Bei den sonstigen Rechnungsabgrenzungen handelt es sich um Einnahmen, die Erträge künftiger Perioden darstellen.

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Konzessionsverpflichtungen betreffen die Verpflichtungen zur Zahlung von fixen und variablen Konzessionsgebühren im Zusammenhang mit den Flughafen-Betriebskonzessionen für die Flughäfen in Lima sowie Varna und Burgas.

Die sonstigen übrigen Verbindlichkeiten setzen sich im Wesentlichen aus Finanzierungsleasingverbindlichkeiten, Lohn- und Kirchensteuer, noch nicht abgeführten Sozialversicherungsbeiträgen, Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Betriebsangehörigen zusammen.

Aus den Leasingverträgen sind folgende Leasingzahlungen fällig:

Fälligkeit der Leasingzahlungen

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2016
Leasingzahlungen	10,5	13,0	0,0	23,5
Abzinsungsbeträge	0,9	0,8	0,0	1,7
Barwerte	9,6	12,2	0,0	21,8

in Mio €	Restlaufzeit			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2015
Leasingzahlungen	9,4	21,3	0,0	30,7
Abzinsungsbeträge	1,4	1,6	0,0	3,0
Barwerte	8,0	19,7	0,0	27,7

Tabelle 97

Die Abzinsungsraten liegen zwischen 1,00% und 6,00% (im Vorjahr: 4,9% und 6,0%).

36 Latente Steuerverpflichtungen

Latente Steuerverpflichtungen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Latente Steuerverpflichtungen	173,6	172,2

Tabelle 98

Die Abgrenzung passiver latenter Steuern erfolgte gemäß IAS 12 nach dem Temporary-Konzept. Weitere Erläuterungen zu den passiven latenten Steuern sind unter Tz. 16 „Ertragsteuern“ enthalten.

37 Pensionsverpflichtungen

Leistungsorientierte Pläne

Innerhalb des Fraport-Konzerns bestehen Pensionsverpflichtungen für die Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene sowie Verpflichtungen für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter.

Die Pensionsverpflichtungen enthalten im Wesentlichen 17 (im Vorjahr: 17) unverfallbare Anwartschaften aus einzelvertraglichen Pensionszusagen an Vorstände der Fraport AG und deren Hinterbliebene. Bereits in 2005 wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die damals und die heute teilweise noch aktiven Vorstände abgeschlossen. Es handelt sich hierbei um eine Gruppenversicherung mit einem jährlich gleichbleibenden Mindestversicherungsbeitrag für die gesamte Gruppe. Die Versorgungsleistungen der Rückdeckungsversicherung entsprechen den insgesamt nach den Ruhegehaltszusagen erreichbaren Alters-, Berufsunfähigkeit und Witwenleistungen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche sind mit dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert in Höhe von 22,3 Mio € (im Vorjahr: 21,3 Mio €) angesetzt, davon entfallen 0,8 Mio € (im Vorjahr: 0,5 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 2016 wurden Beitragszahlungen in die Rückdeckungsversicherung in Höhe von 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) eingezahlt und für das Folgejahr werden 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) erwartet. Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der leistungsorientierten Versorgungspläne der Vorstände beträgt 16,1 Jahre (im Vorjahr: 16,2 Jahre) für Pensionen mit Rückdeckungsversicherung und 8,8 Jahre (im Vorjahr: 9,0 Jahre) für Pensionen ohne Rückdeckungsversicherung.

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2016 einen prozentualen Anspruch von 64,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2016 einen prozentualen Anspruch von 48,0 % 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 Versorgungsfalles ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatzes gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalles wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbständiger oder selbständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist die Hinterbliebenenversorgung wie folgt geregelt: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall erhalten die Witwe beziehungsweise der Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10% und jede Vollwaise 25% des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60% des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10% und Vollweisen jeweils 25% des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

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

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

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

Für leitende und außertarifliche Mitarbeiter, die nach dem 31. Dezember 1997 als leitende beziehungsweise außertarifliche Angestellte in das Unternehmen eingetreten sind beziehungsweise künftig eintreten werden, ist die Alters- und Hinterbliebenenversorgung auf das monatliche Zusatzversorgungspflichtige Entgelt, für das Umlagen zu entrichten sind, auf den in § 38 ATV-K definierten Grenzbetrag in Höhe des 1,133-fachen der Entgeltgruppe 15 Stufe 6 TVöD beschränkt. Zusätzlich zu dieser begrenzten Alters- und Hinterbliebenenversorgung besteht für diesen Personenkreis eine ergänzende betriebliche Altersversorgung. Hiernach stellt die Fraport AG jährlich einen Beitrag in Höhe von 13% der beitragsfähigen Bezüge als Kapitalbausteine in ein individuell geführtes Versorgungskonto ein. Für Arbeitnehmer, die bereits vor dem 1. Januar 2000 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, begann die Beitragszeit am 1. Januar 1998. Ferner gilt für Angestellte, die nach dem 31. Dezember 1997 von einem tariflichen in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis gewechselt sind oder nach dem 31. Dezember 1997 in ein außertarifliches Arbeitsverhältnis eingetreten sind, dies ab dem Zeitpunkt des Statuswechsels. Zum Jahresende bestanden 422 Anwartschaften (davon 390 unverfallbar). Der Barwert der verfallbaren Anwartschaften beträgt 0,2 Mio € (im Vorjahr: 0,2 Mio €), für die nicht verfallbaren Anwartschaften ergab sich zum Jahresabschluss 2016 ein Barwert von 9,7 Mio € (im Vorjahr: 8,6 Mio €). Zukünftige Verpflichtungen bestehen in Höhe von 7,2 Mio € gegenüber aktiven und 2,7 Mio € gegenüber ausgeschiedenen Arbeitnehmern beziehungsweise Pensionären. Im Geschäftsjahr wurden aufgrund der jungen Altersstruktur keine wesentlichen Versorgungsbeträge geleistet. Die Verpflichtung für die leitenden und außertariflichen Mitarbeiter hatte eine durchschnittliche gewichtete Laufzeit von 9,4 Jahren (im Vorjahr: 9,8 Jahre).

Darüber hinaus besteht für die leitenden Angestellten ab 1996 die Möglichkeit, an einer mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistung („Deferred Compensation“) teilzunehmen. Der Mitarbeiteranteil wird durch Umwandlung eines jährlich frei wählbaren Teils erbracht. Dieser Teil wird in eine Versicherungssumme umgerechnet und verzinslich von der Fraport AG angesammelt. Zum Jahresabschluss bestanden 14 unverfallbare Pensionszusagen in Höhe von 5,1 Mio € (im Vorjahr: 4,5 Mio €). Gegenüber aktiven Mitarbeitern besteht eine Verpflichtung von 4,2 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €), gegenüber ausgeschiedenen Mitarbeitern und Pensionären von 0,9 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €). Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit der mitarbeiterfinanzierten betrieblichen Versorgungsleistungen betrug 6,3 Jahre (im Vorjahr: 6,7 Jahre).

Zur Bewertung der Pensionsverpflichtungen werden die Regeln gemäß IAS 19 zugrunde gelegt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen zum 31. Dezember 2016 wurde auf Basis von versicherungsmathematischen Gutachten erstellt. Veränderungen der oben dargestellten Verpflichtungen ergaben sich wie folgt:

Pensionsverpflichtungen (2016)

in Mio €	Barwert der Verpflichtung	Planvermögen	Gesamt
Zum 1. Januar 2016	52,0	-21,3	30,7
Dienstzeitaufwand			
Laufender Dienstzeitaufwand	2,2	0,0	2,2
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0,0	0,0	0,0
Gewinne und Verluste aus Abgeltung	0,0	0,0	0,0
Summe Dienstzeitaufwand	2,2	0,0	2,2
Nettozinsaufwand/-ertrag			
Zinserträge und Zinsaufwendungen	1,1	-0,5	0,6
Remeasurements			
Ertrag aus Planvermögen, ohne Zinsen	0,0	-0,2	-0,2
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	0,0	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen der Verpflichtung	0,1	0,0	0,1
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus der Änderung der finanziellen Annahmen	2,0	0,0	2,0
Summe Remeasurements	2,1	-0,2	1,9
Auswirkungen von Wechselkursänderungen	0,0	0,0	0,0
Beiträge des Arbeitgebers zum Plan	0,0	-1,0	-1,0
Beiträge des Arbeitnehmers zum Plan	0,0	0,0	0,0
Zahlungen aus dem Plan	-1,9	0,7	-1,2
Überdeckung	0,0	0,0	0,0
Zum 31. Dezember 2016	55,5	-22,3	33,2

Tabelle 99

Pensionsverpflichtungen (2015)

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

Tabelle 100

Saldierung

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

Saldierung

in Mio €	2016	2015
Saldierung		
Überleitung zu den in der Bilanz erfassten Vermögenswerten und Schulden		
Barwert der über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	25,7	23,8
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-22,3	-21,3
Überdeckung (bei der Nettoschuld nicht berücksichtigt)/Unterdeckung	3,4	2,5
Barwert der nicht über eine Rückdeckungsversicherung/Treuhandvermögen finanzierten Verpflichtung	29,8	28,2
In der Bilanz erfasste (Netto-)Schuld	33,2	30,7

Tabelle 101

Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen

	2016	2015
Gehaltstrend	0,00%	0,00%
Rechnungszinssatz	1,70%	2,20%
Rentendynamik	1,75%/2,25%	2,00%/2,50%
Sterbewahrscheinlichkeit	Rückgang um 1 Jahr	Rückgang um 1 Jahr
Pensionierungsalter	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen	Ende der Vertragslaufzeit, frühestens Altersgrenze in den Versorgungszusagen

Tabelle 102

Die maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen beziehen sich auf die Pensionsverpflichtungen des Fraport-Konzerns. Alle Pensionsverpflichtungen haben im Wesentlichen die gleichen Annahmen, wobei die Anpassung der Renten lediglich auf Pensionsverpflichtungen der Vorstände berechnet wird.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse basiert auf Veränderungen der Annahmen, während die anderen Faktoren konstant blieben. In der Praxis ist es unwahrscheinlich, dass sich nur eine versicherungsmathematische Annahme verändert. Veränderungen in den versicherungsmathematischen Annahmen können mit anderen versicherungsmathematischen Annahmen korrelieren. Die Ermittlungsmethode zur Sensitivitätsanalyse wurde nicht verändert. Bei der Veränderung der Annahmen würde die Pensionsrückstellung um die folgenden Beträge variieren:

Sensitivitätsanalyse (31.12.2016)

in Mio €	2016	
	Rückgang des Rechnungszinses um 0,5 %	Anstieg des Rechnungszinses um 0,5 %
Rechnungszinssatz	3,3	-3,0
Rentendynamik	Rückgang der Rentendynamik um 0,25 %	Anstieg der Rentendynamik um 0,25 %
	-1,1	1,1
Sterbewahrscheinlichkeit ¹⁾	Rückgang um 1 Jahr	
	1,4	
Pensionierungsalter	Anstieg um 1 Jahr	
	0,4	

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

Tabelle 103

Sensitivitätsanalyse (31.12.2015)

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

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

Tabelle 104

Das Pensionierungsalter hat keinen Einfluss auf die Pensionen des Vorstands und wurde nur für übrige Pensionen gerechnet. Die Gehaltsanpassung hat, aufgrund der Struktur der jeweiligen Pensionspläne, keinen Einfluss auf die Pensionsverpflichtungen.

Im Zusammenhang mit den leistungsorientierten Plänen ist der Konzern den oben genannten versicherungsmathematischen Risiken sowie dem Zinsänderungsrisiko ausgesetzt. Aufgrund der im Konzern vorhandenen Liquidität besteht für die nicht rückgedeckten Verpflichtungen kein Risiko im Hinblick auf die Erfüllung.

Pläne mehrerer Arbeitgeber

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal - [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,6% des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,9%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,7%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3% vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9% gezahlt.

Bei dem vorliegenden Plan handelt es sich um einen gemeinschaftlichen Plan mehrerer Arbeitgeber (IAS 19.8), da sich die beteiligten Gesellschaften sowohl das Risiko der Kapitalanlage als auch das biometrische Risiko teilen. Darüber hinaus wird auf die tarifvertraglichen Risiken aus der ZVK-Versorgung im Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts verwiesen.

Die ZVK-Versorgung ist grundsätzlich als leistungsorientierter Versorgungsplan einzuordnen (IAS 19.30). Da nur unzureichende Informationen vorhanden sind und die Gesellschaft mit ihren Beiträgen auch die Risiken anderer Trägerunternehmen (IAS 19.34) deckt, werden nur die laufenden Beiträge wie bei einem beitragsorientierten Plan berücksichtigt. Die ZVK stellt aufgrund ihrer Struktur den teilnehmenden Unternehmen keine Informationen zur Verfügung, die die Zuordnung von Verpflichtung, Planvermögen, Dienstzeitaufwand und gegebenenfalls Über- oder Unterdeckung und den Umfang der Teilnahme von Fraport an dem Plan erlauben. Im Fraport-Konzern-Abschluss erfolgt die Berücksichtigung der Beiträge entsprechend einer beitragsorientierten Versorgungszusage. Die Fraport AG ist zusammen mit den übrigen Mitgliedsunternehmen verpflichtet, die aufgelaufenen, nicht durch Vermögen gedeckten und die künftig hinzukommenden Verpflichtungen zu finanzieren. Der genaue Anteil des verbleibenden Verpflichtungsumfanges kann nicht bestimmt werden. Im Falle des Ausscheidens der Fraport AG aus dem gemeinschaftlichen Plan (zum Beispiel durch Kündigung), ist ein Ausgleichsbetrag an die ZVK in Höhe des Barwerts der Verpflichtung im Zeitpunkt der Beendigung der Mitgliedschaft zu leisten. Aufgrund der nur unzureichend vorliegenden Informationen ist dieser Betrag nicht ermittelbar. Wird der gemeinschaftliche Plan durch Beschluss des Verwaltungsausschusses aufgelöst, steht Fraport kein Anteil aus dem eventuell verbleibenden Überschuss zu.

Im Geschäftsjahr wurden für die ZVK 29,8 Mio € (im Vorjahr: 29,1 Mio €) als Beiträge für beitragsorientierte Pläne erfasst. Für das folgende Geschäftsjahr werden Beitragszahlungen in Höhe von 31,4 Mio € erwartet.

Darüber hinaus werden in Deutschland aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Beiträge an staatliche Rentenversicherungsträger geleistet. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Im Fraport-Konzern wurden insgesamt Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung von 69,1 Mio € (im Vorjahr: 70,5 Mio €) abgeführt.

38 Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen

in Mio €	Restlaufzeit		Gesamt	Restlaufzeit		Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2016	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	31.12.2015
Ertragsteuerrückstellungen	42,9	71,8	114,7	56,0	62,1	118,1

Tabelle 105

Die Steuerrückstellungen in Höhe von 114,7 Mio € (im Vorjahr: 118,1 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 €	1.1.2016	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	31.12.2016
Personal	93,0	-65,5	-8,1	97,9	117,3
davon langfristig	25,1				23,7
davon kurzfristig	67,9				93,6

Tabelle 106

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit sowie für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG gebildet. Die Altersteilzeitrückstellungen werden in Übereinstimmung mit IAS 19 gebildet. Die Guthaben für Altersteilzeit werden mit den Fondsanteilen (siehe auch Tz. 24) saldiert.

