

# *Jahresabschluss*

*der Einzelgesellschaft nach HGB für 2011  
Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide*



## LAGEBERICHT DER FRAPORT AG

Struktur der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit und Organisation	1
Angaben gemäß § 289 Absatz 4 HGB	1
Abhängigkeitsbericht	2
Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB	2
Vergütungsbericht	2
Geschäftsentwicklung 2011	3
Wesentliche Ereignisse und operative Highlights	3
Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen	3
Entwicklung des Luftverkehrs	4
Ertragslage	5
Umsatz- und Ergebnisentwicklung	5
Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen	6
Dividendenausschüttung	6
Vermögens- und Finanzlage	6
Investitionen	6
Bilanzstruktur	7
Kapitalflussrechnung	7
Finanzmanagement	8
Beschäftigte	10
Chancen- und Risikobericht	11
Nachtragsbericht	22
Prognosebericht	22
Ausblick 2012	22
Vorschau 2013	24
Gesamtaussage zum Prognosebericht	25

## JAHRESABSCHLUSS DER FRAPORT AG

Gewinn- und Verlustrechnung	28
Bilanz	29
Entwicklung des Anlagevermögens	30
Anhang zum Jahresabschluss 2011	32
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	32
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	35
Ergänzende Angaben	48
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	66
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	67

# Lagebericht der Fraport AG

## STRUKTUR DER FRAPORT AG

### Geschäftstätigkeit und Organisation

#### Ein führender internationaler Flughafen-Betreiber

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Portfolio an Flughafen-Beteiligungen zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Gemessen an der Passagierzahl ist die Fraport AG unter Berücksichtigung der Beteiligungsflughäfen der größte börsennotierte Flughafen-Betreiber. Das Dienstleistungsspektrum umfasst dabei sämtliche Aspekte des Flug- und Terminalbetriebs sowie die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten. Hauptstandort und wichtigster Umsatz- sowie Ergebnistreiber ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Cargo-Flughäfen der Welt, den die Fraport AG besitzt und unbefristet betreibt. Neben Frankfurt ist die Gesellschaft mittels Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen sowie Management-Verträgen an 12 weiteren internationalen Flughäfen aktiv. Sitz der Fraport AG ist in Frankfurt am Main.

#### Strategische und operative Verantwortung beim Vorstand

Die strategische und operative Verantwortung der Fraport AG trägt der Vorstand, bestehend aus den 4 Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Herbert Mai (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen). Die Zuordnung der Unternehmensbereiche zu jeweils einem Vorstandsmitglied ermöglicht die gezielte Steuerung der Gesellschaft. Die Organisation unterscheidet in diesem Zusammenhang nach Strategischen Geschäftsbereichen, Servicebereichen und Zentralbereichen. Die Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

Der Vorstandsvorsitzende Dr. Stefan Schulte verantwortet den Strategischen Geschäftsbereich „Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie die Zentralbereiche „Rechtsangelegenheiten und Verträge“, „Revision“, „Unternehmensentwicklung“ und „Unternehmenskommunikation“. Dr. Schulte ist darüber hinaus für die Corporate Governance der Fraport AG zuständig. Herbert Mai, Vorstand Arbeitsdirektor, unterstehen der Strategische Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ sowie die Zentralbereiche „Nachhaltigkeitsmanagement und Corporate Compliance“ und „Personalserviceleistungen“. Dem Vorstand Operations Peter

Schmitz sind die Strategischen Geschäftsbereiche „Airport Security Management“ und „Bodenverkehrsdienste“, die Servicebereiche „Immobilien Facilitymanagement“ und „Zentrales Infrastrukturmanagement“ sowie der Zentralbereich „Kundenmanagement“ zugeordnet. Dr. Matthias Zieschang, Vorstand Controlling und Finanzen, verantwortet den Servicebereich „Informations- und Kommunikationsdienstleistungen“ sowie die Zentralbereiche „Finanzen und Investor Relations“, „Akquisitionen und Beteiligungen“, „Controlling“, „Rechnungswesen“, „Zentraler Einkauf und Bauvergabe“ sowie das „Zentrale Investitionscontrolling“.

### Angaben gemäß § 289 Absatz 4 HGB

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 919.558.670,00 € (Stand 31. Dezember 2011). Es ist in 91.955.867 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Das zum 31. Dezember 2011 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien (77.365 Stück) verminderte gezeichnete Kapital beträgt 918.785.020 € (91.878.502 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

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 2011 51,60%. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,49% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,11%. 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 2011): Artio Global Investors Inc. 9,96% und Deutsche Lufthansa AG 9,92%. 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 be-

treffen. 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 3 Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt, 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 kann ausgeschlossen werden. In 2011 wurden aus dem genehmigten Kapital 402.790,00 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Somit verbleibt zum 31. Dezember 2011 ein genehmigtes Kapital von 4.528.620,00 €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann. Neben Mitarbeitern der Fraport AG haben Beschäftigte von 7 Konzern-Gesellschaften die Möglichkeit, am Mitarbeiteraktienprogramm teilzunehmen. Für Details siehe Anhang Tz. 30.

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2011 beträgt 5,7 Mio €. In 2011 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung 2010 ermächtigt, eigene Aktien bis zu insgesamt 3 % des zur Hauptversammlung 2010 bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die eigenen Aktien dürfen vom Vorstand nur zur Bedienung von Bezugsrechten aus dem MSOP 2005 und vom Aufsichtsrat

als aktienbasierter Vergütungsteil im Rahmen der Vorstandsvergütung verwendet werden. In 2011 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den Sachverhalten nach § 289 Absatz 4 HGB handelt es sich um Regelungen, die auch bei vergleichbaren börsennotierten Unternehmen üblich sind und die nicht dem Zweck der Erschwerung etwaiger Übernahmeveruche dienen.

## Abhängigkeitsbericht

### Fraport ist abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,49% (2010: 31,50%) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,11 % (2010: 20,12%) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

### Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Zugleich für den Aufsichtsrat gibt der Vorstand gemäß § 289a HGB eine Erklärung zur Unternehmensführung ab. Die Erklärung ist auf der Unternehmens-Homepage [www.fraport.de](http://www.fraport.de) unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations veröffentlicht.

## Vergütungsbericht

### Vorstandsvergütung

Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt bei der Fraport AG durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses. Seit dem 1. Januar 2010 setzt sich die Vergütung der Vorstände 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)

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans, die letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben wurden (siehe Anhang Tz. 40). Die Vorstandsmitglieder erhielten darüber hinaus Dotierungen zu den Pensionszusagen. Der detaillierte Vergütungsbericht ist im Anhang Tz. 44 sowie im Corporate Governance Bericht, enthalten im Geschäftsbericht 2011, angegeben.

#### **Aufsichtsratsvergütung**

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten ausschließlich fixe Vergütungen. Details sind ebenfalls dem Anhang Tz. 44 beziehungsweise dem Corporate Governance Bericht zu entnehmen.

Der Vergütungsbericht des Anhangs ist gleichzeitig Bestandteil des Lageberichts.

## **GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2011**

### **Wesentliche Ereignisse und operative Highlights**

#### **Neue Landebahn eröffnet**

Operatives Highlight des Geschäftsjahres 2011 war die termingerechte Eröffnung der Landebahn Nordwest am Standort Frankfurt, die trotz der behördlichen Abnahmeprozesse und des strengen Winters 2010/2011 am 21. Oktober erfolgte. Zur Gewährleistung des reibungslosen Betriebs wurden bereits vor Inbetriebnahme die bestehenden land- und luftseitigen Anlagen an die schrittweise Kapazitätserweiterung angepasst. Dabei wurden sowohl neue Tower-Anlagen als auch Rollwege in Betrieb genommen. Die internen Prozesse wurden durch das Programm „Operational Excellence“ auf das Wachstum nach der Inbetriebnahme der Landebahn geprüft und vorbereitet. Hinsichtlich der schrittweisen Kapazitätserweiterung legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Anstieg des Koordinationseckwerts für die Winter-Flugplanperiode 2011/2012 am Flughafen Frankfurt mit Beschluss per 5. Mai 2011 von rund 82 Flugbewegungen je Stunde auf durchschnittlich 90 Flugbewegungen pro Stunde fest, was einem Anstieg um knapp 10% entspricht. Die im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau resultierenden wesentlichen Chancen und Risiken sind im Chancen- und Risikobericht ab Seite 11 dargestellt.

#### **Flugsteig A-Plus: Airport-Shopping erhält neue Dimension**

Ende Mai 2011 wurde das geplante Retail-Angebot für den im Oktober 2012 in Betrieb gehenden Flugsteig A-Plus konkretisiert. Verteilt auf 4 neuen, attraktiv gestalteten Marktplätzen entstehen auf insgesamt 12.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche rund 60 Geschäfte und Gastronomiebetriebe. Erstmals am Flughafen Frankfurt werden die Passagiere auf ihrem Weg zu den Abflug-Gates direkt durch großzügig geplante Duty Free und Travel Value Shops geführt. Diese Shops werden vom Ankermieter Gebrüder Heinemann betrieben. In Summe umfassen die Duty Free und Travel Value Shops im Bereich A-Plus rund 6.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Die hohe Attraktivität der neu geschaffenen Angebote für die Passagiere wird maßgeblich dazu beitragen, den Netto-Retail-Erlös pro Passagier mittelfristig auf etwa 4 € zu erhöhen.

#### **Neues Schiedsverfahren gegen die philippinische Regierung beantragt**

Am 30. März 2011 beantragte Fraport die Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die philippinische Regierung beim International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID). Am 23. Dezember 2010 hatte ein „ad hoc Committee“ des ICSID in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Dies gab Fraport die Möglichkeit, den Rechtsstreit erneut einem ICSID-Tribunal vorzulegen. Fraport wird in dem neuen Schiedsverfahren unverändert eine Entschädigung für die Enteignung des Investitionsprojekts am Flughafen Manila geltend machen.

#### **Projektfinanzierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg abgeschlossen**

Das Northern Capital Gateway-Konsortium, an dem die Fraport AG mittels eines assoziierten Unternehmens zu 35,5% beteiligt ist, hat am 8. Juni 2011 die Projektfinanzierung für die Entwicklung, Modernisierung und den Betrieb des russischen Flughafens Pulkovo in St. Petersburg mit einem Volumen von rund 700 Mio € abgeschlossen. Mit Wirksamkeit der Finanzierungsverträge wurde die Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Flughafens geschaffen. Das Ausbauvolumen umfasst insgesamt zirka 900 Mio €.