Im laufenden Geschäftsjahr hat die Fraport AG ein unternehmensweites Programm zur Entwicklung der Personalstruktur, „Zukunftsvertrag Plus (ZV Plus)“ beschlossen und sich verpflichtet, ein Gesamtvolumen in Höhe von rund 48 Mio € für Maßnahmen zur Personalstrukturentwicklung bereitzustellen. Das Programm umfasst die Instrumente Altersteilzeit, Frühverrentung, Teilzeitmodelle und Ausstieg mit Abfindung. Unter Berücksichtigung erforderlicher, versicherungsmathematischer Bewertungen wurde dafür zum 31. Dezember 2016 eine Rückstellung von 37,7 Mio € gebildet.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2016	Verbrauch	Auflösung	Zugänge	Zinseffekt	31.12.2016
Umwelt	34,0	-3,0	-0,1	7,6	0,8	39,3
Passiver Schallschutz	122,1	-13,9	-33,9	0,0	1,2	75,5
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	30,2	-0,1	-1,6	0,0	0,7	29,2
Wirbelschleppen	31,0	-13,2	0,0	0,0	0,1	17,9
Übrige	124,2	-90,9	-13,5	65,3	0,0	85,1
Gesamt	341,5	-121,1	-49,1	72,9	2,8	247,0
davon langfristig	176,5					123,5
davon kurzfristig	165,0					123,5

Tabelle 107

Die Auflösungen enthalten in Höhe von 35,5 Mio € erfolgsneutrale Auflösungen, die gegen den korrespondierenden Aktivposten vorgenommen wurden.

Die Umweltrückstellungen sind im Wesentlichen für voraussichtliche Sanierungskosten zur Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände in Frankfurt am Main sowie für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens gebildet worden. Zum 31. Dezember 2016 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 5,9 Mio € (im Vorjahr: 6,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 18,0 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €) und nach fünf Jahren 15,4 Mio € (im Vorjahr: 13,1 Mio €).

Die Rückstellung „Passiver Schallschutz“ beinhaltet Verpflichtungen zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen von Eigentümern privat und gewerblich genutzter Grundstücke sowie Verpflichtungen zur Zahlung von Außenwohn- und Außengewerbebereichsentschädigungen. Die Verpflichtungen resultieren aus dem Planfeststellungsbeschluss des HMWEVL vom 18. Dezember 2007 in Verbindung mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) sowie dem Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013. Im Geschäftsjahr kam es infolge neu gewonnener Erfahrungswerte zu einer veränderten Einschätzung der zukünftigen Mittelabflüsse hinsichtlich der Entschädigungen für Schallschutzkosten für den Tag- und Nachtbereich sowie gewerblichen Schallschutz. Dies führte insgesamt zu einem in Höhe von 33,9 Mio € geringeren Barwert der entsprechenden Rückstellungen (davon entfallen auf den gewerblichen Schallschutz 1,9 Mio €). Die im Geschäftsjahr vorgenommenen Anpassungen der Rückstellungen wurden korrespondierend auf der Aktivseite vorgenommen. Zum 31. Dezember 2016 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 28,4 Mio € (im Vorjahr: 26,6 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 41,1 Mio € (im Vorjahr: 77,3 Mio €) und nach fünf Jahren 6,0 Mio € (im Vorjahr: 18,2 Mio €). Mit Genehmigung der Entgeltordnung 2017 werden auch die Kosten für den gewerblichen Schallschutz über Entgelte refinanziert. Für sämtliche unter „Passiver Schallschutz“ ausgewiesenen Verpflichtungen besteht zum Stichtag demnach ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25). Der Buchwert des Erstattungsanspruchs hängt von den tatsächlich vereinnahmten und künftig erwarteten Lärmschutz-Entgelten ab. Der Buchwert der korrespondierenden Rückstellung hängt von den tatsächlichen und künftig erwarteten Mittelabflüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen und Wirbelschleppen ab.

Für die langfristige Verpflichtung zur Durchführung ökologischer Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der bereits abgeschlossenen, für den Flughafen-Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest wurde bereits in Vorjahren eine Rückstellung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gebildet. Zum 31. Dezember 2016 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 0,5 Mio € (im Vorjahr: 0,7 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 8,3 Mio € (im Vorjahr: 4,8 Mio €) und nach fünf Jahren 20,4 Mio € (im Vorjahr: 24,7 Mio €).

Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen. Die Verpflichtungen resultieren aus den diesbezüglichen Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Zum 31. Dezember 2016 betragen die geschätzten Mittelabflüsse (Barwerte) innerhalb eines Jahres 10,2 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €), nach einem bis fünf Jahren 6,6 Mio € (im Vorjahr: 14,4 Mio €) und nach fünf Jahren 1,1 Mio € (im Vorjahr: 2,2 Mio €). Mit Genehmigung der Entgeltordnung 2017 werden auch die Kosten für die Wirbelschleppen-Vorsorge über Entgelte refinanziert. Für die ausgewiesenen Verpflichtungen besteht demnach ein korrespondierender Erstattungsanspruch, der unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen wird (siehe Tz. 25).

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Risiken aus Vermietungs- und sonstigen Leistungen, für die aufgrund strittiger Sachverhalte keine weiteren Angaben gemacht werden sowie in Höhe von 17,3 Mio € (im Vorjahr: 19,8 Mio €) Rückstellungen für noch durchzuführende Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorratsimmobilien (siehe auch Tz. 28) sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 4,3 Mio € (im Vorjahr: 9,4 Mio €). Darüber hinaus enthalten die übrigen Rückstellungen im Wesentlichen Rückstellungen für Rabatte und Rückerstattungen sowie Schadensfälle. Die Mittelabflüsse für die übrigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Jahres erwartet.

40 Finanzinstrumente

Angaben zu Buchwerten und beizulegenden Zeitwerten

Die folgenden Tabellen stellen die Buchwerte sowie die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2016 beziehungsweise 2015 dar:

Finanzinstrumente zum 31.12.2016

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value			31.12.2016
	Loans and Receivables		Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
			Held for Trading			Buchwert ¹⁾
Bewertungskategorie nach IAS 39	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel	736,0	736,0				736,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129,6	129,6				129,6
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	92,6	92,6		152,7		245,3
Andere Finanzanlagen						
Wertpapiere				335,3		335,3
Sonstige Beteiligungen				104,7		104,7
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3				4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	88,2	88,2				88,2
Sonstige Ausleihungen	29,2	29,2				29,2
Gesamt	1.079,9	1.079,9	0,0	592,7	0,0	1.672,6

	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		Held for Trading	IAS 17 Verbindlichkeit		Hedging Derivat	Summe Fair Value
	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Verbindlichkeiten							
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	188,5	193,4					193,4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	334,1	479,6					479,6
Finanzschulden	3.603,4	3.755,9					3.755,9
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				21,8	23,2		23,2
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten							
Hedging Derivat						52,4	52,4
Übrige Derivate			25,4				25,4
Gesamt	4.126,0	4.428,9	25,4	21,8	23,2	52,4	4.529,9

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 108

Finanzinstrumente zum 31.12.2015

in Mio €	Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten		Bewertung zum Fair Value			31.12.2015
			Erfolgs-wirksame Bewertung	Available for Sale	Hedging Derivat	
	Loans and Receivables					Held for Trading
Bewertungskategorie nach IAS 39	Buchwert	Fair Value	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	Buchwert ¹⁾	
Finanzielle Vermögenswerte						
Zahlungsmittel	406,0	406,0				406,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	154,0	154,0				154,0
Sonstige finanzielle Forderungen und Vermögenswerte	126,1	126,1		213,3		339,4
Andere Finanzanlagen						
Wertpapiere				408,2		408,2
Sonstige Beteiligungen				91,8		91,8
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	4,3				4,3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	120,3	120,3				120,3
Sonstige Ausleihungen	34,6	34,6				34,6
Gesamt	845,3	845,3	0,0	713,3	0,0	1.558,6

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

¹⁾ Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert der Finanzinstrumente.

Tabelle 109

Aufgrund der kurzen Laufzeiten entsprechen die Buchwerte der Zahlungsmittel, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der kurzfristigen sonstigen finanziellen Forderungen und Vermögenswerte zum Abschlussstichtag dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte der börsennotierten Wertpapiere entsprechen den Börsenkursen zum Abschlussstichtag. Die Bewertung der nicht-börsennotierten Wertpapiere erfolgte zu Marktdaten des Bewertungsstichtags unter Verwendung von zuverlässigen und spezialisierten Quellen und Datenanbietern. Es werden allgemein anerkannte Bewertungsmodelle zugrunde gelegt.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich um Zinssicherungsgeschäfte. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, wobei laufzeitadäquate Marktzinssätze verwendet werden.

Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der Finanzschulden werden die zukünftig erwarteten Zahlungsströme auf Basis der zum Stichtag gültigen Zinsstrukturkurve bestimmt und diskontiert. Den Zahlungsströmen wird die zum Abschlussstichtag marktgerechte und laufzeitadäquate Risikoprämie des jeweiligen Darlehensnehmers hinzugerechnet.

Die sonstigen Beteiligungen betreffen überwiegend die Anteile an der Delhi International Airport Private Ltd. Der beizulegende Zeitwert wurde auf Basis eines aktuellen Kaufangebotes und unter Berücksichtigung der aktuellen Fremdwährungskurse ermittelt.

Die beizulegenden Zeitwerte von Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie die langfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte werden als Barwert der zukünftigen Cash Flows ermittelt. Die Abzinsung erfolgt unter Anwendung des zum Bilanzstichtag aktuellen, laufzeitadäquaten Zinssatzes. Der beizulegende Zeitwert des Darlehens einschließlich Zinsforderungen an die Thalita 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 vier Jahren. Aufgrund eines fehlenden aktiven Marktes 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, wobei zur Diskontierung der zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse der im Zugangszeitpunkt gültige fristenkongruente Zinssatz herangezogen wird. Für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts werden die jeweiligen Zahlungsmittelabflüsse mit dem fristenkongruenten Zinssatz und dem Fraport-Kreditrisiko zum Stichtag diskontiert. Die Buchwerte der kurzfristigen Verbindlichkeiten entsprechen den beizulegenden Zeitwerten. Bei festverzinslichen Darlehen, die zum Laufzeitende prolongiert werden, besteht ein allgemeines Zinsänderungsrisiko.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente werden zum 31. Dezember 2016 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2016)

in Mio €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	152,7	152,7	0,0	0,0
Loans and Receivables	92,6	0,0	38,0	54,6
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	335,3	300,3	35,0	0,0
Sonstige Beteiligungen	104,7	0,0	104,7	0,0
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	0,0	4,3	0,0
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	88,2	0,0	0,0	88,2
Sonstige Ausleihungen	29,2	0,0	29,2	0,0
Gesamt	807,0	453,0	211,2	142,8
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	193,4	0,0	193,4	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
	479,6	0,0	479,6	0,0
Finanzschulden				
	3.755,9	903,2	2.852,7	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing				
	23,2	0,0	23,2	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	25,4	0,0	25,4	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	52,2	0,0	52,2	0,0
Gesamt	4.529,7	903,2	3.626,5	0,0

Tabelle 110

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden zum 31. Dezember 2015 wie folgt den Bewertungsstufen der Hierarchie im Sinne des IFRS 13 zugeordnet:

Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2015)

in Mio €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
		Börsenpreise	Abgeleitete Preise	Nicht ableitbare Preise
Finanzielle Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Forderungen und finanzielle Vermögenswerte				
Available for Sale	213,3	213,3	0,0	0,0
Loans and Receivables	126,1	0,0	69,7	56,4
Andere Finanzanlagen				
Wertpapiere	408,2	350,3	57,9	0,0
Sonstige Beteiligungen	91,8	0,0	91,8	0,0
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4,3	0,0	4,3	0,0
Ausleihungen an assoziierten Unternehmen	120,3	0,0	0,0	120,3
Sonstige Ausleihungen	34,6	0,0	34,6	0,0
Gesamt	998,6	563,6	258,3	176,7
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
	190,3	0,0	190,3	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzschulden	3.987,9	920,2	3.067,7	0,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	30,1	0,0	30,1	0,0
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivate ohne Hedge-Beziehung	34,1	0,0	34,1	0,0
Derivate mit Hedge-Beziehung	79,4	0,0	79,4	0,0
Gesamt	4.759,8	920,2	3.839,6	0,0

Tabelle 111

Nettoergebnisse je Bewertungskategorie

in Mio €	2016	2015
Finanzielle Vermögenswerte		
Loans and Receivables	-0,8	-2,5
Available for Sale	14,3	11,0
Finanzielle Verbindlichkeiten		
At Amortised Cost	0,9	-3,3
Held for Trading	11,8	7,7

Tabelle 112

Das Nettoergebnis setzt sich aus erfolgswirksamen Änderungen der beizulegenden Zeitwerte, erfolgswirksam erfassten Wertminderungen und Wertaufholungen sowie aus Wechselkursänderungen und Abgangsgewinnen und -verlusten zusammen.

Zins- und Dividenderträge der Kategorie „Available for Sale“ werden ebenfalls in die Ermittlung des Nettoergebnisses einbezogen. Die Zins- und Dividenderträge der anderen Kategorien werden nicht im angegebenen Nettoergebnis berücksichtigt.

Die Gewinne aus den finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie „Held for Trading“ enthalten neben den erfassten Marktwertänderungen auch die Marktwerte von zwei Zinsswaps, für welche im Laufe des Geschäftsjahres 2016 kein Grundgeschäft bestand.

Derivative Finanzinstrumente

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt Fraport insbesondere Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen und Währungskursen. Zinsrisiken begegnet Fraport durch Bildung von natürlich geschlossenen Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen beziehungsweise über die Absicherung des Geschäfts durch derivative Finanzinstrumente. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken genutzt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie aus bestehenden, variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisiko-Managementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko aus variabel verzinsten Finanzinstrumenten zu begrenzen und damit Planungssicherheit zu gewährleisten.

Zum Abschlussstichtag bestehen im Konzern 26 Zinsswaps (im Vorjahr: 35). Im Zusammenhang mit zwei Zinsswaps (im Vorjahr: vier) wurden in der Vergangenheit Optionen verkauft, um die Finanzierungskosten zu optimieren. Der Wert der Optionen wurde im Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwert		Kreditrisiko	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Zinsswaps	755,0	970,0	-77,8	-113,5	0,0	0,0
davon Hedge Accounting	605,0	775,0	-52,4	-79,4	0,0	0,0
davon Trading	150,0	195,0	-25,4	-34,1	0,0	0,0

Tabelle 113

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

Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente

in Mio €	Sonstige Vermögenswerte		Sonstige Verbindlichkeiten	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
Zinsswaps – Cash Flow Hedges	0,0	0,0	52,4	79,4
Zinsswaps – Trading	0,0	0,0	25,4	34,1

Tabelle 114

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

Insgesamt werden 22 Zinsswaps (im Vorjahr: 29) nach den Regeln des IAS 39 als Cash Flow Hedges behandelt. Die Veränderungen der Marktwerte dieser Instrumente werden erfolgsneutral in einem Unterkonto des Eigenkapitals erfasst. Die Effektivität dieser Cash Flow Hedges ist gegeben und wird in regelmäßigen Abständen überprüft und dokumentiert. Es werden vier Zinsswaps (im Vorjahr: sechs) als „Held for Trading“ klassifiziert. Sämtliche Wertänderungen, die sich aus dieser Klassifizierung ergeben, werden erfolgswirksam erfasst.

Die Zahlungen aus den Cash Flow Hedges werden in den folgenden Zeitspannen fällig. Zu diesen Zeitpunkten wird auch das jeweilige Grundgeschäft erfolgswirksam.

Zinsswaps (Hedge Accounting 2016)

in Mio € Laufzeitbeginn	31.12.2016		
	Laufzeitende	Nominalvolumen	Marktwert
2007	2017	60,0	-1,6
2008	2018	115,0	-8,8
2009	2017	25,0	-0,5
2009	2019	220,0	-24,9
2010	2017	100,0	-2,2
2010	2020	85,0	-14,4
		605,0	-52,4

Tabelle 115

Folgende Zeitspannen ergaben sich zum 31. Dezember 2015:

Zinsswaps (Hedge Accounting 2015)

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

Tabelle 116

Während des Geschäftsjahres 2016 wurden unrealisierte Verluste in Höhe von 4,3 Mio € (im Vorjahr: 5,3 Mio €) aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten im Eigenkapital erfasst. Aus dem Eigenkapital wurden im Berichtsjahr 31,4 Mio € Verluste (im Vorjahr: 37,6 Mio €) in das Finanzergebnis transferiert. Des Weiteren wurden Ineffektivitäten aus den Zinsswaps in Höhe von 0,2 Mio € (im Vorjahr 0,1 Mio €) ertragswirksam erfasst.

Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

41 Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung

Die Segment-Berichterstattung des Fraport-Konzerns nach IFRS 8 orientiert sich an der internen Berichterstattung an den Vorstand als Hauptentscheidungsträger und ist als Anlage des Anhangs beigelegt.

Für die Segment-Berichterstattung werden dieselben Rechnungslegungsvorschriften zugrunde gelegt, wie sie im Konzern-Abschluss angewendet werden.

Die Strategischen Geschäftsbereiche der Fraport AG in Frankfurt sind den Segmenten Aviation, Retail & Real Estate sowie Ground Handling und External 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 das Airport Security Management am Standort Frankfurt zugeordnet. Ferner sind diesem Segment die FraSec Fraport Security Services GmbH und die FRA-Vorfeldkontrolle GmbH zugeordnet.

Das Segment Retail & Real Estate besteht aus dem Strategischen Geschäftsbereich Handels- und Vermietungs-Management, der die Geschäftsaktivitäten Retailing, Parkraum-Management sowie Vermietung und Vermarktung der Immobilien am Standort Frankfurt umfasst. Zudem werden diesem Segment die Konzern-Gesellschaften zugeordnet, welche in diese Aktivitäten am Standort Frankfurt integriert sind.

In dem Segment Ground Handling sind der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste sowie die am Standort Frankfurt in diese Aktivitäten eingebundenen Konzern-Gesellschaften gebündelt.

Das Segment External Activities & Services umfasst 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 (External Activities). Die Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften besteht in dem Betrieb von Flughäfen außerhalb des Standorts Frankfurt oder der Erbringung von Flughafen nahen Dienstleistungen und ist überwiegend ausgerichtet auf die Nutzer von Flughafen-Infrastruktur. Sie unterliegt in Teilbereichen landesspezifischen regulatorischen Vorgaben für den Betrieb von Flughafen-Infrastruktur. Daneben werden dem Segment die internen Servicebereiche Integriertes Facility Management, Zentrales Infrastrukturmanagement, Projekt Ausbau Süd, Informations- und Kommunikationsdienstleistungen und deren Konzern-Gesellschaften sowie der Strategische Geschäftsbereich Akquisitionen und Beteiligungen zugeordnet, da sie überwiegend interne Leistungen für den Fraport Konzern erbringen. Aus den internen Servicebereichen und deren Beteiligungen resultieren Umsatzerlöse in Höhe von 58,9 Mio €, ein EBITDA in Höhe von 33,2 Mio und ein EBIT in Höhe von 0,1 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 External Activities & Services zugeordnet. Die Konzern-Gesellschaften, die in die Prozesse am Standort Frankfurt integriert sind, werden entsprechend ihrer Geschäftstätigkeit dem jeweiligen Segment zugeordnet.

Die intersegmentären Erträge ergeben sich im Wesentlichen aus der Fraport AG-internen Weiterverrechnung der Mieten für Grundstücke, Gebäude und Flächen sowie Instandhaltungsleistungen und Energieversorgung. Die entsprechenden Vermögenswerte sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Die Weiterverrechnung an die nutzenden Einheiten erfolgt auf Basis der angefallenen Kosten einschließlich kalkulatorischer Zinsen.

Weiterhin sind in den intersegmentären Erträgen solche Erträge ausgewiesen, die zwischen den einbezogenen Unternehmen unterschiedlicher Segmente erzielt wurden.

Die Geschäftswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und gegebenenfalls die entsprechenden Wertminderungen wurden anhand dieser Struktur eindeutig einem Segment zugeordnet.

Die Spalte Überleitung des Segment-Vermögens beziehungsweise der Segment-Schulden enthält die Ertragsteueransprüche beziehungsweise die Ertragsteuerverpflichtungen (einschließlich der latenten Steueransprüche/-verpflichtungen) des Konzerns.

Bei den zusätzlichen Angaben „Informationen über geografische Gebiete“ erfolgt die Einteilung nach den derzeit hauptsächlichen Einsatzgebieten Deutschland, übriges Europa, Asien und übrige Welt. Die unter Asien ausgewiesenen Werte betreffen hauptsächlich die Türkei und die Volksrepublik China. Die unter „übrige Welt“ ausgewiesenen Werte betreffen im Wesentlichen die USA und Peru. Die Umsatzerlöse der Lima Airport Partners S.R.L., Lima, Peru, betragen in 2016 305,7 Mio € (im Vorjahr 277,9 Mio €). Die Gesellschaft hält zum Bilanzstichtag langfristige immaterielle Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Bilanzierung nach IFRIC 12 in Höhe von rund 312 Mio €.

Die im Geschäftsjahr gegründeten vollkonsolidierten Unternehmen betreffen die Fraport Ausbau Süd GmbH, die dem Segment Aviation zugeordnet wurde, die Flughafen Parken GmbH, die dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet wurde und die Fraport Malta Investment Ltd., die dem Segment External Activities & Services zugeordnet wurde. Die im Geschäftsjahr gegründeten Gemeinschaftsunternehmen M-Port Verwaltungs GmbH und die M-Port GmbH & Co. KG sind dem Segment Retail & Real Estate zugeordnet. Alle neugegründeten Gesellschaften waren im Geschäftsjahr operativ noch nicht tätig und hatten somit keine wesentliche Auswirkung auf die Segment-Berichterstattung.

Die Abgänge der inaktiven Gesellschaften Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, AIRWAYMALL Inc. und Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Sirketi (alle im Segment External Activities & Services) hatten keinen wesentlichen Einfluss auf die Segment-Berichterstattung.

Im Segment-Vermögen Aviation und External Activities & Services wurden im Berichtsjahr Wertminderungen gemäß IAS 36 in Höhe von 22,4 Mio € beziehungsweise 7,4 Mio € vorgenommen (siehe auch Tz. 4 und Tz. 11).

Im Segment-Vermögen Retail & Real Estate sind Vorratsimmobilien in Höhe von 20,0 Mio € (im Vorjahr: 24,7 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden mit einem Kunden Umsatzerlöse in Höhe von 931,6 Mio € (im Vorjahr: 932,1 Mio €) in allen vier Segmenten erzielt. Weitere Erläuterungen zur Segment-Berichterstattung sind im Lagebericht enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

42 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit von 583,2 Mio € (im Vorjahr: 652,2 Mio €) resultierte mit 809,9 Mio € (im Vorjahr: 844,7 Mio €) aus dem betrieblichen Bereich, mit 102,9 Mio € (im Vorjahr: 115,3 Mio €) aus dem finanziellen Bereich und in Höhe von 123,8 Mio € (im Vorjahr: 77,2 Mio €) aus dem Mittelabfluss für Ertragsteuern.

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

Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen lag mit 41,1 Mio € (im Vorjahr: 244,3 Mio €) um 203,2 Mio € unter dem Vorjahreswert. Ohne Berücksichtigung der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt und der Veräußerung der Kapital-, Darlehens- und Zinsforderungsanteile an der Thalita Trading Ltd. (siehe auch Tz. 1 und Tz. 2) wäre der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit mit 271,2 Mio € höher als im Vorjahr.

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

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

Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 347,6 Mio € (im Vorjahr: 541,8 Mio €) resultiert vor allem aus der Rückzahlung langfristiger Finanzschulden.

Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Bank- und Kassenbestände	208,2	39,8
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von weniger als drei Monaten	240,6	190,9
Finanzmittelbestand in der Konzern-Kapitalflussrechnung	448,8	230,7
Termingeldanlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten	263,9	152,0
Finanzmittel mit Verfügungsbeschränkung	23,3	23,3
Finanzmittelbestand in der Konzernbilanz	736,0	406,0

Tabelle 117

Zur Darstellung von zahlungsunwirksamen Transaktionen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Maßnahmen für passiven Schallschutz und Wirbelschleppen wird auf Tz. 25 und 39 verwiesen.

Sonstige Angaben

43 Eventualverbindlichkeiten

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Bürgschaften	1,2	3,3
Garantien	196,8	176,0
davon Vertragserfüllungsgarantien	140,2	129,0
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	39,8	30,9
Gesamt	237,8	210,2

Tabelle 118

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

Neben Vertragserfüllungsgarantien enthalten die Garantien im Wesentlichen Bietungsgarantien in Höhe von 19,5 Mio € (im Vorjahr: 19,5 Mio €) im Zusammenhang mit Ausschreibungen für Flughafen-Betreiberkonzessionen sowie von der Fraport AG übernommene Garantien im Zusammenhang mit Finanzierungsvereinbarungen der Antalya-Betriebsgesellschaft in Höhe von 12,0 Mio € (im Vorjahr: 12,0 Mio €) sowie eine an den Duty Free-Betreiber am Flughafen Antalya abgegebene Garantie in Höhe von 15,0 Mio € (im Vorjahr: 16,9 Mio €).

Die Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von 140,2 Mio € (im Vorjahr 129,0 Mio €) entfallen im Wesentlichen auf die folgenden Beteiligungsgesellschaften:

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Delhi, Indien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 41,9 Mio € (im Vorjahr: 41,3 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 die Antalya-Betriebsgesellschaft hat die Fraport AG eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya, Türkei von 35,6 Mio € (im Vorjahr: 35,6 Mio €) übernommen.

Bei der Konzern-Gesellschaft Fraport USA Inc. bestehen Vertragserfüllungsgarantien von insgesamt 17,2 Mio € (im Vorjahr: 17,2 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb und der Entwicklung von kommerziellen Terminflächen 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 15,0 Mio €) im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas, Bulgarien.

Für den Betrieb des Flughafens in Lima, Peru, beträgt die Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit dem Konzessionsvertrag zum Bilanzstichtag 15,2 Mio € (im Vorjahr: 14,7 Mio €).

Im Rahmen der bestehenden Managementverträge mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 10,5 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen. Die Managementverträge sind bereits zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung steht zum Stichtag noch aus.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten unter anderem eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die ACC Animal Cargo Center Frankfurt GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 10,3 Mio € (im Vorjahr: 10,9 Mio €), Eventualverbindlichkeiten bei Lima aus Steuerrisiken in Höhe von 15,2 Mio € (im Vorjahr: 12,4 Mio €) sowie bei Twin Star aus Strafzahlungen für rückständige Investitionsverpflichtungen in Höhe von 12,0 Mio € (im Vorjahr: 7,5 Mio €).

Die Eventualverbindlichkeiten bestehen in Höhe von 53,6 Mio € (im Vorjahr: 53,4 Mio €) im Zusammenhang mit Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen.

44 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Bestellungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	248,3	196,1

Tabelle 119

Das Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte umfasst einen unwesentlichen Anteil an der Gesamtsumme.

Operate Leases

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Miet- und Leasingverträge		
bis zu 1 Jahr	29,3	25,8
länger als 1 und bis zu 5 Jahren	53,1	56,6
länger als 5 Jahre	32,8	40,4
Gesamt	115,2	122,8

Tabelle 120

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten neben dem Bestellobligo zukünftige Aufwendungen aus Miet- und Leasingverträgen. Bei den abgeschlossenen Verträgen handelt es sich um Gebäude- und Grundstücksmietverträge sowie um Verträge über die Anmietung von Anlagen und Geräten. Die betreffenden Miet- und Leasingverträge sind nach ihrem wirtschaftlichen Inhalt als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist.

Sonstige Verpflichtungen

Zum Stichtag bestehen darüber hinaus sonstige Verpflichtungen in Höhe von 74,2 Mio € (im Vorjahr 96,3 Mio €). Diese entfallen im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus einem langfristigen Liefervertrag für den Bezug von Kälte und Wärme (69,2 Mio €, im Vorjahr: 41,9 Mio €) mit der Mainova AG. Die sonstigen Verpflichtungen enthalten in Höhe von 1,0 Mio € (im Vorjahr: 1,0 Mio €) Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen.

Aus den abgeschlossenen Konzessionsverträgen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen Varna und Burgas, Bulgarien, (Laufzeit bis 2041) sowie Lima, Peru, (Mindestlaufzeit bis 2031) sind umsatzabhängige Konzessionsabgaben sowie weitere betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen in Flughafen-Infrastruktur vereinbart (siehe auch Tz. 48).

Zur Beschreibung von Verpflichtungen nach Erfüllung der aufschiebenden Bedingungen im Zusammenhang mit der Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird auf die Darstellung der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag in Tz. 49 verwiesen.

45 Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- > Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70%)
Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich zwischen dem tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- > Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30%)
Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt einschließlich eines etwaigen Wertzuwachses aus der Aktienkursentwicklung. Für Tranchen bis einschließlich des Jahres 2013 ist der relevante Börsenkurs auf maximal 60,00€ je Performance Share (CAP) begrenzt.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden 48.426 (im Vorjahr: 43.373) virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2016 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,1 Mio € (im Vorjahr: 7,4 Mio €) ausgewiesen. Die Anzahl der unverfallbaren virtuellen Aktien (LTIP 2013) beträgt zum Stichtag 68.314 mit einem Wert in Höhe von 3,6 Mio €.

Der im Geschäftsjahr 2016 erfasste Aufwand beträgt 3,0 Mio € (im Vorjahr: 3,5 Mio €), davon entfallen 1,6 Mio € (im Vorjahr: 1,7 Mio €) auf Vorstände und 1,4 Mio € (im Vorjahr: 1,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

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

Tranche	Fair Value 31.12.2016 Vorstand	Fair Value 31.12.2016 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2015 Vorstand	Fair Value 31.12.2015 leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €				
Geschäftsjahr 2013	53,39	53,03	47,29	44,39
Geschäftsjahr 2014	52,94	51,79	54,21	52,31
Geschäftsjahr 2015	52,02	47,18	53,04	52,84
Geschäftsjahr 2016	50,52	43,39	50,90	50,90

Tabelle 121

Zum 1. Januar der Jahre 2013 bis 2016 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrades für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraumes.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2016 wurden am 1. Januar 2016 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre und endet somit am 31. Dezember 2019.

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

Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt innerhalb eines Monats.

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend der Erfolgsziele die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2013 bis 2016 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

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

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

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

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

46 Risikomanagement

Fraport ist Marktpreisrisiken im Wesentlichen durch Veränderungen von Währungskursen und Zinssätzen ausgesetzt. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu überwachen sowie durch die laufenden operativen und finanzorientierten Aktivitäten zu begrenzen. Hierzu werden, je nach Einschätzung des Risikos, ausgewählte Sicherungsinstrumente eingesetzt. Grundsätzlich werden jedoch nur die Risiken gesichert, die Auswirkungen auf den Cash Flow des Konzerns haben. Neu abgeschlossene derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich als Sicherungsinstrumente genutzt, das heißt, zum Beispiel für Handelszwecke kommen sie nicht zum Einsatz.