### **Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen**

#### **Nachlassende Dynamik der globalen Rahmenbedingungen**

Nach der kräftigen Erholung in 2010 (+5,2%) hat die Weltwirtschaft im Berichtsjahr mit einem Wachstum von 3,8% die Erwartungen von rund 4% nahezu erfüllen können, aber im Jahresverlauf deutlich an Dynamik verloren. Die Konjunkturerwicklung verlief in den einzelnen Ländern dabei sehr unter-

schiedlich. Während die Länder der Eurozone mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1,6% insgesamt moderate Zuwächse verzeichneten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen China und Indien – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas deutlich stärker. Im Vergleich zum Vorjahr halbierte sich die Wachstumsrate des Welthandels nahezu (2011: rund 6,9%). Die Finanz- und Schuldenkrise sowie die Preisanstiege auf den Rohstoffmärkten, insbesondere beim Rohöl, führten im Jahresverlauf 2011 zu einem deutlichen Nachlassen der Wachstumsdynamik (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel 2011: rund 107 US-\$ zu 2010: rund 80 US-\$).

BRUTTOINLANDSPRODUKT (BIP) / WELTHANDEL		
Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2011	2010
Deutschland	3,0	3,7
Eurozone	1,6	1,9
Großbritannien	0,9	2,1
USA	1,8	3,0
Japan	-0,9	4,4
Russland	4,3	4,0
China	9,2	10,4
Indien	7,4	9,9
Welt	3,7	5,2
<b>Welthandel</b>	<b>6,9</b>	<b>12,7</b>

In Anlehnung an diverse nationale wie internationale Quellen: Internationaler Währungsfonds (IMF, 24. Januar 2012), Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, November 2011), Deutsche Bank, (9. Februar 2012), DekaBank (10. Februar 2012), Statistisches Bundesamt (Pressemeldung 10, 11. Januar 2012; Pressemeldung 44, 8. Februar 2012), Institut für Wirtschaftsforschung (14. Dezember 2011), www.tecson.de (Ölpreise)

— GRAFIK 1

### Wiederholt starkes Wachstum des deutschen BIP

Mit einem Plus von 3% verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2011 erneut ein starkes Wachstum und hob sich damit deutlich von der durchschnittlichen Entwicklung innerhalb der Eurozone ab. Aber auch hier mussten die bis in den Sommer hinein zunächst nach oben revidierten Konjunkturprognosen in der zweiten Jahreshälfte wieder zurückgenommen werden. Im Jahresschlussquartal wurde nur noch ein Nullwachstum registriert. Treiber des insgesamt guten gesamtwirtschaftlichen Jahresergebnisses in Deutschland waren die Ausrüstungs- und Bauinvestitionen sowie die private Konsumnachfrage. Mit rund 8% beziehungsweise rund 7% wuchsen der deutsche Exports auch Import schwächer als im Vorjahr.

### Entwicklung des Luftverkehrs

#### Internationaler Passagierverkehr wächst deutlich, Luftfracht rückgängig

Die konjunkturelle Entwicklung spiegelte sich auch in den Verkehrsergebnissen der Flughäfen weltweit wider: Die Wachs-

tumsdynamik ging im Jahresverlauf 2011 jedoch insbesondere beim Luftfrachtaufkommen spürbar zurück. Nach vorläufigen Werten des Airports Council International (ACI, 3. Februar 2012) stieg das weltweite Passagieraufkommen in 2011 zwar spürbar um 4,9%, die Luftfracht wies jedoch mit -0,7% einen leichten Rückgang aus. Gestützt durch eine wetter- und streikbedingt niedrige Vorjahresbasis sowie Basiseffekte aus der Schließung des Luftraums aufgrund des Vulkanausbruchs in Island nahm die Zahl der beförderten Passagiere an europäischen Flughäfen gegenüber 2010 um 7,3% zu und konnte das Vorkrisenniveau des Jahres 2007 deutlich übertreffen. Die Luftfracht verzeichnete im Vorjahresvergleich einen Zuwachs um 1,9%. Den Zahlen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV, Monatsbericht Dezember 2011) zufolge stieg das Passagiervolumen an den deutschen Verkehrsflughäfen in 2011 um 4,8%, die Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) erhöhte sich um 4,7%, die Flugbewegungen um 2,8%.

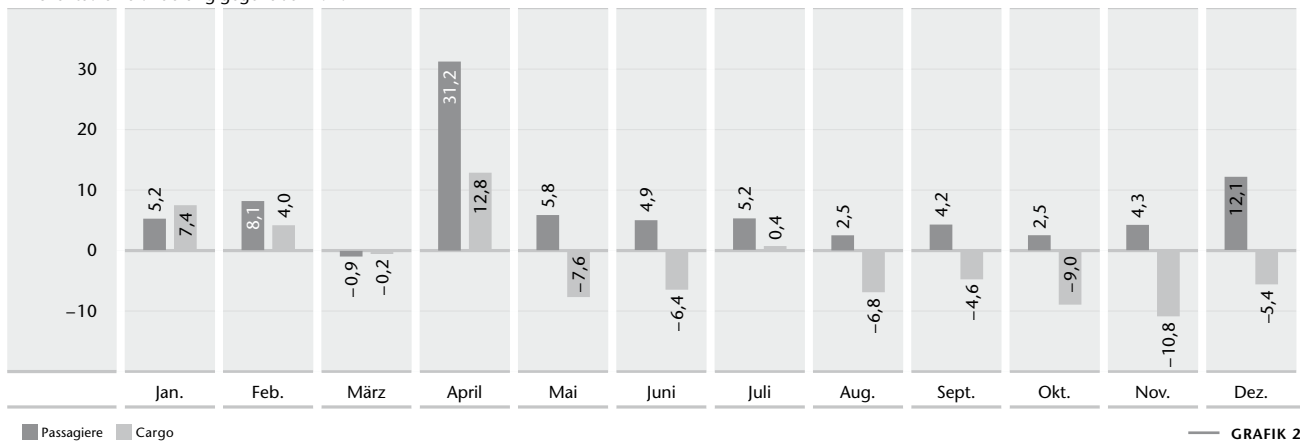
#### Passagierrekord am Flughafen Frankfurt

Mit 56,4 Mio Passagieren wurden im Geschäftsjahr 2011 so viele Passagiere am Frankfurter Flughafen befördert wie noch nie zuvor. Der Vorjahreswert konnte damit um rund 3,4 Mio Fluggäste (+6,5%) übertroffen werden. Verglichen mit dem Vorkrisenniveau aus 2007 stieg die Passagierzahl um 2,3 Mio. Die weit ins Jahr 2011 hineinreichende – insbesondere nationale – Konjunkturerholung machte sich positiv bemerkbar. Ferner bewirkten diverse Störereignisse im Vorjahr (witterungsbedingte Flugausfälle, der Pilotenstreik der Deutschen Lufthansa sowie die Aschewolke) spürbare Basiseffekte und führten zu einem Wachstumsbeitrag von zirka 1,4 Mio Passagieren. Bereinigt um diese Sonderereignisse lag das Wachstum bei zirka 4%.

Analog zu den vielfältigen Angebotsaufstockungen wurde die gute Entwicklung fast ausschließlich vom Europa- und Inlandverkehr getragen (+12,0% beziehungsweise +8,3%). Nahezu alle europäischen Verkehrsregionen legten zweistellig zu. Besonders Städte- und Kurzreisen sowie klassische Urlaubsreiseziele profitierten von der kräftigen Nachfragebelebung im touristischen Markt. Dabei bewirkten die politischen Unruhen in Nordafrika eine Nachfrageverschiebung in Richtung spanische Inseln und die Türkei. Im Gegensatz zum Kontinentalverkehr stagnierte der Interkontinentalverkehr (+0,3%). Negativen Einfluss auf die Passagierfrage hatten insbesondere die politischen Unruhen in Nordafrika (-22,1%) und Nahost (+0,1%), die Folgen des Erdbebens in Japan sowie der Wegfall des Air India-Drehkreuzes mit seinen Umsteigerverkehrten von und nach Indien und USA. Positive Wachstumsraten verzeichneten dagegen die vergleichsweise aufkommenschwachen Märkte Südamerika (+22,4%) und Zentral-/Südafrika (knapp +11%). Im europäischen Vergleich belegte der Frankfurter Flughafen gemessen an seiner Passagierzahl weiterhin den dritten Platz

## PASSAGIER- UND CARGO-ENTWICKLUNG 2011

Prozentuale Veränderung gegenüber 2010



hinter London-Heathrow (69,4 Mio, +5,4%) und Paris-Charles de Gaulle (61,0 Mio, +4,8%). Quelle: ACI, 26. Januar 2012

Aufgrund der starken Einbindung in die globalen Güterströme konnte sich der Flughafen Frankfurt nicht von der im Jahresverlauf zunehmenden weltweiten Schwäche im Luftfrachtverkehr abkoppeln. Der **Cargo-Umschlag** schloss in Frankfurt mit einem Minus von 2,6% bei rund 2,2 Mio Tonnen, was sich im Wesentlichen im Rückgang der Cargo-Menge auf den volumenstarken Asien- und Nordamerikaverbindungen niederschlug (-5,5% beziehungsweise -3,9%). Während der reine Frachtumschlag um 3,0% auf 2,1 Mio Tonnen zurückfiel, lag das Luftpostaufkommen mit knapp 82.000 Tonnen um 7,4% über dem Vorjahreswert.

Die Zahl der **Flugbewegungen** stieg auch aufgrund der überdurchschnittlichen Zahl der Annullierungen im Vorjahr (etwa 15.000) kräftig um 4,9% auf rund 487.000, blieb aber immer noch unter Vorkrisenniveau (2007 rund 492.600 Flüge). Die **Höchststartgewichte** nahmen aufgrund der stagnierenden Zahl der schweren Frachterflüge leicht unterproportional um 4,6% auf 29.250 Mio Tonnen zu. Der Anteil der **Transferpassagiere** stieg um gut 2 Prozentpunkte auf rund 54%.