Die Berichterstattung an den Vorstand in Bezug auf die Risikopositionen erfolgt im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems einmal pro Quartal. Zusätzlich erhält der Finanzvorstand monatlich einen aktuellen Finanzbericht mit allen wesentlichen Finanzrisikopositionen. Diese sind auch Gegenstand des monatlichen Treasury Committee Meetings (TCM), an dem der Finanzvorstand sowie Vertreter des Finanzbereichs teilnehmen. Im Rahmen der Konzernfinanzrichtlinie werden unter anderem die Prozesse des Risikocontrollings sowie der Einsatz von Finanzinstrumenten geregelt. Diese Regelungen beinhalten auch Vorgaben für eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie für das Controlling der Finanzinstrumente. Die Leitlinien, die den Risikomanagement-Prozessen zugrunde liegen, zielen auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken sowie deren Überwachung ab. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Zu weiteren Ausführungen wird auf die Chancen- und Risikoberichterstattung im Konzern-Lagebericht verwiesen.

Kreditrisiko

Aus dem operativen Geschäft sowie aus bestimmten Finanzpositionen resultiert für Fraport ein Ausfallrisiko. Den aus den Finanzpositionen entstehenden Kreditausfallrisiken wird durch eine breite Diversifizierung der Kontrahenten und Emittenten sowie eine regelmäßige Überprüfung von deren Bonität und den sich daraus ableitenden Limiten entgegen gesteuert. Es entspricht der Risikopolitik des Unternehmens, dass Finanzanlagen und Derivateabschlüsse grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität von mindestens „BBB–“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich schlechter als „BBB–“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Das maximale Kreditrisiko zum Bilanzstichtag wird im Wesentlichen durch die Buchwerte der in der Bilanz ausgewiesenen Vermögenswerte wiedergegeben. Die Höhe der Fremdkapitalinstrumente entspricht dem Kreditrisiko der Wertpapiere und Schuldscheindarlehen. Zum Bilanzstichtag gliedern sie sich wie folgt:

Gliederung der Wertpapiere

in Mio €	31.12.2016	31.12.2015
Fremdkapitalinstrumente	524,0	637,1

Table 122

Die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen weisen folgende langfristige Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2016)

in Mio €	31.12.2016
AAA	0,0
AA+	15,6
AA	29,9
AA-	79,7
A+	78,2
A	65,1
A-	80,4
BBB+	93,7
BBB	14,3
BBB-	40,3
BB+	10,0
Nicht geratet	16,8
Gesamt	524,0

Tabelle 123

In 2015 wiesen die Wertpapiere und Schuldscheindarlehen folgende Emittentenratings auf:

Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2015)

in Mio €	31.12.2015
AAA	15,2
AA+	16,2
AA	30,2
AA-	110,2
A+	72,5
A	111,3
A-	115,6
BBB+	90,1
BBB	37,9
BBB-	32,9
Nicht geratet	4,8
Gesamt	637,1

Tabelle 124

Das Kreditrisiko aus den liquiden Mitteln besteht ausschließlich gegenüber Banken. Hier werden kurzfristige Geldanlagen unterhalten. Die Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten werden, haben folgende langfristige Emittentenratings:

Emittentenrating liquide Mittel (2016)

in Mio €	31.12.2016
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	158,1
A+	50,0
A	287,9
A-	0,1
BBB+	119,1
BBB	87,8
BBB-	0,7
BB+	23,4
BB	0,0
BB-	1,0
CCC+	5,0
Nicht geratet	2,9
Gesamt	736,0

Tabelle 125

In 2015 stellten sich die Emittentenratings der Banken, bei denen liquide Mittel unterhalten wurden, wie folgt dar:

Emittentenrating liquide Mittel (2015)

in Mio €	31.12.2015
AAA	0,0
AA+	0,0
AA	0,0
AA-	43,7
A+	0,7
A	148,9
A-	13,5
BBB+	97,0
BBB	57,9
BBB-	0,9
BB+	23,7
BB	0,0
BB-	0,3
Nicht geratet	19,4
Gesamt	406,0

Tabelle 126

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 Fraport freie Kreditlinien in Höhe von 580,4 Mio € (Vorjahr 510,5 Mio €) zur Verfügung.

Aufgrund der Diversifizierung sowohl der Finanzierungsquellen als auch der liquiden Mittel und finanziellen Anlagen besteht kein Konzentrationsrisiko im Bereich der Liquidität.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln des überwiegenden Teils der in Deutschland ansässigen Konzern-Gesellschaften erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend der Bedürfnisse einzelner Konzern-Gesellschaften optimal gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditäts-Management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2016 die künftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Liquiditätsprofil zum 31.12.2016

in Mio €	Summe	2017	2018	2019–2023	2024–2028	2029 ff.
Originäre Finanzinstrumente						
Finanzschulden	4.035,0	425,0	599,2	2.359,3	376,0	275,5
Finanzierungsleasing	23,5	10,5	6,9	6,1	0,0	0,0
Konzessionsverbindlichkeiten	659,3	28,5	22,6	118,3	127,7	362,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	188,5	146,7	23,0	11,2	7,6	0,0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	39,3	29,8	0,5	0,2	1,1	7,7
Derivative Finanzinstrumente						
Zinsswaps	83,1	30,7	24,6	26,5	1,3	0,0
Davon Trading	26,3	6,4	6,1	12,5	1,3	0,0
Davon Hedge Accounting	56,8	24,3	18,5	14,0	0,0	0,0

Tabelle 127

Das Liquiditätsprofil zum 31. Dezember 2015 stellte sich wie folgt dar:

Liquiditätsprofil zum 31.12.2015

in Mio €	Summe	2016	2017	2018–2022	2023–2027	2028 ff.
Originäre Finanzinstrumente						
Finanzschulden	4.325,5	604,3	380,1	2.910,5	87,6	343,0
Finanzierungsleasing	30,7	9,4	9,5	11,8	0,0	0,0
Konzessionsverbindlichkeiten	663,7	26,4	21,8	113,8	122,7	379,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	185,5	143,1	22,8	10,8	7,5	1,3
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	62,8	39,2	0,1	8,7	0,1	14,7
Derivative Finanzinstrumente						
Zinsswaps	116,5	39,1	30,5	45,1	1,8	0,0
Davon Trading	32,1	7,8	6,8	15,7	1,8	0,0
Davon Hedge Accounting	84,4	31,3	23,7	29,4	0,0	0,0

Tabelle 128

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 Nettzahlungen der derivativen Finanzinstrumente wurden die jeweiligen aus der Zinskurve zum Bilanzstichtag abgeleiteten Forward-Zinssätze verwendet. Für die Ermittlung der Zinszahlungen für originäre Finanzverbindlichkeiten in Fremdwährung wurden die jeweiligen Forward-Kurse verwendet.

In Finanzschulden bestimmter ausländischer Konzern-Gesellschaften mit einem Nominalvolumen in Höhe von 98,8 Mio € (im Vorjahr: 109,6 Mio €) resultierend aus eigenständigen Projektfinanzierungen sind eine Reihe von, für diese Art von Finanzierungen typischen, Kreditklauseln enthalten. Hierzu zählen unter anderem Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen des Verschuldungsgrads und der Kreditlaufzeiten einzuhalten sind. Die Nichteinhaltung der vereinbarten Kreditklauseln kann zu Ausschüttungsrestriktionen beziehungsweise zur vorzeitigen Fälligkeit der Finanzierungen oder zum Nachschuss von Eigenkapital führen. Des Weiteren bestehen für spezielle zweckgebundene beziehungsweise projektbezogene Fördermittel-Darlehen der Fraport AG in Höhe von 940 Mio € (im Vorjahr: 1.020,0 Mio €), ausgereicht von öffentlich-rechtlichen Förderbanken, vertraglich vereinbarte Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich 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.

Im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung (Anleihe, Buchwert 104 Mio US-\$) der Flughafen-Betreiberkonzession in Lima, Peru, besteht eine Kreditklausel, nach der die Einhaltung der im Konzessionsvertrag festgelegten Übereignung von für den Flughafenausbau erforderlichem Bauland durch den peruanischen Staat an die Flughafen-Betreibergesellschaft Lima Airport Partners S.A. (LAP) bis zum 31. Dezember 2015 vorgesehen ist. Diese Übereignung stellt eine Verpflichtung des peruanischen Staats gegenüber LAP unter dem Konzessionsvertrag zum Betrieb des Hauptstadtflughafens in Lima dar. Da die Übereignung zum 31. Dezember 2015 nicht vollständig erfolgte und auch bis zum 31. Dezember 2016 nicht erfolgt ist, hat LAP die Kreditklausel mit Ablauf des 31. Dezember 2016 nicht eingehalten. Bis zur Klärung dieses Zustands ist LAP nur nach vorheriger Zustimmung der Kreditgeber berechtigt, Dividenden auszuschütten. Ferner bestehen Investitionsrestriktionen.

Sofern LAP die nicht erfolgte Übereignung des Baulands dem peruanischen Staat formal anzeigt, entsteht nach Ablauf von 90 Tagen und nicht erfolgter Übereignung des Baulands daraus für LAP ein Kündigungsrecht für den Konzessionsvertrag. Dieses Kündigungsrecht würde die Kreditgeber der Projektfinanzierung berechtigen, nach Ablauf einer weiteren Frist die Projektfinanzierung vorzeitig fällig zu stellen.

LAP ist derzeit in Verhandlungen mit dem peruanischen Staat mit dem Ziel, die Situation zu beheben.

Darüber hinaus wurden in 2016 alle vereinbarten Kreditbedingungen eingehalten. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten wesentlichen Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht absehbar.

Währungsrisiko

Aus der internationalen Ausrichtung des Fraport-Konzerns folgt, dass das operative Geschäft sowie die berichteten Finanzergebnisse und die Zahlungsströme Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Währungskursrisiken bestehen im Konzern vor allem in Umsätzen in Fremdwährungen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Daraus resultiert ein Cash Flow-Risiko zwischen den Umsätzen in Fremdwährung und der funktionalen Währung. Aktiv gesteuert werden ausschließlich die Transaktionsrisiken, die Auswirkungen auf den Cash Flow haben. Diese bestehen im Wesentlichen zwischen US-Dollar (US-\$) und Peruanische Nuevo Sol (PEN). Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft zu reduzieren, wird das Transaktionsrisiko fortlaufend bewertet und gegebenenfalls durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert. Der Abschluss der Finanzinstrumente obliegt den Konzern-Gesellschaften und erfolgt in Abstimmung mit der Treasury-Abteilung der Fraport AG. Die Bewertung der Transaktionsrisiken erfolgt durch Sensitivitätsanalysen. Die den Analysen zugrunde liegenden Berechnungskurse resultieren aus dem Mittelwert des jeweiligen Währungskurses im Betrachtungszeitraum abzüglich beziehungsweise zuzüglich einer Standardabweichung. Werden diese Annahmen unterstellt, hätten sich im Berichtsjahr folgende Auswirkungen auf das Periodenergebnis ergeben:

Währungskurs sensitivität

Risiko in Mio €	31.12.2016		31.12.2015	
	Gewinn	Verlust	Gewinn	Verlust
US-\$/PEN	0,14	0,15	0,21	0,23

Tabelle 129

Währungseffekte im Zusammenhang mit den als Available for Sale klassifizierten Anteilen an der Delhi International Airport Private Ltd. werden im Eigenkapital erfasst. Eine 10%ige Auf- oder Abwertung des Euro gegenüber der indischen Rupie (INR) zum 31. Dezember 2016 würde das Eigenkapital um 9,5 Mio € (im Vorjahr: 8,3 Mio €) verringern beziehungsweise erhöhen.

Darüber hinaus resultieren im Konzern Effekte aus der Währungsumrechnung von Fremdwährungsvermögenswerten oder -verbindlichkeiten in € beziehungsweise aus der Konsolidierung von Konzern-Gesellschaften, die nicht in € bilanzieren. Diesem translatorischen Risiko wird, soweit wie möglich, durch das Prinzip des Natural Hedge begegnet.

Zinsänderungsrisiko

Der Fraport-Konzern unterliegt Zinsänderungsrisiken aus einer Vielzahl von originären und derivativen finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie aus zukünftig geplanten Kapitalaufnahmen.

Im Zusammenhang mit den im Bestand befindlichen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten wird grundsätzlich das Ziel einer fristenkongruenten Refinanzierung verfolgt. Steuerungsrelevant ist das Zinsänderungsrisiko innerhalb der nächsten zwölf Monate. Dazu wird dieses quartalsweise gemessen und an den Finanzrisikoausschuss berichtet. Zur Ermittlung des Risikos werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese stellen die Effekte von Änderungen der Marktzinssätze auf Zinszahlungen, Zinserträge und -aufwendungen, andere Ergebnisteile sowie auf das Eigenkapital dar. Als Zinsänderung wird die maximale historische Leitzinsschwankung für die jeweilige Währung und für den entsprechenden Zeitraum zugrunde gelegt beziehungsweise die maximale historische Schwankung des 10-Jahre-Euroswapsatzes. Hierbei wird die absolute Abweichung betrachtet.

Zur Begrenzung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps und Swaptions eingesetzt.

Den Sensitivitätsanalysen liegen folgende Annahmen zugrunde:

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung wirken sich nur dann auf das Ergebnis oder Eigenkapital aus, wenn diese zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind. Die Sensitivitätsanalyse für diese Finanzinstrumente geht von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten aus.

Aus allen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten mit fester Verzinsung resultieren keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis oder das Eigenkapital des Fraport-Konzerns.

Marktzinssatzänderungen von originären Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung, die nicht als Grundgeschäfte im Rahmen eines Cash Flow Hedges gegen Zinsänderungsrisiken designed sind, wirken sich auf das Zinsergebnis aus und gehen demzufolge in die Berechnung der ergebnisbezogenen Sensitivitäten ein. Betrachtet wird die jeweilige Netto-Finanzposition je Währung. Als Zinssatzsensitivitäten liegen folgende Annahmen zugrunde: €: 3,25 Prozentpunkte; US-Dollar (US-\$): 4,00 Prozentpunkte; Türkische Lira (TRY): 10,00 Prozentpunkte; Peruanische Nuevo Sol (PEN): 6,70 Prozentpunkte; Saudischer Riyal (SAR): 3,50 Prozentpunkte; Bulgarischer Lew (BGN): 5,22 Prozentpunkte; Hong Kong Dollar (HKD): 5,25 Prozentpunkte. Die einzelnen Sensitivitäten werden anschließend zu einer ergebnisbezogenen Sensitivität in € aggregiert.

Marktzinssatzänderungen von Finanzinstrumenten, die als Sicherungsinstrumente im Rahmen eines Cash Flow Hedges zur Absicherung zinsbedingter Zahlungsschwankungen designed wurden, haben Auswirkungen auf das Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Marktzinssatzänderungen von Zinsderivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben Auswirkungen auf das sonstige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitäten berücksichtigt. Als maximale Schwankungsbreite wird von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 169 Basispunkte in einem Zeitraum von zwölf Monaten ausgegangen.

Ausgehend von den Beständen und der Struktur der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016 und unter den getroffenen Annahmen resultiert bei einem Marktzinssanstieg (-senkung) eine ergebnisbezogene Sensitivität von 13,0 Mio € (im Vorjahr: –0,7 Mio €). Das heißt, das Finanzergebnis hätte sich hypothetisch um 13,0 Mio € erhöht (reduziert). Diese hypothetische Ergebnisauswirkung ergäbe sich aus den potenziellen Effekten aus Zinsderivaten in Höhe von 10,4 Mio € (im Vorjahr: 11,1 Mio €) sowie einem verbesserten (verschlechterten) Zinsergebnis aus originären variabel verzinsten Netto-Finanzpositionen von 2,6 Mio € (im Vorjahr: –11,8 Mio €).

Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)

	Zinssensitivität in Mio €	Davon aus derivativen Finanzinstrumenten	Davon aus originären Finanzinstrumenten
31.12.2016	13,0	10,4	2,6
31.12.2015	–0,7	11,1	–11,8

Tabelle 130

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität beträgt 2,0 Mio € (im Vorjahr: 8,6 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 2,0 Mio € höher (niedriger).

Geht man bei dem aktuellen Zinsumfeld von einer Parallelverschiebung der Zinskurve um 49 Basispunkte (im Vorjahr: 58 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
31.12.2016	5,6	3,0	2,6
31.12.2015	–8,0	3,8	–11,8

Tabelle 131

Die eigenkapitalbezogene Sensitivität für 49 Basispunkte (im Vorjahr 58 Basispunkte) beträgt 0,6 Mio € (im Vorjahr: 2,9 Mio €). Unter Verwendung der getroffenen Annahmen wäre bei einem Zinsanstieg (Zinssenkung) das Eigenkapital entsprechend um 0,6 Mio € höher (niedriger).

Kapital-Management

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapital-Management liegen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung sowie einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen mit einem fortlaufenden Investitionsbedarf überwacht Fraport die Entwicklung der Finanzverschuldung anhand von Kennzahlen, die das EBITDA ins Verhältnis zur Netto-Finanzverschuldung (Net Debt) beziehungsweise zum Zinsaufwand (Interest Expense) setzen. Solange die dargestellten Bandbreiten eingehalten werden, besteht aus heutiger Sicht von Fraport ein ausreichender Zugang zu Fremdkapitalquellen zu vertretbaren Kosten.

Die Bestandteile der Steuerungskennzahlen sind wie folgt definiert:

Bestandteile der Steuerungskennzahlen

Net Debt (Netto-Finanzverschuldung)	kurzfristige Finanzverbindlichkeiten + langfristige Finanzverbindlichkeiten – liquide Mittel – kurzfristig liquidierbare Positionen der „anderen Finanzanlagen“ und „sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte“
EBITDA	Betriebliches Ergebnis + Abschreibungen
Interest Expense (Zinsaufwand)	Zinsaufwand

Tabelle 132

Die Kennzahlen haben sich im Betrachtungszeitraum wie folgt entwickelt:

Verschuldungskennzahlen

Kennzahlen	Korridor	31.12.2016	31.12.2015
Net Debt/EBITDA	max. 4–6 x	2,2	3,3
EBITDA/Interest Expense	min. 3–4 x	7,6	5,4

Tabelle 133

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. Das Kapitalmanagement erfolgt durch die Gesellschaft unter Berücksichtigung der von der EU und der maltesischen Finanzaufsicht gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen. Die Gesellschaft hat zum Bilanzstichtag ein Eigenkapital in Höhe von 484,4 Mio €.

47 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

Neben den in den Konzern-Abschluss einbezogenen Konzern-Gesellschaften steht der Konzern im Rahmen seiner üblichen Geschäftstätigkeit auch mit nicht einbezogenen Unternehmen sowie assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Beziehung, die als dem Konzern nahestehende Unternehmen im Sinne von IAS 24 gelten. So unterhält die Fraport AG zahlreiche Geschäftsbeziehungen zum Land Hessen und der Stadt Frankfurt sowie deren Mehrheitsbeteiligungen. Zu den nahestehenden Unternehmen und Behörden mit wesentlichen Geschäftsbeziehungen zählen der Landesbetrieb Hessen-Forst, die Mainova AG und die Messe Frankfurt Venue GmbH & Co. KG.

Alle Transaktionen mit den nahestehenden Unternehmen sind zu marktüblichen Bedingungen, wie mit einem fremden Dritten, abgeschlossen worden. Den an Behörden erbrachten Leistungen liegen grundsätzlich Selbstkostenpreise zugrunde. Der Umfang der jeweiligen Geschäftsbeziehungen ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen

in Mio €		Mehrheitsanteilseigner		Gemeinschaftsunternehmen	Assoziierte Unternehmen	Unternehmen, die von Mehrheitsanteilseignern beherrscht und maßgeblich beeinflusst werden
		Land Hessen	Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH			
	2016	0,7	0,3	41,5	8,0	5,6
Umsatzerlöse	2015	1,6	0,2	12,4	7,4	13,9
	2016	4,6	10,0	15,8	33,1	95,1
Bezogene Lieferungen und Leistungen	2015	5,9	10,1	17,8	33,6	104,7
	2016	-0,8	-	0,1	17,2	-
Zinsen	2015	-0,8	-	0,1	14,6	-
	2016	-	-	11,4	60,5	-
Forderungen	2015	-	-	12,5	61,3	0,1
	2016	-	-	4,3	87,2	-
Darlehensforderungen	2015	-	-	4,2	120,3	-
	2016	0,1	0,5	5,1	4,6	8,5
Verbindlichkeiten	2015	-	0,2	8,1	3,2	9,1

Tabelle 134

Bezüglich der Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen wird auf Tz. 43 und Tz. 44 verwiesen. Zu den sonstigen Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Personen siehe Tz. 44.

Beziehungen zu nahestehenden Personen

Als nahestehende Personen im Sinne von IAS 24 sind Vorstand, Aufsichtsrat und deren Familienangehörige definiert.

Die nach IAS 24 anzugebende Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und des Aufsichtsrats.

Diese wurden wie folgt vergütet:

Vergütung des Managements

Mio €	2016	2015
Gehälter und sonstige kurzfristige Leistungen	4,8	4,5
Abfindungsleistungen	0,0	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1,1	1,1
Sonstige langfristige Leistungen	0,4	0,4
Aktienbasierte Vergütungen	1,5	1,3
Gesamt	7,8	7,3

Table 135

Die Angabe der Gehälter und sonstigen kurzfristigen Leistungen enthält für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ausschließlich die Vergütung für ihre Aufsichtsrats Tätigkeit. Darüber hinaus erhalten diese eine marktübliche Vergütung im Rahmen ihrer Arbeitnehmertätigkeit.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses beinhalten den Dienstzeitaufwand aus den Pensionsrückstellungen für die aktiven Vorstände.

Als sonstige langfristige Leistungen wird die im Geschäftsjahr 2016 gewährte Zuwendung für den Long-Term Strategy Award (LSA, siehe auch Tz. 53) ausgewiesen.

Der Ausweis der aktienbasierten Vergütungen beinhaltet den im Geschäftsjahr 2016 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 1,3 Mio € (im Vorjahr: 1,3 Mio €).

48 Betriebsgenehmigung und Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen

Folgenden Konzern-Gesellschaften im Fraport-Konzern wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen gewähren:

Fraport AG

Der Hessische Minister für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr hat am 20. Dezember 1957 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr gemäß § 7 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 21. August 1936 die Genehmigung zum Betrieb des Verkehrsflughafens Frankfurt Main erteilt. Die Genehmigung ist zeitlich nicht beschränkt und wurde zuletzt mit Bescheid vom 29. Oktober 2012 an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens, insbesondere hinsichtlich der Landebahn Nordwest, unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, angepasst.

Dem Recht zum Betrieb des Flughafens stehen verschiedene, in der Genehmigung festgeschriebene Verpflichtungen gegenüber. Hiernach hat die Fraport AG unter anderem den Flughafen jederzeit in betriebs sicherem Zustand zu erhalten, die für die Überwachung der Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Zeichen zur Regelung des Luftverkehrs auf dem Flughafen bereitzustellen und zu unterhalten sowie einen, den besonderen Betriebsverhältnissen Rechnung tragenden, Feuer- und Brandschutz sicherzustellen. Mit der vorgenannten Anpassung und Ergänzung der Genehmigung wurden die 1971 erstmals vorgenommenen und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Einschränkungen des Nachtluftverkehrs und die Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge, die bestimmte Lärmschutzvorschriften des International Civil Aviation Organization (ICAO)-Abkommens nicht erfüllen, auch außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt Main weiter verschärft. Darüber hinaus bestehen aufgrund der baulichen Erweiterungen des Flughafens um die Landebahn Nordwest gesetzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.

Die Gesellschaft erhebt von den Fluggesellschaften, die den Flughafen Frankfurt Main anfliegen, sogenannte „Verkehrs-Entgelte“ für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur. Diese Verkehrs-Entgelte teilen sich auf in genehmigungspflichtige Flughafen-Entgelte und nicht genehmigungspflichtige übrige Entgelte.

- > Die gemäß § 19b LuftVG genehmigungspflichtigen Flughafen-Entgelte sind zu unterscheiden in Start- und Lande-Entgelte inklusive Lärmkomponente und Emissions-Entgelt, Abstell-Entgelte, Passagier- und Sicherheits-Entgelte sowie Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge). Die Höhe der Entgelte ist in einer diesbezüglichen Entgeltordnung geregelt.

Im Geschäftsjahr 2016 gilt die für das Jahr 2015 vom HMWEVL genehmigte und in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichte Entgeltordnung fort. Seit 1. Juli 2012 werden zusätzlich Entgelte zur Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmzuschläge) erhoben (siehe auch Tz. 25). Die Entgeltordnung enthält ein Incentivierungsprogramm für ein kontinuierliches und nachhaltiges Passagierwachstum auf Strecken außerhalb Deutschlands mit lärmärmerem Fluggerät. Die Erstattungsbeträge differenzieren danach, ob der Zuwachs durch bereits verkehrende oder neue Luftverkehrsgesellschaften erzielt wird und ob es sich um neue oder bestehende Ziele handelt. Flughafen-Entgelte machten im Berichtsjahr 36,75 % (im Vorjahr: 36,89 %) der Umsatzerlöse der Fraport AG aus. Eine nächste Erhöhung der Flughafenentgelte um 1,9 % ist ab dem 1. Januar 2017 vom HMWEVL genehmigt und in Kraft getreten.

- > Die nicht genehmigungspflichtigen übrigen Entgelte sind in Entgelte für zentrale Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen und Bodenverkehrsdienst-Entgelte zu unterscheiden. Der Bereich der Bodenverkehrsdienste auf dem Vorfeld wurde aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben zum 1. November 1999 (faktische Öffnung 15. April 2000) in der Form für den Wettbewerb geöffnet, dass neben der Fraport AG ein weiterer Drittabfertiger zugelassen wurde. Die Leistungen im Bereich der Zentralen Bodenverkehrsdienst-Infrastruktureinrichtungen sind weiterhin vom Wettbewerb ausgeschlossen (Monopolbereich) und in der Verrechnung an die Fluggesellschaften vollständig von den Leistungen der Bodenverkehrsdienste abgegrenzt. Von den Umsatzerlösen der Fraport AG in 2016 entfielen auf die Bodenverkehrsdienste 15,17 % (im Vorjahr: 15,37 %) und auf Infrastruktur-Entgelte 14,54 % (im Vorjahr: 14,21 %).

Über die Verkehrs-Entgelte hinaus erzielt die Fraport AG im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Umsatzabgaben, der Vermietung und Parkierung sowie Sicherheitsleistungen. Diese, keinen Genehmigungsaufgaben unterliegenden, Einnahmen umfassten im Berichtsjahr 33,54 % (im Vorjahr: 33,53 %) der gesamten Umsatzerlöse der Fraport AG.

Fraport Twin Star Airport Management AD

Am 10. September 2006 haben Fraport Twin Star Airport Management AD (Konzessionsnehmer) und die Republik Bulgarien (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister, einen Konzessionsvertrag über den Betrieb und das Management der bulgarischen Schwarzmeerflughäfen Varna und Burgas geschlossen.

Der Konzessionsvertrag verpflichtet den Konzessionsnehmer zur Erbringung diverser Flughafen-Dienstleistungen sowie zur Verbesserung der Services in Übereinstimmung mit internationalen Standards, nationalen Gesetzen und den Regelungen des Konzessionsvertrags. Darüber hinaus bestehen betragsmäßig nicht festgelegte Investitionsverpflichtungen für den Ausbau und die kapazitätsorientierte Erweiterung der Flughäfen Varna und Burgas sowie Instandhaltungsverpflichtungen für die zur Nutzung überlassenen Vermögenswerte. Des Weiteren zahlt der Konzessionsnehmer eine jährliche Konzessionsabgabe in Höhe von 19,2% der Gesamtumsätze, mindestens 19,2% auf 57 Mio BGN (29,1 Mio €), adjustiert um die Entwicklung der nationalen Inflationsrate, an den Konzessionsgeber. Als zusätzliche einmalige Konzessionsabgabe hat der Konzessionsnehmer nach Vertragsabschluss eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio € an den Konzessionsgeber entrichtet. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb der Flughäfen und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Die Laufzeit des Konzessionsvertrags begann am 10. November 2006 und beträgt 35 Jahre. Verlängerungsoptionen bestehen nicht.

Gegenüber dem Konzessionsgeber ist der Konzessionsnehmer verpflichtet, eine Vertragserfüllungsgarantie (performance bond), ausgestellt von einer Bank mit Kreditrating von BB- oder besser, in den ersten zehn Jahren in Höhe von jährlich 15,0 Mio € und während der restlichen Laufzeit des Vertrags in Höhe von jährlich 7,5 Mio € zu stellen.

Am Ende der Konzessionslaufzeit ist die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich bestimmte Infrastruktur ohne Gegenleistung in einem ordnungsgemäßen und betriebsbereiten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen.

Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Am 14. Februar 2001 unterzeichneten die LAP (Konzessionsnehmer) und der Staat Peru (Konzessionsgeber), vertreten durch den Transportminister (MTC), den Konzessionsvertrag „Concession Contract for Jorge Chávez International Airport“ über den Betrieb und Ausbau, die Erhaltung und Nutzung des internationalen Flughafens Jorge Chves in Lima (Peru).

Der Konzessionsvertrag hat eine Laufzeit von 30 Jahren. Es besteht ein Recht, den Vertrag um weitere zehn Jahre zu verlängern. Weitere Verlängerungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich, jedoch darf die Gesamtlaufzeit der Konzession 60 Jahre nicht überschreiten.

Neben dem Betrieb und der Erhaltung der Flughafen-Infrastruktur ist der Konzessionsnehmer gegenüber dem Konzessionsgeber verpflichtet, für den Umbau des Flughafens, insbesondere des Terminals, mindestens 100 Mio US-\$ zu investieren und eine zweite Landebahn zu bauen. Die vertraglich festgelegte Summe von 100 Mio US-\$ ist mittlerweile investiert worden.

Des Weiteren ist der Konzessionsnehmer zur Zahlung von Konzessionsabgaben verpflichtet. Die Konzessionsabgabe ist dabei der höhere von zwei Beträgen: entweder die vertraglich fixierte Mindestzahlung (Basiszahlung 15 Mio US-\$ p. a., inflationsbereinigt mit dem US CPI) oder 46,511 % vom Gesamtumsatz nach Abzug und Abführung an die Corpac (Flugaufsicht) von 50 % der Lande-Entgelte und 20 % der internationalen Passagier-Entgelte (TUUA). Weiterhin wird eine Regulierungsgebühr in Höhe von 1 % derselben Bemessungsgrundlage fällig. Im Gegenzug erhält der Konzessionsnehmer ein Nutzungsrecht an der bestehenden und neu erstellten Infrastruktur zum Betrieb des Flughafens und das Recht zur Erwirtschaftung von Umsätzen, insbesondere aus Flughafen-Entgelten (Passagier-, Lande- und Parkgebühren) sowie aus Bodenverkehrsdienstleistungen und weiteren Dienstleistungen. Die Flughafen-Entgelte werden durch den Konzessionsgeber reguliert.