— GRAFIK 2

## ERTRAGSLAGE

Für Details zur Berechnung von Kennzahlen der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wird auf das Glossar des Geschäftsberichts verwiesen.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

## Umsatzanstieg durch höheres Verkehrsvolumen

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die Fraport AG **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.832,4 Mio €. Damit stiegen die Erlöse um 96,0 Mio € beziehungsweise 5,5% gegenüber dem Vorjahr. Hauptgrund für das Umsatzwachstum war die gute Verkehrsentwicklung in Frankfurt, die zu höheren Erlösen aus Flughafen- sowie Infrastruktur-Entgelten führte. Das gestiegene Passagiervolumen äußerte sich zudem in einer Zunahme der Retail- sowie Parkierungserlöse. Die Erhöhung der Flughafen-Entgelte sowie Basiseffekte aus dem Umsatzverlust durch die Folgen der Aschewolke sowie Witterungseinflüsse in 2010 trugen ebenfalls zu der Umsatzerhöhung bei. Gegenläufige Effekte resultierten aus geringeren Erlösen im Real Estate-Bereich, die insbesondere auf den Verkauf einer Logistikimmobilie in 2010 zurückzuführen waren sowie aus rückläufigen Umsätzen aus Sicherheitsdienstleistungen. Grund für den Rückgang der **übrigen Erträge** von 92,2 Mio € auf 68,1 Mio € waren vor allem Rückstellungsaufösungen im Frachtbereich im Vorjahr. Mit 1.900,5 Mio € lag die **Gesamtleistung** um 3,9% über dem Vorjahreswert (+71,9 Mio €).

## Unterproportionale Aufwandsentwicklung

Unterproportional zum Umsatz stiegen die Aufwendungen der Fraport AG in 2011. Während sich der **Materialaufwand** insbesondere aufgrund zusätzlicher Fremdleistungen um 30,8 Mio € auf 522,9 Mio € (+6,3%) erhöhte, stieg der **Personaufwand** bedingt durch eine höhere Beschäftigtenzahl leicht auf 641,5 Mio € (+1,4 Mio €). Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich unter anderem durch geringere Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie rückläufige Aufwendungen für Umweltschutz und Währungsumrechnungen von 206,4 Mio € auf 192,2 Mio € (-6,9%). Der **gesamte operative**



**Aufwand** (Material-, Personal- und sonstiger betrieblicher Aufwand) veränderte sich von 1.338,6 Mio € auf 1.356,6 Mio € (+1,3 %).

#### EBITDA und EBIT auf Rekordniveau

Das **EBITDA** in Höhe von 543,9 Mio € übertraf das Vorjahresniveau um 53,9 Mio € (+11,0 %) und erreichte damit einen historischen Höchstwert. Gleiches gilt für das **betriebliche Ergebnis (EBIT)**, das den Vorjahreswert mit 305,1 Mio € um 26,1 Mio € (+9,4 %) überschritt. Im Zusammenhang mit den anhaltenden Investitionstätigkeiten sowie aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Grundstücke und Gebäude im Rahmen der Ausbauiinvestitionen stiegen die **Abschreibungen** um 13,2 % auf 238,8 Mio €. Die **EBITDA-Marge** (EBITDA / Umsatz) verbesserte sich von 28,2 % auf 29,7 %.

#### Rückgang des Finanzergebnisses

Die Verschlechterung des **Finanzergebnisses** von –32,2 Mio € auf –45,8 Mio € war insbesondere auf geringere Erträge aus Beteiligungen sowie eine negative Entwicklung des Zinsergebnisses zurückzuführen. Sowohl geringere Dividendenzahlungen der Beteiligung Lima, die sich vermindern auf die Erträge aus Beteiligungen auswirkten, als auch höhere Zinsen aus der Aufnahme langfristiger Finanzmittel waren maßgeblich für den Rückgang des Finanzergebnisses. Zudem hatten geringere Zinserträge einen negativen Effekt. Die Aktivierung von Bauzeitzinsen belief sich im Berichtszeitraum auf 58,8 Mio € (2010: 53,0 Mio €).

#### Jahresüberschuss durch Rückstellungsauflösung in 2010 unter Vorjahr

Trotz eines um 12,5 Mio € höheren **EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)** verringerte sich der Jahresüberschuss um 56,2 Mio € auf 182,3 Mio € (–23,6 %). Ursächlich für den Rückgang war die im Vorjahr aufgelöste Rückstellung im Zusammenhang mit der steuerlichen Außenprüfung der Jahre 1999 bis 2002, die sich in Höhe von rund 80 Mio € mindernd auf den Ertragsteueraufwand und die Steuerquote auswirkte. Ohne die Rückstellungsauflösung hätte der Jahresüberschuss 2011 das Vorjahresniveau deutlich überschritten. Die **Steuerquote** 2011 betrug 29,7 % (2010: 2,9 %).

## Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen

Die Fraport AG hält direkte und indirekte Beteiligungen im In- und Ausland. Darüber hinaus bestehen Betriebsstätten in Indien, Spanien, Ägypten, Russland und Senegal. Der Bereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ steuert im Wesentlichen die Geschäftstätigkeit derjenigen Gesellschaften, die ihren Hauptsitz außerhalb von Frankfurt besitzen.

In folgender Grafik sind die Geschäftszahlen der wesentlichen Beteiligungen außerhalb Frankfurts vor **Konsolidierung** dargestellt (Werte nach IFRS). — GRAFIK 3

## Dividendenausschüttung

Für das Geschäftsjahr 2011 und seinen positiven Ergebnisverlauf wollen Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung 2012 vorschlagen, eine Dividende von 1,25 € je Aktie zu beschließen und damit das Vorjahresniveau zu halten. Bezogen auf den Aktienschlusskurs von 2011 ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 3,3 % (2010: 2,7 %). Bezogen auf den Jahresüberschuss der Fraport AG von 182,3 Mio € würde sich damit eine Ausschüttungsquote von 63,3 % ergeben (Vorjahr: 48,5 %).

## VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

### Investitionen

#### Mehr Investitionen am Standort Frankfurt und in Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2011 aktivierte die Fraport AG Investitionen in Höhe von 1.367,6 Mio € (2010: 1.001,8 Mio €).

Darin enthalten waren Zugänge zu Sachanlagen von 895,7 Mio €, Finanzanlagen von 465,3 Mio € sowie Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände von 6,6 Mio €. Die Akti-

### ENTWICKLUNG IN DEN WESENTLICHEN BETEILIGUNGEN VOR KONSOLIDIERUNG

in Mio €	Fraport-Anteil	Umsatz <sup>3</sup>			EBITDA			EBIT		
		2011	2010	Veränderung in %	2011	2010	Veränderung in %	2011	2010	Veränderung in %
Antalya <sup>1</sup>	51 % / 50 %	293,9	266,9	10,1	254,2	216,9	17,2	158,0	122,8	28,7
Lima <sup>2</sup>	70,01 %	159,3	135,4	17,7	53,2	49,1	8,4	42,7	37,6	13,6
Twin Star	60 %	62,8	40,2	56,2	23,8	21,1	12,8	17,2	13,9	23,7

<sup>1</sup> Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechts- und 50 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100 %-Werten vor Quotenkonsolidierung

<sup>2</sup> Werte gemäß IFRS-Rechnungslegung, lokale Rechnungslegungswerte können abweichen

<sup>3</sup> Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2011: 293,9 Mio €, 2010: 258,3 Mio €; Lima 2011: 146,0 Mio €, 2010: 130,6 Mio €; Twin Star 2011: 43,7 Mio €, 2010: 38,0 Mio €



vierung von Bauzeitinsen belief sich im Berichtszeitraum auf 58,8 Mio €.

Schwerpunkte der Investitionen in Sachanlagen bildeten der Ausbau des Frankfurter Flughafens, der Flugsteig A-Plus sowie die Modernisierung und Anpassung der Terminals zur Abfertigung der A380. Zusätzlich beinhaltet das Investitionsvolumen die Aktivierung durchzuführender Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Im Bereich der Finanzanlagen wurde insbesondere in Wertpapiere sowie in verbundene Unternehmen investiert. Eine detaillierte Aufstellung der Investitionen ist der Entwicklung des Anlagevermögens im Jahresabschluss zu entnehmen.

## Bilanzstruktur

### Anstieg der Bilanzsumme, des Eigenkapitals und der Nettoverschuldung

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG erhöhte sich im vergangenen Geschäftsjahr von 7.344,8 Mio € auf 7.361,1 Mio € (+0,2%). Gründe für den Zuwachs bildeten vor allem eine Zunahme des Anlagevermögens, Eigenkapitals sowie der Rückstellungen.

Die Veränderung des **Anlagevermögens** von 5.414,1 Mio € auf 6.204,5 Mio € (+14,6%) war insbesondere auf den Posten „Sachanlagen“ zurückzuführen, der die anhaltenden Investitionen in Frankfurt widerspiegelte. Gleichzeitig nahm der Posten „Finanzanlagen“ aufgrund von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements von 900,5 Mio € auf 1.049,5 Mio € (+16,5%) zu. Das **Umlaufvermögen** reduzierte sich im Wesentlichen durch die Auszahlung liquider Mittel zur Finanzierung der Investitionstätigkeiten von 1.857,5 Mio € auf 1.079,3 Mio € (-41,9%).

Das **Eigenkapital**, einschließlich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags, stieg auf 2.495,8 Mio € (+2,9%). Die **Eigenkapitalquote**, ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag, erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 0,8 Prozentpunkte auf 32,3%. Der Zuwachs der **Rückstellungen** von 459,0 Mio € auf 515,8 Mio € (+12,4%) resultierte vor allem aus der Verpflichtung zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen. Die **Verbindlichkeiten** verminderten sich in 2011 vor allem durch die vorgezogene Teilrückzahlung eines Schuldscheindarlehens von 4.380,1 Mio € auf 4.268,5 Mio € (-2,5%). Die **Netto-Finanzschulden** der Fraport AG lagen mit 2.449,6 Mio € zum Bilanzstichtag um 655,4 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+36,5%). Die Berechnung der Netto-Finanzschulden ergibt sich wie folgt: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten + Anleihen + abgegrenzte Zinsaufwendungen – Kas senbestand und Guthaben bei Kreditinstituten – kurzfristig liquidierbare Mittel – abgegrenzte Zinserträge. Die **Gearing Ratio** – das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigen-

kapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag – stieg entsprechend von 77,7% auf 102,9%.

Aus den bestehenden Haftungsverhältnissen sind derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögenslage ersichtlich.

## Kapitalflussrechnung

KAPITALFLUSSRECHNUNG				
in Mio €	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.525,4	1.654,3	-128,9	-7,8
Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	399,9	345,9	54,0	15,6
Cash Flow aus Investitionstätigkeit	-1.091,9	-436,1	-655,8	-
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit	-241,6	-38,7	-202,9	-
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	591,8	1.525,4	-933,6	-61,2

— GRAFIK 4

### Operativer Cash Flow und Cash Flow aus Investitionstätigkeit über dem Vorjahresniveau

In Höhe von 399,9 Mio € lag der **Cash Flow aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** um 54,0 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+15,6%). Maßgeblich für die Zunahme war vor allem die positive Entwicklung des EBITDA, die insbesondere auf das Verkehrswachstum in Frankfurt sowie auf die Erhöhung der Flughafen-Entgelte und gestiegene Retail- und Parkierungserlöse zurückzuführen war.