Am Ende der Vertragslaufzeit hat der Konzessionsnehmer die für den Flughafen-Betrieb notwendige, vertraglich spezifizierte Infrastruktur in einem betriebsbereiten, vertraglich definierten Zustand an den Konzessionsgeber zurückzuführen. Der Konzessionsnehmer hat ein zeitlich befristetes Recht, den Restbuchwert dieser Infrastruktur vom Konzessionsgeber erstattet zu bekommen. Dies gilt nicht bei vorzeitiger Beendigung des Konzessionsvertrags.

49 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 1.1.2017 hat die Fraport AG 50% der Kapitalanteile an der Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH sowie der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG erworben. Der Kaufpreis für die Anteile an der Frankfurt Airport Retail Verwaltungs GmbH und der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG beträgt 0,5 Mio € zuzüglich bedingter Kaufpreisbestandteile. Die Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG wird künftig unter gemeinschaftlicher Führung der Fraport AG und der Gebr. Heinemann SE & Co. KG das Duty Free Geschäft und weiteres Retail Geschäft am Flughafen Frankfurt betreiben. Die Gesellschaft wird At-Equity in den Fraport-Konzernabschluss einbezogen. Mit dem Erwerb der Anteile hat sich die Fraport AG verpflichtet, der Frankfurt Airport Retail GmbH & Co. KG weiteres Kapital in Form von nachrangigen Gesellschafterdarlehen von bis zu 12,0 Mio € zur Verfügung zu stellen. Da der geprüfte Abschluss der Gesellschaften auf den Erwerbszeitpunkt noch nicht vorliegt, ist die Erstabibilanzierung zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht abgeschlossen.

Die Übernahme des operativen Betriebs der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird, nach Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen, für etwa März 2017 erwartet. Die zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von jeweils sieben griechischen Regional-Flughäfen wurden bereits am 14. Dezember 2015 von Fraport AG sowie ihrem griechischen Konsortialpartner und dem griechischen Privatisierungsfonds unterzeichnet. Als Gegenleistung für das Recht zum Betreiben der griechischen Flughäfen wird eine anfängliche Einmalgebühr in Höhe von 1.234 Mio € gezahlt. Über die Laufzeit der Konzessionen sind jährliche Mindestkonzessionszahlungen von 22,9 Mio € p. a. mit einer inflationsbedingten Anpassung vereinbart. Ferner sind die Konsortialpartner verpflichtet, bis zum Jahr 2020 in Maßnahmen zur Aufwertung und Erweiterung der Flughafen-Infrastruktur zu investieren. Derzeit erwartet Fraport hier einen Betrag von rund 400 Mio €. Die Konzessionen fallen in den Anwendungsbereich des IFRIC 12. Danach wird der Barwert der jährlichen Mindestkonzessionszahlungen als finanzielle Verbindlichkeit passiviert. Der korrespondierende Betrag sowie die geleistete anfängliche Einmalzahlung werden als Anschaffungskosten der Konzessionen unter den Investments in Flughafen-Betreiberprojekte aktiviert und planmäßig über die Laufzeit der Konzessionen von 40 Jahren abgeschrieben.

Zur Erläuterung der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag im Zusammenhang mit der Projektfinanzierung der Terminalbetreiberkonzession in Antalya verweisen wir auf Tz. 23.

50 Befreiung nach § 264 Absatz 3 HGB

Folgende deutsche Tochter- beziehungsweise Enkelgesellschaften nehmen für das Geschäftsjahr 2016 die Erleichterungen des § 264 Absatz 3 HGB in Anspruch:

- > Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH
- > Airport Cater Service GmbH
- > Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH
- > Fraport Casa GmbH
- > Fraport Passenger Services GmbH
- > FRA - Vorfeldkontrolle GmbH

Die Tochtergesellschaft Energy Air GmbH nimmt für das Geschäftsjahr 2016 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 2016 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen:

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 14. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 7. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,97 % (das entspricht 2.746.379 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 14. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 8. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,03 % (das entspricht 2.796.731 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 27. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 20. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,63 % (das entspricht 2.425.674 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 28. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 22. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 3,01 % (das entspricht 2.779.425 Stimmrechten) betragen hat.

BlackRock, Inc, Wilmington, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 29. Januar 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 25. Januar 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,92 % (das entspricht 2.693.918 Stimmrechten) betragen hat.

Legg Mason, Inc, Baltimore, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 7. Juni 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 31. Mai 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,826 % (das entspricht 2.612.499 Stimmrechten) betragen hat.

Lazard Asset Management LCC, New York, USA hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15. Dezember 2016 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland am 14. Dezember 2016 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,05 % (das entspricht 4.672.021 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2016 wie folgt dar:

Der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2016 51,32%. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,32% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,00%.

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 2016): Deutsche Lufthansa AG 8,44 % und Lazard Asset Management LLC 5,05 %. 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 35,19% liegen keine Meldungen vor (Free Float).

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

Am 12. Dezember 2016 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der Fraport AG die Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG abgegeben und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de im Bereich Investor Relations unter der Rubrik Corporate Governance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

53 Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts.

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.805,6 Tsd € (im Vorjahr: 5.409,5 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.089,5 Tsd € (im Vorjahr: 1.122,6 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 2016 auf 535 Tsd € (im Vorjahr: 509 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 für die Tranche 2014 70,6 Tsd € (im Vorjahr: 93,4 Tsd €), für die Tranche 2015 106,6 Tsd € (im Vorjahr: 122,0 Tsd €) und für die Tranche 2016 103,8 Tsd €. Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2016 jeweils für die Tranche 2014 40,5 Tsd € (im Vorjahr: 63,2 Tsd €), für die Tranche 2015 75,8 Tsd € (im Vorjahr: 90,3 Tsd €) und für die Tranche 2016 72,8 Tsd €.

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2016 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.430,5 Tsd € (im Vorjahr: 2.339,4 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.504,2 Tsd € (LTIP-Tranche 2016) sowie 390,0 Tsd € (LSA-Tranche 2016) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2015: 1.215,3 Tsd €, LSA Tranche 2015: 390,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2016 insgesamt mit 902 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 889 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.612 Tsd € (im Vorjahr: 1.732 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 12.056 Tsd € (im Vorjahr: 10.088 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 24.949 Tsd € (im Vorjahr: 25.341 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 2016

Im Geschäftsjahr 2016 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 109,3 Tsd € (im Vorjahr: 97,0 Tsd €).

Mitteilungen gemäß Artikel 19 Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und § 15a WpHG

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind gemäß Artikel 19 MAR (ersetzt ab 2. Juni 2016 die bisherige Regelung in § 15a WpHG, der aufgehoben wurde) 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 beziehungsweise § 15a Absatz 3 WpHG in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach Artikel 19 MAR und § 15a WpHG veröffentlicht.

54 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016) Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG Vorsitzender im Board von Konzern-Gesellschaften: > President of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.; ab 15.3.2016)
Vorstand Operations Anke Giesen	Mitglied im Aufsichtsrat: > AXA Konzern AG (ab 19.5.2016) > Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016)
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH Mitglied im Aufsichtsrat: > Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016) Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH
Vorstand Controlling & Finanzen Dr. Matthias Zieschang	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd. (bis Juni 2016) Mitglied im Aufsichtsrat: > Fraport Ausbau Süd GmbH (ab 8.8.2016) > Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi (bis 10.8.2016) > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Mitglied im Board von Konzern-Gesellschaften: > Member of the Board of Directors Fraport Regional Airports of Greece (A S.A., B S.A., Management Company S.A.; ab 15.3.2016) Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Mitglied im Verwaltungsrat: > Frankfurter Sparkasse

Tabelle 136

55 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorsitzender des Aufsichtsrats Karlheinz Weimar Hessischer Minister der Finanzen a. D. (Bezüge 2016: 64.600€; 2015: 63.000€)	Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance Mitglied im Verwaltungsrat: > Krankenhausgesellschaft St. Vincenz mbh Limburg (ab 1.11.2016)
Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub ver.di Hessen (Bezüge 2016: 57.350€; 2015: 54.150€)	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > LSG Lufthansa Service Holding AG > FraGround Fraport Ground Services GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH
Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (Bezüge 2016: 59.750€; 2015: 58.150€)	Mitglied im Aufsichtsrat: > operational Services GmbH & Co. KG (ab 25.11.2016)
Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der FraGround Fraport Ground Services GmbH (Bezüge 2016: 41.300€; 2015: 40.500€)	Mitglied im Aufsichtsrat: > FraGround Fraport Ground Services GmbH

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Uwe Becker
Bürgermeister und Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main
(Bezüge 2016: 40.500 €; 2015: 41.300 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:
> Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender)
> ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (bis 29.8.2016)
> Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft (bis 29.8.2016)
> Mainova AG (Vorsitzender)
> Messe Frankfurt GmbH
> Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
> Süwag Energie AG

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:
> Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
> Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
> Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
> Stadtentwässerung Frankfurt am Main
> Kita Frankfurt
> Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst
> Volkshochschule Frankfurt am Main
> Dom Römer GmbH (stv. V.)
> Gas-Union GmbH (Vorsitzender)
> Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
> Nassauische Sparkasse
> Kliniken Frankfurt-Main-Taunus GmbH
> Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH
> Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
> Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
> Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung
> RMA Rhein-Main Abfall GmbH
> RTW Planungsgesellschaft mbH (ab 29.8.2016)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (bis 29.8.2016)

Hakan Cicek
Freigestelltes Betriebsratsmitglied
(Bezüge 2016: 36.300 €; 2015: 35.500 €)

Kathrin Dahnke
Mitglied des Vorstands Wilh. Wehrhahn KG
(Bezüge 2016: 37.100 €; 2015: 36.300 €)

Mitglied im Aufsichtsrat (zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilh. Wehrhahn KG):
> Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH
> abcbank GmbH

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
> ZWILLING J.A. Henckels AG

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:
> Basalt-Actien-Gesellschaft

Mitglied im Aufsichtsrat:
> B.Braun Melsungen AG (ab 22.3.2016)

Mitglied im Verwaltungsrat (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):
> abcfinance GmbH

Mitglied im Vorstand (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilh. Wehrhahn KG):
> Wehrhahn Industrieholding AG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats

Peter Feldmann
Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main
(Bezüge 2016: 38.100 €; 2015: 39.700 €)

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
> Messe Frankfurt GmbH
> Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
> KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (ab 24.11.2016)

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:
> Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH (Vorsitzender)
> Dom Römer GmbH (Vorsitzender) (ab 24.6.2016)
> FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region (Vorsitzender)
> Gas Union GmbH
> Gemeinnützige Kulturfonds Frankfurt RheinMain GmbH (ab 01.7.2016 bis 29.8.2016)
> HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt mbH (ab 15.7.2016 bis 29.8.2016)
> Historische Villa Metzler gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> House of Logistics & Mobility GmbH (ab 25.7.2016 bis 29.8.2016)
> KEG Konversions-Grundstücksentwicklungs-Gesellschaft mbH (ab 24.6.2016 bis 23.11.2016)
> Kulturgesellschaft Bergen-Enkheim mbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> Kulturregion Frankfurt RheinMain-gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> Künstlerhaus Mousonturm Frankfurt am Main GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> MuseumsBausteine Frankfurt GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH (stv. V.)
> Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Vorsitzender)
> SAALBAU Betriebsgesellschaft mbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH (Vorsitzender)
> Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> The Forsythe Company gGmbH (ab 1.7.2016 bis 29.8.2016)
> Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main (Vorsitzender)
> Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH (Vorsitzender) (bis 1.9.2016)
> Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (stv. Mitglied)

Mitglied im Beirat:
> Thüga AG

Peter Gerber
Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG
(Bezüge 2016: 27.300 €; 2015: 27.300 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Lufthansa Cityline GmbH (bis 1.2.2016)

Mitglied im Aufsichtsrat:
> Albatros Versicherungsdienste GmbH

Mitglied im Vorstand:
> Bundesvereinigung Logistik e.V. (ab 31.5.2016)
> Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (ab 29.6.2016)

Mitglied im Präsidium:
> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (ab 7.7.2016)

Dr. Margarete Haase
Mitglied des Vorstands DEUTZ AG
(Bezüge 2016: 68.600 €; 2015: 67.000 €)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:
> DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.
> Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitzende)
> Deutz Engines (China) Ltd. Co. (Vorsitzende) (bis 28.12.2015)

Mitglied im Aufsichtsrat:
> ZF Friedrichshafen AG

Frank-Peter Kaufmann
Mitglied des Hessischen Landtags
(Bezüge 2016: 49.300 €; 2015: 46.900 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
> Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville

Lothar Klemm
Hessischer Staatsminister a. D.
(Bezüge 2016: 58.150 €; 2015: 58.150 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
> Dietz AG

Vorsitzender des Vorstands:
> Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Dr. Roland Krieg Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen</p> <p>(Bezüge 2016: 37.900 €; 2015: 37.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > AirIT Services AG > operational services GmbH & Co. KG (bis 8.7.2016)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > AirITSystems GmbH > operational services GmbH & Co. KG (bis 8.7.2016)</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</p> <p>(Bezüge 2016: 33.900 €; 2015: 33.900 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 21.4.2016)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG > DB Mobility Logistics AG (bis 1.1.2016)</p>
<p>Mehmet Özdemir Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2016: 36.300 €; 2015: 35.500 €)</p>	
<p>Arno Prangenberg Wirtschaftsprüfer, Steuerberater</p> <p>(Bezüge 2016: 36.300 €; 2015: 37.900 €)</p>	
<p>Hans-Jürgen Schmidt 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen</p> <p>(Bezüge 2016: 37.900 €; 2015: 37.900 €)</p>	
<p>Werner Schmidt Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender (bis 30.3.2016)</p> <p>(Bezüge 2016: 46.100 €; 2015: 44.500 €)</p>	<p>Vorsitzender des Vorstands: > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands: > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p>
<p>Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2016: 50.900 €; 2015: 49.300 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p>Prof. Dr. Katja Windt President Jacobs University Bremen gGmbH</p> <p>(Bezüge 2016: 44.500 €; 2015: 43.700 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.</p>
	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p>

Tabelle 137

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 €
	2016	100	212.256	1.270
Aerodrom Ljubljana, d.o.o. Zgornji Brnik/Slovenien	2015	100	217.759	3.267
	2016	100	31	-1.555¹⁾
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	2015	100	1.586	-6 ¹⁾
	2016	100	2.704	450
AirIT Services AG, Lautzenhausen	2015	100	2.504	363
	2016	100	20.175	-2.102
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	2015	100	21.697	1.400
	2016	100	4.075	-319
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	2015	100	4.275	259
	2016	100	21.677	1.046
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	2015	100	19.953	719
	2016	100	11.727	750
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	2015	100	10.608	761
	2016	100	-625	65
AIRMALL Inc., Pittsburgh/USA	2015	100	-672	183
	2016	100	-3.105	-1.180
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	2015	100	-1.812	-1.371
	2016	100	162.593	1.917²⁾
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	162.606	8.801
	2016	100	26	90²⁾
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	26	90 ²⁾
	2016	100	48.918	5.972³⁾
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	2015	100	51.027	7.823 ³⁾
	2016	100	445	-23¹⁾
Daport S.A., Dakar/Senegal	2015	100	467	-46 ¹⁾
	2016	100	52	4.278²⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	2.340	2.288
	2016	100	22	282²⁾
Flughafen Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2015	100	22	-3
Flughafen Parken GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	25	0⁴⁾
	2016	51	1.283	140
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	2015	51	1.251	108
	2016	100	1.479	22
FraGround Fraport Ground Services GmbH, Frankfurt am Main (vormals: APS Airport Personal Service)	2015	100	1.412	595
	2016	100	25	72²⁾
Frankfurter Kanalreinigungsgesellschaft mbH, Kelsterbach	2015	100	25	0
	2016	100	113.039	2.700
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	2015	100	110.805	2.050
	2016	100	23	-2⁴⁾
Fraport Ausbau Süd GmbH, Frankfurt am Main	2016	100	71	-2
	2015	100	73	-1
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	2016	100	74	-1
	2015	100	75	0
Fraport Beteiligungs-Holding GmbH, Kelsterbach	2016	100	6	0⁴⁾
Fraport Bulgaria EAD, Sofia/Bulgarien	2016	100	42.031	1.330²⁾
	2015	100	42.785	754
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	2016	100	3.161	-33
	2015	100	3.195	-24
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	2016	100	11.638	10.238^{2) 5)}
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	11.538	4.483 ^{2) 5)}