Der **Cash Flow aus Investitionstätigkeit** stieg im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund höherer Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen von 436,1 Mio € auf 1.091,9 Mio € (+655,8 Mio €). Investitionen in Wertpapiere des Umlaufvermögens führten zu zusätzlichen Auszahlungen in 2011. Im Vorjahr hatten hohe Rückflüsse aus Finanzanlagen und Wertpapieren des Umlaufvermögens einen gegenläufigen Effekt auf den Cash Flow aus Investitionstätigkeit.

Wesentlicher Grund für den Rückgang des **Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit** von -38,7 Mio € auf -241,6 Mio € (-202,9 Mio €) war eine zeitlich vorgezogene Teilrückzahlung eines Schuldscheindarlehens in 2011. Die Veränderung von Termingeldern besaß einen gegenläufigen Effekt auf den Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit.

Aufgrund der weiterhin intensiven Investitionstätigkeit belief sich der **Finanzmittelbestand** zum Ende des Geschäftsjahres auf 591,8 Mio €, verglichen mit dem Vorjahr ein Rückgang um 933,6 Mio € (–61,2%). Dabei enthält der Finanzmittelbestand unter anderem auch Termingelder mit Laufzeiten über 3 Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz lässt sich der Finanzmittelbestand durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten von dem Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten herleiten.

## Finanzmanagement

### Grundsätze des Finanzmanagements, Liquiditätssicherung oberstes Ziel

Das Finanzmanagement der Fraport AG umfasst die strategischen Ziele Liquiditätssicherung, Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken, Rentabilität und Flexibilität. Insbesondere aufgrund des kapitalintensiven Investitionsprogramms in Frankfurt gilt der Sicherung der Liquidität oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer soliden Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung über den Operativen Cash Flow als auch durch Außenfinanzierungsmaßnahmen mittels Fremdkapital sichergestellt.

### Liquidität und Mittelherkunft

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies die Fraport AG zum 31. Dezember 2011 eine Liquidität, be-

stehend aus liquiden Mitteln, Wertpapieren und abgegrenzten Zinsen, von 1.374,5 Mio € aus (2010: rund 2,1 Mrd €). Dem gegenüber standen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen inklusive Zinsabgrenzungen in Höhe von 3.824,1 Mio € (2010: rund 3,9 Mrd €). Zum Bilanzstichtag verfügte die Fraport AG darüber hinaus über fest zugesagte kurzfristig freie €-Kreditlinien im mittleren dreistelligen Millionenbereich. Die Notwendigkeit einer Ratingbeurteilung war vor dem Hintergrund der stets sehr guten Liquiditätsausstattung in Verbindung mit dem komfortablen Bestand an freien extern zugesagten Kreditlinien bisher nicht vorhanden. Ob dies auch in Zukunft Bestand haben wird, hängt im Wesentlichen vom Marktumfeld und Liquiditätsabflüssen zum Beispiel im Zuge von Akquisitionen ab und wird vom Vorstand gegebenenfalls kurzfristig entschieden.

### Mittelherkunft: Breites Portfolio an Finanzierungsquellen mit mittel- bis langfristigem Tilgungsprofil

Die durchschnittliche Restlaufzeit der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus Anleihen belief sich zum Bilanzstichtag auf 6,5 Jahre (2010: rund 8 Jahre). Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit, Währungs- und Zinsstruktur der Finanzinstrumente der Fraport AG sind der Grafik zu entnehmen: — GRAFIK 5

Bei den voll- beziehungsweise quotenkonsolidierten Konzerngesellschaften der Fraport AG bestehen im Wesentlichen im Rahmen von Projektfinanzierungen Bankverbindlichkeiten sowie eine Unternehmensanleihe in Höhe von nominal insgesamt

## FREMDKAPITALSTRUKTUR

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsstruktur	Verzinsung	Zinssatz
	2008	463	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	161	2014	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		25	2019	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Schuldscheindarlehen	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Förderdarlehen EIB / WIBank	2009	980	2016–2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fest	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fest	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehen	unterschiedlich	rund 907 (überwiegend in € denominated)	2012–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge

435,8 Mio €. Die Bankverbindlichkeiten (308,3 Mio €) sind jeweils in € denominated und werden überwiegend während der Darlehenslaufzeit fortlaufend getilgt. Die Restlaufzeiten sind in der Regel langfristig. Die Basis der Verzinsung ist im Wesentlichen der 6-Monats-EURIBOR zuzüglich einer im Rahmen von Projektfinanzierungen angemessenen Marge. Eine Unternehmensanleihe (164,9 Mio US-\$) wurde im Jahr 2007 durch Lima Airport Partners (LAP) mit einer Laufzeit von 15 Jahren emittiert. Sie denominated in US-\$, wird fortlaufend während der Laufzeit getilgt und ist mit einem festen Kupon von 6,88 % p. a. verzinst.

### Marktübliche Covenants

Die vertraglichen Vereinbarungen sämtlicher Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) 2 übliche Non-Financial Covenants. Bei den Fördermittel-Darlehen bestehen des Weiteren vertraglich vereinbarte, allgemein gängige Kreditklauseln unter anderem hinsichtlich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft. Sofern sich diese nachweislich negativ auf die Kreditfähigkeit der Fraport AG auswirken sollten, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen. In den eigenständigen Projektfinanzierungen der Beteiligungen, die mit nur begrenzter Haftung durch die Fraport AG abgeschlossen wurden, sind eine Reihe von für diese Art von Finanzierungen typischen Kreditklauseln enthalten. Zu diesen zählen unter anderem vertraglich vereinbarte Regelungen, nach denen bestimmte Schuldendeckungsquoten sowie Kennzahlen hinsichtlich 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. Anzeichen dafür, dass die vereinbarten Kreditbedingungen nicht eingehalten werden, sind derzeit nicht erkennbar.

### Liquidität: Industriefinanzierungen im Rahmen der Geldanlage etabliert

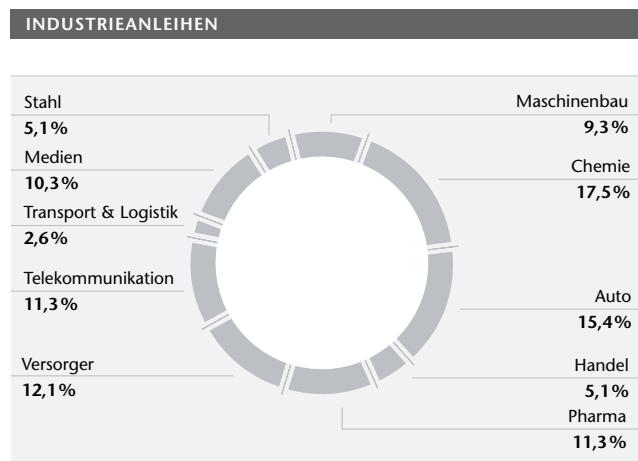
Die Liquidität der Fraport AG ist vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Abflüsse breit angelegt. Für die kurzfristig erwarteten Zahlungen insbesondere im Rahmen der laufenden Abflüsse am Standort Frankfurt stehen Termingeldanlagen, Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit sowie Commercial Paper zur Verfügung. Die mittelfristig verfügbare Liquidität wurde bisher zum Großteil in Schuldscheinen und Anleihen von Unternehmen, die überwiegend aus dem Finanzsektor stammen, angelegt. Im Rahmen des aktiven Portfoliomanagements erfolgte im Berichtszeitraum eine noch breitere Diversifizierung und Übergewichtung von Unternehmenstiteln. Dabei entspricht der mittel- und langfristige Anlagehorizont weitestgehend der Mittelabflusserwartung gemäß

der Fünfjahresplanung der Fraport AG. Die wesentlichen Merkmale hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung der Anlageinstrumente der Fraport AG sind der Grafik zu entnehmen:

ANLAGESTRUKTUR			
Anlageart	Marktwerte in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	20,1 75,4	2,06 1,18	variabel fest
Termingeld	680,0	0,49	fest
Anleihen	202,9 263,1	1,89 2,17	variabel fest
davon Bundesländer	20,5	0,74	fest
davon Finanztitel	167,7 73,3	2,05 1,14	variabel fest
davon Industrie	35,2 169,3	1,51 2,60	variabel fest
Commercial Paper	44,6	0,33	fest
Aktien	73,7	-	-

— GRAFIK 6

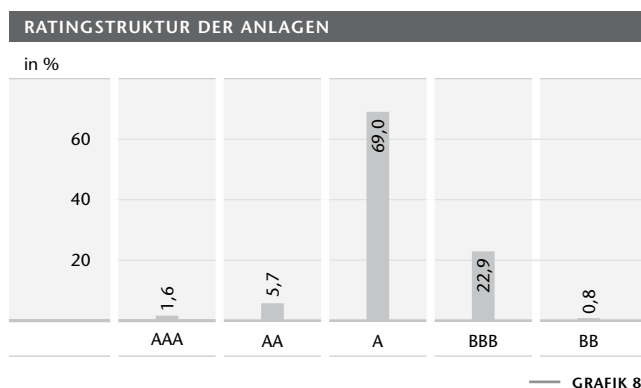
Die Industriefinanzierungen verteilten sich zum 31. Dezember 2011 auf folgende Industriezweige (Nominalwerte):



— GRAFIK 7

Im Rahmen des Risikocontrollings erfolgt neben der Anlage in Industriefinanzierungen eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzindustriesektor. Dabei werden vor dem Hintergrund der Zusammenarbeit mit Banken in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlimiten vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Anfangsinvestitionen im Rahmen des Asset Managements sind ausschließlich im Bereich des Investment-Grade möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen. Zudem werden im Vorfeld einer Investitionsentscheidung

derung die intern verabschiedeten Anlagekriterien geprüft und ausgewertet. Das Rating aller Anlagearten ist der Grafik zu entnehmen. Dabei sind die Commercial Paper dem langfristigen Rating-Äquivalent der Emittenten zugeordnet.



## BESCHÄFTIGTE

### Durchschnittliche Zahl der Beschäftigten gestiegen

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG lag in 2011 mit 11.226 Mitarbeitern um 104 über dem Vorjahreswert (ohne Auszubildende und Freigestellte). Insgesamt 8.493 Beschäftigte waren in den 4 Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG tätig (2010: 8.630). Darüber hinaus waren 2.733 Mitarbeiter in anderen Bereichen der Fraport AG beschäftigt (2010: 2.492). Grund für den Anstieg der Mitarbeiterzahlen in den weiteren Bereichen war insbesondere die organisatorische Umgliederung von Personal aus den strategischen Geschäftsbereichen in den neu geschaffenen Servicebereich „Zentrales Infrastrukturmanagement“ sowie Ersatzbeschaffungsmaßnahmen.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten stieg in 2011 auf 19,0% und somit um 0,2 Prozentpunkte gegenüber 2010. Auch im Berichtszeitraum überschritt der Anteil der Schwerbehinderten

mit 10,7% erneut die gesetzliche Mindestquote von 5% (2010: 10,7%). Die Quote der ausländischen Beschäftigten war mit 15,9% etwa auf dem Niveau des Vorjahres von 16,0%. Die Zahl der Auszubildenden stieg von 288 auf 293.

Die Veränderung der Beschäftigtenstruktur ist der Tabelle zu entnehmen: — GRAFIK 9

### Leistungen über das tarifliche Entgelt hinaus

Zusätzlich zu dem tariflichen Entgelt sieht der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst eine betriebliche Altersversorgung als Pflichtversicherung vor. Diese über die Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK) realisierte und hauptsächlich vom Arbeitgeber finanzierte Betriebsrente ergänzt die Leistungen aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Darüber hinaus existiert für Beschäftigte der Fraport AG seit 2003 die Möglichkeit einer zusätzlichen Altersvorsorge in Form der Brutto-Entgeltumwandlung. Außertariflich Beschäftigte erhalten neben der ZVK-Betriebsrente eine Altersversorgung im Wege der Direktzusage. Fraport AG Beschäftigte haben zudem seit dem Börsengang des Unternehmens in 2001 jährlich die Möglichkeit, eine Einmalzahlung im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms oder eine Zuwendung in Form von Aktien zu wählen. Die Aktien für dieses Programm erwirbt die Fraport AG unter Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurück und überträgt diese an ihre Beschäftigten. Im Geschäftsjahr 2011 entschieden sich insgesamt 7.066 Beschäftigte für das Aktienmodell und zeichneten 40.279 neue Aktien (2010 zeichneten 6.585 Beschäftigte 56.859 Aktien). Die Quote der sich beteiligenden Beschäftigten erhöhte sich im Vorjahresvergleich von rund 57% auf gut 60%. Neben der Fraport AG haben 7 Konzern-Gesellschaften am Mitarbeiteraktienprogramm teilgenommen und ihren Beschäftigten den Kauf von Fraport-Aktien zu vergünstigten Konditionen angeboten. Standortabhängig erhalten Mitarbeitende der Beteiligungen ebenfalls diverse betriebliche Zusatzleistungen, die vom Mitarbeiteraktienprogramm bis zu Job-Tickets variieren.

### VERÄNDERUNG DER BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR

Strategischer Geschäftsbereich	2011	2010	Veränderung	Veränderung in %
Flug- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherung	1.322	1.331	-9	-0,7
Airport Security Management	1.205	1.273	-68	-5,3
Bodenverkehrsdienste	5.589	5.644	-55	-1,0
Handels- und Vermietungsmanagement	377	382	-5	-1,3
Andere	2.733	2.492	241	9,7
<b>Gesamt</b>	<b>11.226</b>	<b>11.122</b>	<b>104</b>	<b>0,9</b>

— GRAFIK 9

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Die Fraport AG verfügt über ein umfassendes Risikomanagement-System. Damit wird sichergestellt, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten auf ein akzeptables Maß begrenzt werden.

### Risikopolitische Grundsätze

Die Fraport AG sucht aktiv Chancen und nimmt sie wahr, sofern die Größenordnung der angestrebten Vorteile und die eingegangenen Risiken in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Der kontrollierte Umgang mit Risiken ist das primäre Ziel des Risikomanagements.

Aus der Zielsetzung leiten sich folgende risikopolitischen Grundsätze ab:

- \_ Die Risikostrategie wird auf die Unternehmensstrategie abgestimmt und muss mit dieser konsistent sein, da durch sie vorgegeben wird, wie stark die unternehmerischen Aktivitäten mit Risiken behaftet sind.
- \_ Das Risikomanagement wird in die laufenden Geschäftsprozesse integriert.
- \_ Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten, die vor Ort operativ tätig sind.
- \_ Der Risikomanagement-Prozess soll sicherstellen, dass wesentliche Risiken identifiziert, kontinuierlich überwacht und auf ein akzeptables Maß reduziert werden.
- \_ Eine aktive und offene Kommunikation der Risiken ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Risikomanagement-Systems.
- \_ Alle Beschäftigten der Fraport AG sind aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risikomanagement zu beteiligen.

### Das Risikomanagement-System

Das Risikomanagement-System der Fraport AG, die risikopolitischen Grundsätze und die Risikostrategie für den Konzern sind vom Vorstand der Fraport AG verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA, ist Adressat des für das Gesamtunternehmen relevanten quartalsweisen Berichtswesens und der ad hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

Der RMA ist das ranghöchste Gremium des Risikomanagement-Systems unterhalb der Vorstandsebene und mit leitenden Mitarbeitern der Unternehmensbereiche besetzt. Er ist verant-

wortlich für die Durchführung des zentralen Risikomanagements, entwickelt es mit Bezug auf die Geschäftsprozesse weiter und erstattet dem Vorstand Bericht. Für die Unterstützung in der Bewältigung seiner Aufgaben hat der RMA ein Ausschuss-Büro eingerichtet.

Das Management der Risiken erfolgt in erster Linie durch die Organisationseinheiten der Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche, die vor Ort operativ tätig sind, sowie die Beteiligungsgesellschaften. Die Bereichsleitungen tragen die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit der im Risikomanagement verarbeiteten Informationen ihrer Bereiche. Sie sind verpflichtet, Risikobereiche ständig zu beobachten, zu steuern und alle Risiken ihres Bereichs quartalsweise an das RMA-Büro zu berichten.

Neu auftretende wesentliche Risiken sind im Rahmen der ad hoc-Berichterstattung außerhalb der turnusmäßigen quartalsweisen Berichterstattung dem RMA-Büro umgehend zu melden. Nach Abstimmung mit der Leitung des RMA erfolgt eine Berichterstattung an den Vorstand, wenn die Risikolage des Gesamtunternehmens aufgrund der neu auftretenden wesentlichen Risiken deutlich verändert wird.

Durch den beschriebenen Prozess ist die Früherkennung von den Fortbestand der Fraport AG gefährdenden Entwicklungen gewährleistet.

Integraler Bestandteil des Risikomanagement-Systems der Fraport AG ist im Rahmen der Überwachung der finanzwirtschaftlichen Risiken auch der Risikomanagement-Prozess, 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 der Fraport AG stellt dieser Prozess einen Teilbereich des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems dar.

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert. Diese entspricht den Anforderungen nach § 91 Absatz 2 AktG. Das Risikomanagement-System wird regelmäßig von der Internen Revision auf seine Funktionsfähigkeit geprüft.

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

## Bewertung von Risiken

Die Risikobewertung bestimmt das Ausmaß der identifizierten Risiken, das heißt, es gibt eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele der Fraport AG gefährden können. Hierzu findet eine Bestimmung der Risikohöhe und der Eintrittswahrscheinlichkeit statt. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich konservativ, das heißt, es wird der größtmögliche Schaden ermittelt (Worst Case).

Der RMA aggregiert die Risikomeldungen aus den Bereichen und bewertet die Risikosituation der Fraport AG auf Unternehmensebene anhand einer „Risk Map“. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach einem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab als „wesentlich“ eingestuft werden. Als wesentlich gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihr Schadenpotenzial und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten. Dabei wird zwischen Bruttobewertung und Nettobewertung, das heißt nach Berücksichtigung entsprechender Gegenmaßnahmen, unterschieden.

## Risikomanagement bei Beteiligungen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Beteiligungsgesellschaften der Fraport AG, die in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG in das Risikomanagement-System eingebunden sind. Die separate Beteiligungsrichtlinie regelt Aufbauorganisation und Ablauf des Risikomanagements und verpflichtet die Gesellschaften zu kontinuierlicher Berichterstattung über Risiken.

## Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontrollsystem gemäß § 289 Absatz 5 HGB

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

Die Rechnungslegung bei der Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuchabschlussbuchungen, 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 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 das 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 Vermögensgegenstände 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 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 durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems der Fraport AG zur Bilanzierung



grundsätzlich gewährleistet, dass im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses identifizierte Sachverhalte bilanziell gewürdigt und gegebenenfalls in der Rechnungslegung erfasst werden. Sowohl der Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess 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 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 und außerplanmäßige Abschreibungen 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 Personalrückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

Für die Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Personalrückstellungen sowie Finanzinstrumente und -anlagen, werden im Rahmen des Jahresabschlussprozesses regelmäßig externe Dienstleister eingesetzt.

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

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

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

## Geschäftsrisiken

Im Folgenden werden die Risiken erläutert, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit der Fraport AG haben könnten.

## Gesamtwirtschaftliche Risiken

Konjunkturelle Schwankungen können einen bedeutenden Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Luftverkehrs allgemein und die der Fraport AG haben. Nach Berechnungen diverser Wirtschaftsinstitute (Quellen: siehe „Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen“) sind die Weltwirtschaft als auch die nationale Wirtschaft (reales BIP) nach der kräftigen Erholung im Jahr 2010 (Welt: 5,2%; Deutschland: 3,7%) in 2011 erneut spürbar um zirka 3,7% beziehungsweise 3,0% gewachsen, allerdings mit nachlassender Wachstumsdynamik im Jahresverlauf. Ursächlich hierfür waren die anhaltende Finanz- und eine zunehmende Schuldenkrise.