Tochtergesellschaften

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2016	100	484.436	9.278
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	2015	100	466.446	2.829
Fraport Malta Investment Ltd., St. Julians/Malta	2016	100	45	0⁴⁾
	2016	100	498.176	13.467
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	2015	100	470.748	4.061
	2016	100	26	1
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	26	1
	2016	100	27	1
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	26	1
	2016	99,99	0	0¹⁾
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	2015	99,99	-3.822	0 ¹⁾
	2016	100	486	170
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	2015	100	1.068	914
	2016	100	350	878²⁾
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	804	454
	2016	100	4.437	7.948²⁾⁵⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	4.286	2.582 ²⁾⁵⁾
	2016	100	34	2
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	32	2
	2016	100	6.068	2.772²⁾⁵⁾
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	100	5.745	2.402 ²⁾⁵⁾
	2016	72	7.927	-1.972
Fraport Regional Airports of Greece A S.A. Athen/Griechenland	2015	72	4.954	-70
	2016	72	7.976	-1.934
Fraport Regional Airports of Greece B S.A. Athen/Griechenland	2015	72	4.965	-59
	2016	72	16	-12
Fraport Regional Airports of Greece Management Company S.A. Athen/Griechenland	2015	72	22	-2
	2016	100	7.696	-316¹⁾
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	2015	100	7.782	-1.230 ¹⁾
	2016	60	97.700	21.291
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	2015	60	87.319	13.210
	2016	100	3.936	-65
Fraport USA Inc., Pittsburgh/USA (vormals: AMU Holdings Inc.)	2015	100	3.882	186
	2016	100	7.373	-3.025
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	2015	100	11.098	1.920
	2016	100	123	-7²⁾
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	2015	100	361	247
	2016	100	1.910	724⁵⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	2015	100	2.298	1.152 ⁵⁾
	2016	70,01	177.174	53.887
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	2015	70,01	117.012	46.289
	2016	51	7.197	2.113
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2015	51	7.603	2.536
	2016	100	42	1
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	2015	100	41	1

Tabelle 138

Gemeinschaftsunternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2016	50	3.521	720
AirITSystems GmbH, Hannover	2015	50	3.703	808
	2016	49	11.034	320
FCS Frankfurt Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	2015	49	10.996	-3.704
	2016	51/50	24.170	835⁶⁾
Fraport IC Ictas Havalimani Isletme Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2015	51/50	59.734	78.867 ⁶⁾
	2016	51/50	-28.815	-23.591⁶⁾
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi, Antalya/Türkei	2015	51/51	-14.895	67.754 ⁶⁾
	2016	33,33	2.022	-852
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	2015	33,33	2.874	-544
	2016	50	9.185	1.789
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	2015	50	8.101	1.652
	2016	50	129	33
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	2015	50	71	21
M-Port GmbH & Co. KG, Neu Isenburg	2016	50	24	-1⁴⁾
M-Port Verwaltungs GmbH, Neu Isenburg	2016	50	155	-20⁴⁾
	2016	52	17.891	113
N ³ ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	2015	52	17.778	-852
	2016	50	11.684	1.748
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	2015	50	11.727	1.876
	2016	50	376	10
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	2015	50	376	9

Tabelle 139

Assoziierte Unternehmen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach IFRS) in Tsd €	Ergebnis (nach IFRS) in Tsd €
	2016	30,46	3.191	0
Aerodrom Portoroz,d.o.o. Secovlje/Slovenien	2015	30,46	3.192	0
	2016	40	4.763	1.313
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	2015	40	4.850	1.614
	2016	49	1083	823
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	2015	49	763	503
	2016	30	137.194	2.818
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	2015	30	135.453	3.820
	2016	50	33.584	14.853
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2015	50	27.839	9.562
	2016	24,5	516.721	30.427
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	2015	24,5	513.006	20.503
	2016	25	-308.100	-818
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern; Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Rusland	2015	35,5	-359.711	-8.802

Tabelle 140

Andere Beteiligungen

Name, Sitz der Gesellschaft		Anteil am Kapital in %	Eigenkapital (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €	Ergebnis (nach lokalen Vorschriften) in Tsd €
	2016	10	295.362	70.440 ⁷⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	2015	10	236.842	32.065 ⁷⁾
	2016	13,51	0	0 ¹⁾
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	2015	13,51	0	0 ¹⁾
	2016	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-575	-786 ^{1) 9) 10)}
	2016	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	-1.282	-2.604 ^{1) 9) 10)}
	2016	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	871	270 ^{1) 9) 10)}
	2016	20	0	0 ^{1) 8) 9)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	2007	20	1.642	-762 ^{1) 9) 10)}
	2016	10	0	0 ¹⁰⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	2015	10	1.527	491

Tabelle 141

¹⁾ Gesellschaft inaktiv beziehungsweise in Liquidation.

²⁾ IFRS-Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

³⁾ 0,01 % der Anteile werden von natürlichen Personen gehalten.

⁴⁾ Gesellschaft in 2016 gegründet.

⁵⁾ Bei Personenhandelsgesellschaften sind unter Eigenkapital Kapitalanteile sowie Gewinn- und Verlustanteile der Kommanditisten ausgewiesen (nach IAS 32 stellen diese Fremdkapital dar).

⁶⁾ 51 % Kapitalanteile, 50 % Dividendenrechte.

⁷⁾ Geschäftsjahr der Gesellschaft endet am 31. März.

⁸⁾ Es besteht kein Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik.

⁹⁾ Eigenkapital wurde größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

¹⁰⁾ Aktueller Abschluss liegt nicht vor.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer



Thomas Noll
Wirtschaftsprüfer

Sieben-Jahresübersicht ¹⁾

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Umsatzerlöse	2.586,2	2.598,9	2.394,6	2.375,7	2.442,0	2.371,2	2.194,6
Veränderung des Bestands an unfertigen Leistungen	0,4	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	34,9	29,9	28,3	32,3	44,0	40,3	36,9
Sonstige betriebliche Erträge	332,9	49,8	42,5	32,5	55,8	40,9	52,1
Gesamtleistung	2.954,4	2.679,1	2.466,0	2.441,1	2.542,3	2.452,8	2.284,0
Materialaufwand	-621,9	-610,4	-533,3	-595,2	-558,1	-541,1	-491,1
Personalaufwand	-1.066,7	-1.026,7	-970,4	-928,9	-942,9	-906,3	-880,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-211,7	-193,2	-172,2	-184,1	-192,6	-203,1	-201,9
EBITDA	1.054,1	848,8	790,1	732,9	848,7	802,3	710,6
Abschreibungen	-360,4	-328,3	-307,3	-294,3	-352,7	-305,7	-279,7
Betriebliches Ergebnis/EBIT	693,7	520,5	482,8	438,6	496,0	496,6	430,9
Zinsergebnis	-106,9	-125,6	-141,1	-136,0	-174,1	-144,4	-137,7
Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen	-4,6	37,6	43,5	18,5	11,7	11,5	7,0
Sonstiges Finanzergebnis	-0,8	1,3	-10,5	10,4	30,5	-16,4	-21,5
Finanzergebnis	-112,3	-86,7	-108,1	-107,1	-131,9	-149,3	-152,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit/EBT	581,4	433,8	374,7	331,5	364,1	347,3	278,7
Ertragsteuern	-181,1	-136,8	-122,9	-95,8	-112,6	-96,5	-7,2
Konzern-Ergebnis	400,3	297,0	251,8	235,7	251,5	250,8	271,5
davon Gewinnanteil Nicht beherrschende Anteile	24,9	20,5	17,1	14,7	13,3	10,4	8,6
davon Gewinnanteil Gesellschafter der Fraport AG	375,4	276,5	234,7	221,0	238,2	240,4	262,9
Ergebnis je 10€-Akte (unverwässert) (€)	4,07	3,00	2,54	2,40	2,59	2,62	2,86
Ergebnis je 10€-Akte (verwässert) (€)	4,06	2,99	2,54	2,39	2,58	2,60	2,85

Kennzahlen	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
EBITDA-Marge (%)	40,8	32,7	33,0	30,8	34,8	33,8	32,4
EBIT-Marge (%)	26,8	20,0	20,2	18,5	20,3	20,9	19,6
Umsatzrendite (%)	22,5	16,7	15,6	14,0	14,9	14,6	12,7
Fraport-Assets (Mio €)	6.069,2	6.071,0	5.830,5	5.061,7	5.152,3	4.447,3	4.019,7
ROFRA (%)	11,4	9,4	9,2	8,7	9,6	11,2	10,7
Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie (€)	56,17	58,94	48,04	54,39	43,94	38,00	47,16
Dividende je Aktie (€)	1,50 ²⁾	1,35	1,35	1,25	1,25	1,25	1,25

Bilanz-Kennzahlen	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010
Zur Ausschüttung vorgesehener Betrag (Mio €)	138,7	124,7	124,7	115,4	115,5	115,4	115,6
Netto-Finanzschulden (Mio €)	2.355,9	2.774,3	3.012,8	2.870,6	2.934,5	2.647,0	2.024,4
Capital Employed (Mio €)	5.957,5	6.086,9	6.109,2	5.808,3	5.731,5	5.362,1	4.626,9
Gearing Ratio (%)	65,4	83,8	97,3	97,7	104,9	97,5	77,8
Verschuldungsgrad (%)	26,6	31,4	33,4	32,6	30,4	28,7	22,1
Dynamischer Verschuldungsgrad (%)	404,0	425,4	595,2	632,0	530,7	427,8	356,7
Working Capital (Mio €)	840,9	606,0	626,6	797,6	1.057,8	977,6	1.878,4

¹⁾ Aufgrund geänderter Rechnungslegungsstandards und Definitionsanpassungen können sich Abweichungen zu den Vorjahreswerten ergeben.

Eine rückwirkende Anpassung sämtlicher Vorjahreswerte findet nicht statt.

²⁾ Vorgeschlagene Dividende.

Konzern-Bilanz

in Mio €	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010
Geschäfts- oder Firmenwert	19,3	41,7	41,7	22,7	38,6	38,6	38,6
Investments in Flughafen-Betreiberprojekte	516,1	500,9	479,2	458,1	1.031,2	1.067,1	1.073,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	146,7	161,2	157,1	51,1	44,2	43,6	32,4
Sachanlagen	5.954,2	6.045,4	6.127,7	5.962,3	5.927,3	5.643,8	5.013,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	79,6	74,5	63,0	47,7	34,4	74,6	34,0
Anteile an At-Equity bewerteten Unternehmen	209,7	237,6	216,9	194,9	136,6	138,0	97,1
Andere Finanzanlagen	561,7	659,2	773,3	728,6	742,7	648,6	394,6
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	173,3	167,0	181,1	172,2	117,1	33,5	20,9
Ertragsteuerforderungen	0,2	5,4	10,2	20,3	19,5	29,6	29,6
Latente Steueransprüche	36,9	33,4	31,1	27,9	49,2	48,2	43,1
Langfristige Vermögenswerte	7.967,7	7.926,3	8.081,3	7.685,8	8.140,8	7.765,6	6.777,0
Vorräte	37,9	42,8	43,7	42,3	77,7	81,4	77,9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129,6	154,0	174,7	174,4	180,0	163,9	178,3
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	259,7	310,8	297,6	426,4	385,2	280,2	319,2
Ertragsteuerforderungen	11,9	7,4	7,7	1,0	35,0	6,2	5,5
Zahlungsmittel	736,0	406,0	401,1	486,9	821,9	927,1	1.812,6
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	–	–	7,1	–	–	–	–
Kurzfristige Vermögenswerte	1.175,1	921,0	931,9	1.131,0	1.499,8	1.458,8	2.393,5
Gezeichnetes Kapital	923,6	923,1	922,7	922,1	921,3	918,8	918,4
Kapitalrücklage	596,3	594,3	592,3	590,2	588,0	584,7	582,0
Gewinnrücklagen	2.220,4	1.919,9	1.706,1	1.540,8	1.403,2	1.327,0	1.217,7
Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital	3.740,3	3.437,3	3.221,1	3.053,1	2.912,5	2.830,5	2.718,1
Nicht beherrschende Anteile	101,1	74,4	64,9	45,7	35,7	29,4	21,2
Eigenkapital	3.841,4	3.511,7	3.286,0	3.098,8	2.948,2	2.859,9	2.739,3
Finanzschulden	3.236,9	3.273,8	3.874,3	3.948,1	4.401,0	4.034,0	4.256,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41,8	42,5	47,1	50,8	64,4	64,9	60,0
Sonstige Verbindlichkeiten	408,0	447,7	497,5	491,7	1.006,4	1.001,0	949,2
Latente Steuerverpflichtungen	173,6	172,2	158,7	107,2	102,5	110,8	105,5
Pensionsverpflichtungen	33,2	30,7	33,7	26,7	27,4	22,9	22,1
Ertragsteuerrückstellungen	71,8	62,1	68,8	54,1	80,2	68,1	68,0
Sonstige Rückstellungen	147,2	201,6	228,0	223,9	211,2	201,8	147,0
Langfristige Schulden	4.112,5	4.230,6	4.908,1	4.902,5	5.893,1	5.503,5	5.608,4
Finanzschulden	366,5	543,6	318,1	290,6	196,6	219,9	151,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	146,7	143,1	134,5	159,6	214,4	228,9	274,6
Sonstige Verbindlichkeiten	145,7	129,4	123,7	123,0	163,2	187,4	180,5
Ertragsteuerrückstellungen	42,9	56,0	14,7	7,7	5,3	2,4	12,9
Sonstige Rückstellungen	217,1	232,9	223,8	234,6	219,8	222,4	203,0
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–	4,3	–	–	–	–
Kurzfristige Schulden	918,9	1.105,0	819,1	815,5	799,3	861,0	822,8
Bilanzsumme	8.872,8	8.847,3	9.013,2	8.816,8	9.640,6	9.224,4	9.170,5

Veränderung gegenüber Vorjahr (%)	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte	–2,9	–1,9	5,1	–5,6	4,8	14,6	6,7
Eigenkapital (ohne Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag)	8,7	7,0	5,4	5,0	3,0	4,3	7,1
Anteil an der Bilanzsumme (%)							
Langfristige Vermögenswerte	86,8	89,6	89,7	87,2	84,4	84,2	73,9
Eigenkapitalquote	40,6	37,4	34,4	33,3	29,0	29,4	28,4

Tabelle 142

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafikverzeichnis

Konzern-Lagebericht

Seite	Grafik	
25	1	Anteil am EBT nach Standorten
28	2	Segment-Struktur
29	3	Konzern-Leitbild
33	4	Berechnung wesentlicher finanzieller Leistungsindikatoren
34	5	Berechnung des Fraport-Wertbeitrags
34	6	Berechnung des WACC
47	7	Rohölpreis und bedeutende Währungskurse 2016
50	8	Passagier- und Cargo-Entwicklung am Flughafen Frankfurt 2016
58	9	Bilanzstruktur zum 31. Dezember
59	10	Zugänge je Segment
60	11	Zusammenfassung der Kapitalflussrechnung und Überleitung zur Konzern-Liquidität
62	12	Fälligkeitenprofil zum 31. Dezember 2016
63	13	Verteilung der Industrieanlagen
63	14	Ratingstruktur der Anlagen
70	15	Entwicklung der Fraport-Aktie im Vergleich zum Markt und den europäischen Wettbewerbern
71	16	Aktionärsstruktur zum 31. Dezember 2016
72	17	Streubesitz-Verteilung
76	18	Das Risikomanagement-System
78	19	Berichtsmatrix