Die Unsicherheiten bezüglich der Staatsfinanzkrise der Europäischen Währungsunion, aber auch der finanzpolitischen und konjunkturellen Stabilität der USA halten weiter an. Diese wirtschaftlichen Risiken könnten verstärkt zum Tragen kommen und zu Entwicklungsbeeinträchtigungen im Luftverkehr führen, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG negativ beeinflussen würden. Neue Handelsbarrieren und politische Unruhen könnten weltweit zunehmen. Daher wird die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng beobachtet, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch die weitere Entwicklung des Ölpreises und damit verbunden des Kerosinpreises haben. Die Ölpreis- und Kerosinpreissteigerungen haben zwar bereits seit 2004 zu Ticket-Preiszuschlägen und entsprechend deklarierten Aufschlägen bei der Fracht geführt, die auch bei rückläufigen Energiepreisen häufig nicht reduziert werden. Ferner sprechen eine Reihe von Argumenten dafür, dass die Auftriebskräfte des Öl- und Kerosinpreises in Zeiten einer tendenziell



eher schwächer erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung moderater ausfallen sollten. Dennoch zogen zum Jahresanfang 2012 die Rohölpreise (Iran-Drohungen zur Sperrung der Straße von Hormus) weiter an (mittlerer Weltmarktpreis Stand: 31. Januar 2012: rund 108 US-\$).

In Krisen- und Kriegszeiten ist die Fraport AG unmittelbar von Flugstreichungen und Streckenstilllegungen bedroht. Dies gilt auch bei den Luftverkehr betreffenden Streiks und Naturkatastrophen. Eine Begrenzung des Nachfragerisikos ist nur bedingt möglich. Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit jedoch davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft tendenziell eher in der Fläche zurückfahren und insoweit auf die Hubs konzentrierten. Zumindest hat die Fraport AG die Auswirkungen von Krisen bislang in relativ kurzer Zeit ausgleichen können. Allerdings können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (unter anderem Reduzierung von Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft der Fraport AG haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung der Fraport AG darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von der Fraport AG derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt, genutzt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilien-Markts. Sollte die Fraport AG in Zukunft, wie geplant, vermehrt gewerbliche Flächen entwickeln und vermarkten, wird sich die Bewirtschaftung dieser Flächen stärker an den allgemeinen Marktbedingungen orientieren.

In der aktuellen Planung geht die Fraport AG zurzeit von einer vorübergehenden Konjunkturabschwächung in der ersten Jahreshälfte und einer sukzessiven Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage ab der zweiten Jahreshälfte 2012 aus. Das gemäßigte weltweite Wirtschaftswachstum von zirka 3 % und das erwartete Wachstum der deutschen Volkswirtschaft zwischen 0 und 1 % werden in 2012 dem Luftverkehr nur geringe positive Impulse geben können. Der Zwang der Luftverkehrsgesellschaften zu weiterer Konsolidierung aufgrund der Wettbewerbs- und Branchensituation führt selektiv zu Streckenstilllegungen und Frequenzreduzierungen. Positivwirkungen der Kapazitätserweiterung durch die neue Landebahn in Frankfurt könnten somit (teilweise) aufgezehrt werden.

## Marktrisiken

Die Geschäftsbeziehung mit dem Hauptkunden Deutsche Lufthansa AG und den Partnern der Star Alliance trägt in erheblichem Umfang zum Umsatz bei. Eine Beeinträchtigung dieser Geschäftsbeziehung hätte wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Fraport AG. Nach wie vor verstärkt das Low-Cost-Segment im Kontinentalverkehr den Wettbewerbs- und Kostendruck auf die traditionellen Carrier und ihre Hub-Systeme. Andererseits hat die Deutsche Lufthansa AG mit ihren preisgünstigen Sondertarifen den Europa- sowie den Inlandverkehr und damit auch das Umsteigersegment in Frankfurt erfolgreich belebt. Eine Reduzierung oder Einstellung dieser Sondertarife würde entsprechend zulasten des Passagieraufkommens gehen.

Die Höhe des Umsteigerverkehrs richtet sich ferner nach der Anzahl und der Attraktivität der interkontinentalen Direktverbindungen aus der Fläche. Aufgrund neuer EU-Emissionsrichtlinien und Umweltstandards besteht die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig stärker Alternativstandorte und Routen außerhalb des EU-Raums und damit auch Frankfurts nutzen. Risiken sieht die Fraport AG eher mittelfristig auch in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen.

Darüber hinaus kann die Entstehung neuer Hub-Systeme im Nahen Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen. Die wirtschaftliche Situation einiger Fluggesellschaften ist weiterhin schwierig. Akute Schwächen könnten bewirken, dass einzelne Airlines ihren Flugbetrieb ganz oder teilweise einstellen müssen oder fusionieren, verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte.

Zum 31. Dezember 2010 sowie in Vorjahren haben wir über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste berichtet. Die von der EU-Kommission bereits 2001 angekündigte weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste wurde mit einer erneuten Analyse 2010 wieder aufgegriffen und hat sich im Oktober 2011 konkretisiert. Die EU-Kommission sieht zur geplanten Überarbeitung der aktuellen Bodenverkehrs-Richtlinie eine direkte EU-Verordnung – ohne Spielraum bei der Umsetzung in nationales Recht – zur weiteren Marktöffnung für Bodenverkehrsdienstleistungen an europäischen Flughäfen vor. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf angenommen und dem EU-Parlament und EU-Rat zur weiteren Entscheidung zugeleitet. Die für die Fraport AG möglichen kritischen Neuerungen sind dabei der Zwang zur rechtlichen Trennung des Bereichs Bodenverkehrsdienste vom Mutterunternehmen, die Zulassung eines dritten unabhängigen Abfertigungsunternehmens auf dem Vorfeld, die unbegrenzte Zulassung der Selbstabfertigung für Fluggesellschaften sowie die Beschränkung

der Untervergabe (Subcontracting) für Flughafen-Betreiber und Fluggesellschaften. Die verantwortlichen Ausschüsse des EU-Parlaments (Verkehrs- und Beschäftigungsausschuss) werden sich in den kommenden Monaten mit den Vorschlägen der EU-Kommission inhaltlich auseinandersetzen und gegebenenfalls Änderungsvorschläge aufnehmen. Sollte die EU-Verordnung wie von der EU-Kommission geplant verabschiedet werden, können sich daraus nicht unwesentliche negative wirtschaftliche Konsequenzen für die Fraport AG ergeben. Gleiches gilt auch für die personalstrukturellen Auswirkungen des im Jahr 2011 novellierten Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes, die in vergleichbarer Weise die aktuelle Grundlage zur Erbringung operativer Dienstleistungen aus der Fraport AG heraus bedrohen.

Zum 31. Dezember 2010 sowie auch in Vorjahren haben wir darüber berichtet, dass sich im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) am Standort Frankfurt nicht unwesentliche, finanzielle Mehraufwendungen für die Fraport AG ergeben können. Mit Kabinettsbeschluss hat die Hessische Landesregierung den Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main per Rechtsverordnung festgesetzt. Die Verordnung vom 30. September 2011 ist am 13. Oktober 2011 in Kraft getreten. Auf Basis der festgesetzten Lärmschutzbereiche ergeben sich für die Fraport AG in den nächsten Jahren Kosten im Zusammenhang mit der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigungen in Höhe von derzeit geschätzt rund 150 Mio €. Die Höhe der Außenwohnbereichsentschädigung muss dabei noch durch eine Verordnung des Bundes geregelt werden. Die Refinanzierung der Kosten ist gemäß § 43a LuftVZO über die Flughafen-Entgelte vorgesehen. Soweit notwendig und möglich, sind die Auswirkungen der Rechtsverordnung für die Fraport AG im Abschluss zum 31. Dezember 2011 berücksichtigt. Unabhängig von dem bereits 150 Mio € umfassenden Programm für Schallschutzmaßnahmen bestehen unverändert deutliche Proteste gegen die neue Landebahn. Die Fraport AG prüft daher intensiv weitere Maßnahmen der Lärminderung, die auch mit zusätzlichen Kosten oder Investitionen verbunden sein können.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landebahnsystem wird derzeit untersucht, inwiefern aufgrund notwendiger behördlicher Genehmigungen Investitionen in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich sind. Je nach Ergebnis der Untersuchungen können Investitionen von bis zu derzeit geschätzten 120 Mio € notwendig werden.

## Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

Mit Bau und Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sowie dem geplanten dritten Passagierterminal hat der Flughafen Frankfurt die Chance, seinen Status als internationaler Hub-Flughafen in der Zukunft zu halten und auszubauen. Der Flughafen-Ausbau ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Teilnahme der Fraport AG am langfristigen Wachstum des Weltluftverkehrs.

Der Flughafen-Ausbau stößt nach wie vor auf mitunter erheblichen Widerstand bei verschiedenen Interessengruppen in der Region. Das Hessische Verwaltungsgericht in Kassel hat am 21. August 2009 durch mehrere Urteile Musterklagen gegen den Ausbau zum überwiegenden Teil abgewiesen. Zuvor hatte es schon die gegen den Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses gerichteten Anträge auf dessen Aussetzung mit Entscheidungen vom 2. und 15. Januar 2009 zurückgewiesen, woraufhin die Fraport AG mit dem Bau der Landebahn Nordwest Anfang 2009 begonnen hat. Erfolgreich war ein Teil der Musterklagen jedoch insoweit, als sie sich gegen einzelne Nachtflugregelungen, insbesondere die Zulassung von durchschnittlich 17 Flügen in der sogenannten Mediationsnacht (23 Uhr bis 5 Uhr), richteten. Es sei dem Gebot der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe nicht hinreichend Rechnung getragen worden. Gegen diese Entscheidungen wurde sowohl im Hinblick auf die Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses als auch die Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Nachtflugregelungen Revision zum Bundesverwaltungsgericht eingelegt, das abschließend zu entscheiden hat.

Mit Beschlüssen vom 10. Oktober 2011 hat das Hessische Verwaltungsgericht in Kassel von Amts wegen bis zu einer endgültigen Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vorerst die aufschiebende Wirkung der Klagen verschiedener Anwohner gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 insoweit angeordnet, als der Planfeststellungsbeschluss planmäßige Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr am Frankfurter Flughafen zulässt. Diese Regelung gilt seit Beginn des Winterflugplans am 30. Oktober 2011. Seit diesem Zeitpunkt sind, jedenfalls bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, vorerst keine planmäßigen Flugbewegungen in diesem Nachtzeitraum zulässig. Sollte es schließlich bei dem Nachtflugverbot bleiben, würde dies die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig beeinflussen. Es ist dann damit zu rechnen, dass sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung insbesondere im Frachtbereich abschwächt und Verkehrsrückgänge in der Fracht nicht ausgeschlossen werden können.

Darüber hinaus verschärfte politische, juristisch umgesetzte Entscheidungen zum Nachtflugverbot in Frankfurt könnten die Wettbewerbsverhältnisse verschieben und zu Verkehrsverlagerungen sowie Nachfragereduzierungen führen. Erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsstrukturen am Standort Frankfurt und damit nachteilige Auswirkungen für die Fraport AG wären die Folge.