Tabellenverzeichnis

Umschlag

Seite	Tabelle	
U2	1	Finanzielle Leistungsindikatoren
U2	2	Nicht finanzielle Leistungsindikatoren
U2	3	Beschäftigte

An unsere Aktionäre

Seite	Tabelle	
18	4	Zusammensetzung des Aufsichtsrats
19	5	Ausschüsse des Aufsichtsrats

Konzern-Lagebericht

Seite	Tabelle	
28	6	Prognosen zur langfristigen Entwicklung des weltweiten Luftverkehrs
42	7	Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)
42	8	Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)
44	9	Pensionsverpflichtungen
45	10	Bezüge des Aufsichtsrats 2016
46	11	Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel
47	12	Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen
51	13	Verkehrsentwicklung an den Konzern-Standorten
51	14	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Geschäftsverlauf)
53	15	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Ertragslage Konzern)
54	16	Aviation
54	17	Retail & Real Estate
55	18	Ground Handling
55	19	External Activities & Services
56	20	Entwicklung der wesentlichen Konzern-Gesellschaften außerhalb von Frankfurt (IFRS-Werte vor Konsolidierung inklusive Konzern-Anpassungen)
57	21	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Ertragslage Segmente)
60	22	Überleitung zum Finanzmittelbestand in der Konzern-Bilanz
61	23	Fremdkapitalstruktur
62	24	Anlagestruktur der Fraport AG
64	25	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Vermögens- und Finanzlage)
64	26	Entwicklung des Wertbeitrags 2016
64	27	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Wertorientierte Steuerung)
65	28	Vergleich zur prognostizierten Entwicklung (Nicht finanzielle Leistungsindikatoren)
66	29	Entwicklung der Beschäftigten im Konzern
66	30	Entwicklung der Beschäftigten in den Segmenten
67	31	Entwicklung der Gesamtbeschäftigten im Konzern
70	32	Fraport-Aktie
71	33	Stimmrechtsmitteilungen gemäß § 21 WphG
73	34	Kapitalmarktrelevante Daten
81	35	Risikoübersicht

Konzern-Abschluss

Seite	Tabelle	
98	36	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
99	37	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
100	38	Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016
101	39	Konzern-Kapitalflussrechnung
102	40	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
104	41	Konzern-Anlagespiegel
106	42	Segment-Berichterstattung
107	43	Informationen über geografische Gebiete

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
109	44	Auswirkungen der Entschädigungszahlung aus dem Manila-Projekt
110	45	Konsolidierungskreis
111	46	Angaben zu Anteilen an Tochterunternehmen
113	47	Wechselkurse
116	48	Planmäßige Abschreibungen
128	49	Umsatzerlöse
129	50	Mindestleasingzahlungen
129	51	Bestandsveränderung
129	52	Andere aktivierte Eigenleistungen
130	53	Sonstige betriebliche Erträge
130	54	Materialaufwand
131	55	Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter
131	56	Abschreibungen
132	57	Sonstige betriebliche Aufwendungen
132	58	Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer
132	59	Zinserträge und Zinsaufwendungen
133	60	Zinserträge und Zinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden
133	61	Ergebnis aus At-Equity bewerteten Unternehmen
133	62	Sonstiges Finanzergebnis
134	63	Ertragsteuern
135	64	Zuordnung der latenten Steuern
135	65	Überleitungsrechnung des Steueraufwands
136	66	Ergebnis je Aktie
136	67	Geschäfts- oder Firmenwerte
136	68	Goodwill Impairment Test
137	69	Investments in Flughafen-Betreiberprojekte
137	70	Sonstige immaterielle Vermögenswerte
138	71	Sachanlagen
139	72	Finanzierungsleasingverträge (2016)
139	73	Finanzierungsleasingverträge (2015)
139	74	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
141	75	Bilanzdaten Antalya
142	76	Ergebnisdaten Antalya
142	77	Überleitung zu Buchwerten an Gemeinschaftsunternehmen
143	78	Zusammengefasste Bilanz
144	79	Ergebnisdaten
144	80	Überleitung zu Buchwerten an assoziierten Unternehmen
144	81	Andere Finanzanlagen
145	82	Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
146	83	Erstattung „Passiver Schallschutz/Wirbelschleppen“
146	84	Ertragsteuerforderungen
147	85	Latente Steueransprüche
147	86	Vorräte
148	87	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
148	88	Analyse des Ausfallrisikos
148	89	Wertberichtigungskonto
149	90	Zahlungsmittel
149	91	Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbares Eigenkapital
150	92	Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG
151	93	Nicht beherrschende Anteile
151	94	Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Konzern-Anhang

Seite	Tabelle	
152	95	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
152	96	Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
153	97	Fälligkeit der Leasingzahlungen
153	98	Latente Steuerverpflichtungen
156	99	Pensionsverpflichtungen (2016)
156	100	Pensionsverpflichtungen (2015)
157	101	Saldierung
157	102	Maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen
158	103	Sensitivitätsanalyse (31.12.2016)
158	104	Sensitivitätsanalyse (31.12.2015)
160	105	Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen
160	106	Lang- und kurzfristige Personalrückstellungen
160	107	Sonstige Rückstellungen
162	108	Finanzinstrumente zum 31.12.2016
163	109	Finanzinstrumente zum 31.12.2015
164	110	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2016)
165	111	Bewertungsstufen im Sinne des IFRS 13 (2015)
165	112	Nettoergebnisse je Bewertungskategorie
166	113	Derivative Finanzinstrumente
166	114	Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente
167	115	Zinsswaps (Hedge Accounting 2016)
167	116	Zinsswaps (Hedge Accounting 2015)
170	117	Überleitung zum Finanzmittelbestand der Konzern-Bilanz
171	118	Haftungsverhältnisse
172	119	Bestellobligo für Investitionen
172	120	Operate Leases
173	121	Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter
174	122	Gliederung der Wertpapiere
175	123	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2016)
175	124	Emittentenrating Wertpapiere und Schuldscheindarlehen (2015)
176	125	Emittentenrating liquide Mittel (2016)
176	126	Emittentenrating liquide Mittel (2015)
177	127	Liquiditätsprofil zum 31.12.2016
177	128	Liquiditätsprofil zum 31.12.2015
178	129	Währungskurssensitivität
180	130	Zinssensitivität auf das Finanzergebnis (169 Basispunkte)
180	131	Zinssensitivität auf das Finanzergebnis im aktuellen Zinsumfeld
180	132	Bestandteile der Steuerungskennzahlen
181	133	Verschuldungskennzahlen
181	134	Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und dem Land Hessen
182	135	Vergütung des Managements
188	136	Mandate des Vorstands
188	137	Mandate des Aufsichtsrats
192	138	Tochtergesellschaften
194	139	Gemeinschaftsunternehmen
194	140	Assoziierte Unternehmen
195	141	Andere Beteiligungen

Weitere Informationen

Seite	Tabelle	
198	142	Sieben-Jahresübersicht

Glossar

1.000-Mann-Quote

Meldepflichtige Arbeitsunfälle \times 1.000/durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten (inklusive Auszubildende und Freigestellte)

Capital Employed

Netto-Finanzschulden + Eigenkapital ¹⁾

Dividendenrendite

Dividende je Aktie/Jahresschlusskurs der Aktie

Dynamischer Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (Operativer Cash Flow)

Earnings per Share (EPS)

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ gewichtete Anzahl der Aktien

EBIT

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

EBIT-Marge

EBIT/Umsatzerlöse

EBITDA

Abkürzung für Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Betriebsergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

EBITDA-Marge

EBITDA/Umsatzerlöse

EBT

Abkürzung für Earnings before Taxes = Betriebsergebnis vor Steuern

Eigenkapitalquote

Eigenkapital ¹⁾/Bilanzsumme

Eigenkapitalrendite

Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbarer Gewinnanteil/ Eigenkapital ¹⁾

EURIBOR

Abkürzung für European Interbank Offered Rate = Der Zinssatz, den europäische Banken beim Handel von Einlagen mit einer festen Laufzeit voneinander verlangen. Er ist bei variabel verzinslichen Euro-Anleihen einer der wichtigsten Referenzzinssätze.

Fraport-Assets

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

Free Cash Flow

Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit + Dividenden aus nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen – Investitionen in Sachanlagen – Investitionen in „als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ – Investitionen in sonstige immaterielle Vermögenswerte – Investments in Flughafen-Betreiberprojekte (ohne Berücksichtigung von Zahlungen zum Erwerb von Konzern-Gesellschaften und zum Erwerb von Konzessionen) – Investitionen in nach der At-Equity-Methode bewerteten Unternehmen

Gearing Ratio

Netto-Finanzschulden/Eigenkapital ¹⁾

Gesamtbeschäftigte

Beschäftigte der Fraport AG, Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen zum Stichtag (inklusive Aushilfen, Auszubildende und freigestellte Mitarbeiter)

Jahres-Performance der Fraport-Aktie

(Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie + Dividende je Aktie)/ Vorjahresschlusskurs

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie/Ergebnis je Aktie (unverwässert)

Liquidität

Zahlungsmittelbestand der Bilanz + kurzfristig liquidierbare Posten der „Andere Finanzanlagen“ und „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“

Marktkapitalisierung

Jahresschlusskurs der Fraport-Aktie \times Anzahl der Aktien

Netto-Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden + kurzfristige Finanzschulden – Liquidität

Operativer Aufwand

Materialaufwand + Personalaufwand + Sonstige betriebliche Aufwendungen

ROCE

Abkürzung für Return on Capital Employed = EBIT/Capital Employed

ROFRA

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

Umsatzrendite

EBT/Umsatzerlöse

Verschuldungsgrad

Netto-Finanzschulden/Bilanzsumme

Working Capital

Kurzfristige Vermögenswerte – Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen – sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

¹⁾ Eigenkapital abzüglich Nicht beherrschende Anteile und den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag.

Finanzkalender 2017

Dienstag, 9. Mai 2017

Quartalsmitteilung Q1 2017
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Dienstag, 23. Mai 2017

Hauptversammlung 2017
Frankfurt am Main, Jahrhunderthalle

Montag, 29. Mai 2017

Dividendenauszahlung

Donnerstag, 3. August 2017

Halbjahresbericht Q2/6M 2017
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Donnerstag, 2. November 2017

Quartalsmitteilung Q3/9M 2017
Online-Veröffentlichung, Telefonkonferenz mit Analysten und Investoren

Verkehrskalender 2017

(Online-Veröffentlichung)

Mittwoch, 12. April 2017

März 2017/Q1 2017

Donnerstag, 11. Mai 2017

April 2017

Dienstag, 13. Juni 2017

Mai 2017

Mittwoch, 12. Juli 2017

Juni 2017/6M 2017

Donnerstag, 10. August 2017

Juli 2017

Dienstag, 12. September 2017

August 2017

Donnerstag, 12. Oktober 2017

September 2017/9M 2017

Freitag, 10. November 2017

Oktober 2017

Dienstag, 12. Dezember 2017

November 2017

Montag, 15. Januar 2018

Dezember 2017

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt am Main
Deutschland
Telefon: +49 (0)1806 3724636 ¹⁾
Internet: www.fraport.de

¹⁾ 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz; maximal 60 Cent pro Anruf aus dem deutschen Mobilfunknetz.

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: + 49 69 690-74840
Telefax: + 49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

Veröffentlichungstermin

17. März 2017

Redaktionsschluss

28. Februar 2017

Sprachgebrauch

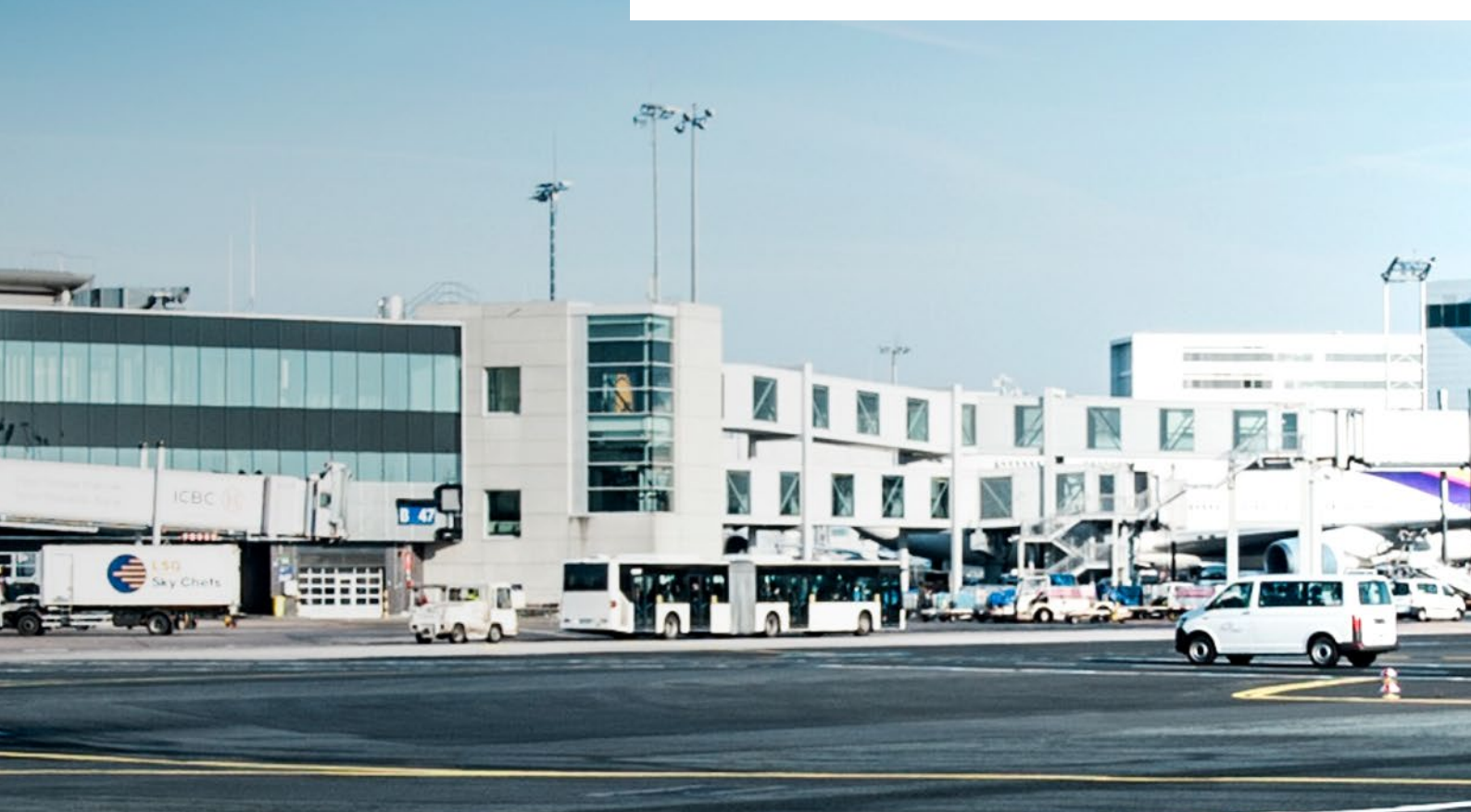
Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den Texten des Berichts vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Sprachform ein.

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
Finanzen & Investor Relations
60547 Frankfurt am Main

www.fraport.de



09.05.19



Roman Tekeste
Woldemariam

GCS



13.10.19



Markus
Petith

Fraport



04.01.20



Anzhelika
Blik

FraCareS