Auch nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21. Oktober 2011 bestehen, wie beschrieben, bis zu einer rechtskräftigen Entscheidung in den Musterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Ausbaus fort. Sollten sich diese realisieren, wäre die Werthaltigkeit des überwiegenden Teils der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen beeinträchtigt. Das Gesamtvolumen dieser Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit auf zirka 2.104,7 Mio € gestiegen. Darin enthalten sind Investitionen für Anlagen, die bis zum 31. Dezember 2011 bereits in Betrieb genommen wurden und planmäßig abgeschrieben werden, in Höhe von zirka 1.527,0 Mio €, auf die Ausbauminvestitionen entfallende aktivierte Bauzeitinsen in Höhe von zirka 133,4 Mio € sowie das Bestellobligo.

Derzeit nicht bewertbare Risiken bestehen schließlich auch für den Fall, dass das Bundesverwaltungsgericht das passive Schallschutzkonzept für unzureichend hält und Nachbesserungen fordert.

## Finanzwirtschaftliche Risiken

### „Risikobericht“ nach § 289 Absatz 2 und 5 HGB

Hinsichtlich ihrer Bilanzposten und geplanten Transaktionen unterliegt die Fraport AG insbesondere Kreditrisiken sowie Risiken aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und sonstigen Preisrisiken. Zins- und Währungsrisiken begegnet die Fraport AG in großem Umfang 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 Vorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden

grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Unternehmens haben. Offene Derivate-Positionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit dem Kapazitätsausbau einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden Zinsderivate abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht das Risiko, dass sich das Marktzinsniveau verringert und sich dadurch ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten.

Kreditrisiken 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. Des Weiteren entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und jetzt das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für die Fraport AG vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Sofern es während der Haltdauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einem Downgrade in den Bereich des Non-Investment-Grade kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Die Emittenten- beziehungsweise Emissionsratings sowie die CDS-Spreads der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert.

Sonstige Preisrisiken resultieren aus der Marktbewertung der Finanzanlagen sowie Dieselswaps. Hierbei sind die Risikovariablen Aktienkurse und Commodity-Preise von besonderer Bedeutung. Eine Veränderung dieser Risikovariablen führt zunächst lediglich zu einer Veränderung des Marktwerts der Finanzinstrumente und hat 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.

### **Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken**

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage und insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat die Fraport AG in den letzten Jahren, zuletzt im dritten Quartal 2009, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ wesentliche Teile des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert.

Die wirtschaftlich schwierige Situation einiger Fluggesellschaften könnte zu Forderungsausfällen führen. Diesem Risiko trägt die Fraport AG soweit als möglich durch aktives Debitorenmanagement und der Bildung von Wertberichtigungen Rechnung.

## **Rechtliche Risiken**

### **Manila-Projekt**

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 abgeschrieben. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, hatte am 23. Dezember 2010 ein „ad hoc Committee“ des International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) in einem Aufhebungsverfahren einstimmig entschieden, den ersten ICSID-Schiedsspruch vom 16. August 2007 aufzuheben. Dies gab der Fraport AG die Möglichkeit, den Rechtsstreit einem neuen ICSID-Tribunal vorzulegen. Am 30. März 2011 hat die Fraport AG die Einleitung eines neuen Schiedsverfahrens gegen die philippinische Regierung beim ICSID beantragt. Grundlage des Schiedsverfahrens ist das zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossene Investitionsschutzabkommen, das bei Streitigkeiten wegen Enteignung sowie unfairer und rechtswidriger Behandlung deutscher Investoren auf den Philippinen den Rechtsweg zu einem ICSID-Schiedsgericht eröffnet. Fraport wird in dem neuen Schiedsverfahren unverändert eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila geltend machen.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hat das Enteignungsgericht am 23. Mai 2011 entschieden, dass die der PIATCO zustehende Gesamtentschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila einen Betrag von knapp 176 Mio US-\$ betrage, auf den der bereits gezahlte „Schätzwert“ des Terminals in Höhe von rund 3 Mrd PHP anzurechnen sei. Inzwischen haben sämtliche Verfahrensbeteiligten gegen diese Entscheidung mit unterschiedlicher Zielrichtung Rechtsmittel eingelegt, so dass die Entscheidung noch nicht rechtskräftig ist. Ferner hat das Enteignungsgericht am 11. Oktober 2011 angeordnet, dass die philippinische Regierung sich von ihrer Zahlungspflicht gegebenenfalls durch Hinterlegung befreien könne. Auch diese Entscheidung wurde unter anderem durch die PIATCO angefochten. Über diese Rechtsmittel ist noch nicht entschieden.

Anfang 2003 beschlossen die Gesellschafter und Direktoren der PIATCO – gegen die Stimmen der Fraport AG und der von ihr gestellten PIATCO-Direktoren – die Vorbereitung einer Schadenersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. Die PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen die Fraport AG, 2 ehemalige Organmitglieder sowie 2 philippinische Anwälte der Fraport AG Schadenersatzklagen wegen angeblicher Verleumdung über jeweils 100 Mio PHP (rund 1,6 Mio €) erhoben. Entsprechenden Arrestanträgen in das Vermögen der Fraport AG auf den Philippinen war zunächst stattgegeben worden. Zur Aufhebung der Arreste hat die Fraport AG, wie bereits früher berichtet, Garantien als Sicherheiten hinterlegt, woraufhin die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Von den Klägern gegen diese Aufhebung eingelegte Rechtsmittel sind erfolglos geblieben. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte der Fraport AG richtete. Wegen desselben Sachverhalts haben die Kläger auch Strafanzeigen erstattet, die zur Erhebung von öffentlichen Anklagen in bislang drei Verfahren geführt haben. In allen diesen drei Verfahren hat das Gericht bereits die Anklagen verworfen, in einem dieser Verfahren bereits in der zweiten Instanz. Diese Entscheidungen wurden jeweils von den Anzeigerstattern in der ersten Instanz durch Beschwerde beziehungsweise in zweiter und dritter Instanz angefochten; über die betreffenden Rechtsmittel ist bislang nicht rechtskräftig

entschieden. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück.

Wie bereits in den Vorjahren berichtet, sind auf den Philippinen diverse Straf- und Ermittlungsverfahren gegen frühere Organmitglieder und Mitarbeiter der Fraport AG eingeleitet worden, an denen die Fraport AG meist nicht unmittelbar als Partei beziehungsweise Betroffene beteiligt ist. Am 21. Januar 2011 hat das philippinische Justizministerium eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich des Fraport-Konzerns wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet, die bisher allerdings noch nicht erfolgt ist. Der Ausgang dieser Verfahren könnte die Rechtmäßigkeit der Investition der Fraport AG auf den Philippinen infrage stellen und im Verurteilungsfall als Grundlage eines Einziehungsverfahrens von Vermögenswerten der Fraport AG auf den Philippinen dienen. Die Fraport AG geht hinsichtlich der in den Verfahren erhobenen Beschuldigungen, soweit hier bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Darüber hinaus schweben im Zusammenhang mit dem NAIA IPT3-Projekt Verfahren in Deutschland.

#### **Sonstige rechtliche Risiken**

Im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen besteht das Risiko von Steuernachzahlungen.

### **Risiken aus Investitionsprojekten**

Das Investitionsprogramm der Fraport AG unterliegt diversen Risiken. So können zum Beispiel Baukostensteigerungen, Lieferantenausfälle, Veränderungen in der Planung oder witterungsbedingte zeitliche Verzögerungen zu Mehrkosten führen.

Aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks könnten die zukünftigen Kapitalkosten aus den notwendigen Investitionsprogrammen eventuell nur eingeschränkt durch die erzielbaren Entgelte gedeckt werden.

### **Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten**

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

In Bulgarien (Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas durch Fraport Twin Star Airport Management AD) zeichnet sich nach der Wirtschaftskrise weiterhin ein anhaltendes Wachstum ab. In 2012 wird mit einem BIP-Wachstum von zirka 1,5% gerechnet, mittelfristig ist ebenso ein positiver Trend abzusehen. Dies bietet eine gute Voraussetzung dafür, dass das Luftverkehrswachstum weiter anhält. Relevant für das Wachstum des Tourismus sind aber vor allem die wirtschaftliche Situation in den Herkunftsländern der Touristen sowie das Preisgefüge im Vergleich zu anderen Feriendestinationen. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der anhaltenden Krise in Europa Destinationen im Niedrigpreissegment weiterhin wachsen werden. Die Touristikanbieter erwarten jedoch, dass es keine weitere Verschiebung von Touristenströmen von Nordafrika wie im letzten Jahr geben wird, so dass es zu einem geringen zusätzlichen Passagierwachstum kommen wird. Sollte sich aufgrund leichter wirtschaftlicher Erholung in Europa wieder ein Trend weg vom Low-Cost-Tourismus abzeichnen, bestünde ein – wenn auch vergleichsweise geringes – Risiko, dass preiswerte Urlaubsdestinationen wie Varna und Burgas gegenüber teureren Urlaubsregionen in Südspanien, Portugal oder Südfrankreich an Tourismusaufkommen verlieren werden.

Die Mehrzahl der Fluggäste in Varna und Burgas kommt aus Russland, Deutschland, England, weiteren europäischen Destinationen sowie Israel. Die Flugverkehrsentwicklung in Bulgarien ist demnach abhängig von der Konjunktorentwicklung in diesen Ländern sowie der Preisentwicklung anderer Urlaubsdestinationen. Burgas verzeichnete im Jahr 2011 ein Fluggastaufkommen von über 2 Mio Passagieren. Aufgrund der bisherigen Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste in der EU und der Vorschriften des bulgarischen Civil Aviation Acts muss nach Erreichen dieser Schwelle der Markt für einen zweiten Bodenverkehrsdienst-Anbieter geöffnet werden. Der erhöhte Wettbewerb wird zu einem Ertragsrückgang im Bereich der Bodenverkehrsdienste in Burgas führen. Für 2012 wird mit einem Marktanteil von 15% für Drittabfertiger gerechnet. In Varna wird das Erreichen der Zwei-Millionen-Schwelle in den nächsten Jahren nicht erwartet.

Fraport Twin Star unterliegt den bulgarischen wirtschaftlichen, rechtlichen sowie politischen Rahmenbedingungen und ist auf die Verlässlichkeit des staatlichen Konzessionsgebers und der lokalen Behörden angewiesen. Das Risiko politischer und/oder ökonomischer Instabilität ist in Bulgarien, einem vergleichsweise stabilen Mitgliedstaat der EU, als gering einzustufen. Gleiches gilt für das allgemeine Risiko nachteiliger Änderungen der regulatorischen beziehungsweise gesetzlichen Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften in Bulgarien.

An dem von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, ist ein bedeutender Pfeiler des



Passagierwachstums die steigende Zahl von Inlandpassagieren, die eng verbunden ist mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes. Der Eintritt von Low-Cost-Carriern in den peruanischen Markt hat diese Entwicklung noch verstärkt. Vor allem ärmeren Bevölkerungsschichten ist dadurch die Nutzung von Flugzeugen als Verkehrsmittel möglich.

Das Wirtschaftswachstum in Peru hängt vor allem von den Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten und der Exportentwicklung des Landes ab. Der Einbruch von Rohstoffpreisen oder der Rückgang von Exporten würde sich negativ auf das Konsumverhalten der Bürger und damit auch auf den inländischen Flugverkehr auswirken. Die vom IMF geschätzten BIP-Wachstumswerte für 2011 in Höhe von 6,6% sowie für 2012 in Höhe von 5,9% belegen für Peru jedoch ein weiterhin nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

LAP unterliegt neben den wirtschaftlichen auch den rechtlichen sowie politischen Rahmenbedingungen und ist auf die Verlässlichkeit des staatlichen Konzessionsgebers und der lokalen Behörden angewiesen. Insbesondere nach der Wahl des neuen Präsidenten Ollanta Humala in 2011 gab es Befürchtungen einer politischen und wirtschaftlichen Instabilität, die sich nachteilig auf den weiteren wirtschaftlichen Aufschwung sowie das Investitionsklima in Peru auswirken würde. Obwohl dieses Risiko nach wenigen Monaten im Amt noch nicht ausgeschlossen werden kann, stellt sich jedoch, entgegen der Erwartungen, die bisherige Arbeit der Regierung als sehr wirtschaftsorientiert dar.

Für die weitere Geschäftstätigkeit von LAP muss zudem der Einfluss und die Zusammenarbeit mit einer neu gegründeten Gewerkschaft berücksichtigt werden. Diese hat mit dem Management von LAP in 2011 erstmals einen Verhandlungsprozess über Lohnerhöhungen durchgeführt und abgeschlossen. Weitere Verhandlungsrunden werden jährlich stattfinden.

Die Türkei (Betrieb des Flughafens Antalya durch Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi A.S.) befindet sich nach wie vor inmitten einer Phase starken wirtschaftlichen Aufschwungs. Ein Ende dieses Trends ist für 2012 nicht abzusehen. Im Jahr 2010 betrug das Wirtschaftswachstum 8,9%. Im ersten Halbjahr 2011 erzielte die türkische Wirtschaft mit 10,2% die weltweit höchste Wachstumsrate. Neben der starken Binnennachfrage und der aufstrebenden Exportwirtschaft sind die positive demografische Struktur sowie die günstige geografische Lage die Säulen für weiteres Wachstum.

Bei den Parlamentswahlen im Juni 2011 erhielt die konservative AK-Partei erneut die absolute Mehrheit im Parlament. Die Regierung erwies sich als zuverlässig und Garant für die hohe innenpolitische Stabilität der letzten Jahre. In jüngerer Ver-

gangenheit sorgten die Bestrebungen der Türkei, ihre Rolle in der islamischen Welt zu stärken, allerdings für Irritationen in der westlichen Welt. Ungeachtet dessen, stehen die pro-westliche Orientierung der Türkei und ihre Stellung als strategisch wichtiger Partner auch für die EU außer Frage. In der Innenpolitik sind die zentralen Themen weiterhin die ungelöste Kurdenfrage und die Rolle des Islam in Politik und Gesellschaft.

Die Türkei bietet trotz Schwächen aufgrund des unterfinanzierten Bildungssektors, reformbedürftiger Sozialsysteme und ausbaufähiger Infrastruktur in abgelegenen Regionen nach wie vor ein stabiles politisches Umfeld und eröffnet somit Potenziale für zukünftiges Wirtschaftswachstum. Die durch die hohe Inflation und die Zinspolitik der türkischen Zentralbank begünstigte Abwertung der Türkischen Lira in 2011 führt zu einer Verteuerung von Importen (insbesondere Rohöl). Die hohe Abwertung der Türkischen Lira und das Leistungsbilanzdefizit könnten mittel- bis langfristig für die gesamtwirtschaftliche Situation der Türkei problematisch sein.

Insgesamt sind die Staatsfinanzen nach wie vor verhältnismäßig solide und das wirtschaftsfreundliche Steuersystem setzt Investitionsanreize. Im September 2011 wurde ein neues bilaterales Doppelbesteuerungsabkommen zwischen der Türkei und Deutschland unterzeichnet, welches das Ende 2010 ausgelaufene Abkommen ersetzt und bestehende sowie künftige Investitionen in die Türkei noch attraktiver macht. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat das Vertrauen der internationalen Investoren in den stabilen Wachstumstrend der Türkei nicht erschüttert.

Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismussektor, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies wird insbesondere durch den überproportionalen Anteil neuer und hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis untermauert. Damit stellt die Türkei schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar. Im Vergleich zum Vorjahr erzielte der Flughafen Antalya 2011 ein Passagierwachstum von 12,7%, welches einerseits durch die politischen Unruhen in Nordafrika zu Beginn des Jahres und durch den Visa-Entfall für russische Urlauber, aber auch substantiell durch die anhaltende Nachfrage nach Türkeireisen begünstigt wurde. Für die Saison 2012 haben die Reiseveranstalter bereits eine deutliche Aufstockung ihrer Hotelkontingente in der Region Antalya geplant. Trotz paralleler Ankündigung, die Preise um 2,5% bis vereinzelt 4% gegenüber der vergangenen Saison zu erhöhen, rechnen Tourismus-Experten weiterhin fest mit einer weiter wachsenden Nachfrage. Hauptgründe hierfür sind die anhaltende Wirtschaftskrise in Griechenland und die noch nicht vollends überwundenen Auswirkungen des politischen Umbruchs in Ägypten.

Angesichts von terroristischen Anschlägen gegen Militär- und Polizeieinrichtungen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten.

Risiken im Zusammenhang mit den Flughafen-Betreiberprojekten, die in der Regel lange Laufzeiten haben, ergeben sich insbesondere aus der Einschätzung der zukünftigen Luftverkehrsentwicklung. Ausbleibendes Wachstum oder rückläufiger Luftverkehr kann die Ertragsentwicklung der Konzessionsgesellschaften nachteilig beeinflussen, woraus sich auch Risiken für die Projektfinanzierungen ergeben können. Darüber hinaus können sich dadurch auch Risiken, wie zeitliche Verzögerungen, im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau von Flughafen-Infrastruktur innerhalb verbindlich festgelegter Zeiträume ergeben.

## Sonstige Risiken

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Konzern-Standorten nutzen. Die Fraport AG ist sich dabei bewusst, dass im Zuge des demografischen Wandels insbesondere am Standort Frankfurt der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte deutlich zunehmen wird. Daher wird die Fraport AG alle Anstrengungen unternehmen, um auch in Zukunft als verantwortungsvoller, attraktiver und wettbewerbsfähiger Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.

Qualifikation, Engagement und Arbeitszufriedenheit der Beschäftigten misst die Fraport AG eine Schlüsselrolle für ihren Unternehmenserfolg zu. Die Fraport AG verknüpft attraktive betriebliche Leistungen sowie die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg mit konkreten Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Damit will die Fraport AG Mitarbeitende langfristig an das Unternehmen binden und neue Beschäftigte gewinnen. Diesem Zweck dienen auch flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten.

Die Fraport AG investiert in Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden ihrer Beschäftigten. Dabei spielen Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte für den dauerhaften Erfolg bei der Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine herausgehobene Rolle. Mitarbeiterbe-

fragungen, die in allen personalstarken Konzern-Gesellschaften ein Mal jährlich als Vollerhebung durchgeführt werden, liefern der Fraport AG wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Über die Ergebnisse wird breit und transparent informiert, zahlreiche Schlussfolgerungen aus der Ergebnisanalyse werden gemeinsam mit den Beschäftigten entwickelt und in Maßnahmen zur dauerhaften Verbesserung von Arbeitsabläufen und Arbeitszufriedenheit gekleidet.

Aufgrund fluktuationsbedingter Veränderungen im Personalstand der Fraport AG besteht das Risiko nicht unerheblicher Beitragserhöhungen im Zusammenhang mit der umlagefinanzierten betrieblichen Altersversorgung der Mitarbeiter der Fraport AG.

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Konzern-Flughäfen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen sowie auch Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden. Der Versicherungsschutz der Fraport AG deckt die üblicherweise bei Flughafen-Unternehmen vorhandenen Risiken. Er umfasst insbesondere Schadeneignisse, die den Verlust oder die Beschädigung von Sachwerten einschließlich der daraus resultierenden Betriebsunterbrechung zur Folge haben, sowie Schadenersatzansprüche Dritter aus Betriebshaftpflichtrisiken der Fraport AG. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die Terrorismusrisiken im Bereich der Sach- und Haftpflichtversicherungen. Die Deckungen werden bei den Auslandsbeteiligungen nur in geringem Umfang über die Mitversicherung in Versicherungspolice der Fraport AG bereitgestellt, überwiegend erfolgt die Versicherung über eigene Policen. Für das Risiko von Umweltschäden durch Unfälle besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Mehrheitsbeteiligungen im In- und Ausland Versicherungsschutz bis zu einer Höhe von 32 Mio €.

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 Ausbausituation ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven IT-Sicherheitsmanagement trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den -Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorge-



geben. Deren Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden Restrisiken durch Versicherungen für gegebenenfalls auftretende Schadenfälle abgefangen, soweit möglich und sinnvoll.

## Gesamtrisikobeurteilung

Die Gesamtbewertung der Risikosituation hat ergeben, dass der Fortbestand der Fraport AG unter Substanz- und Liquiditätsgesichtspunkten nicht gefährdet ist und auf absehbare Zeit keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar sind. Sollte allerdings der Flughafen-Ausbau aufgrund der verbliebenen juristischen Risiken nicht wie geplant realisierbar sein, hätte dies neben der Abschreibung wesentlicher Teile der bereits getätigten Investitionen langfristig eine Schwächung der Marktposition des internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes Frankfurt zur Folge.

## Geschäftschancen

### Chancen aus der Entwicklung der Rahmenbedingungen

Nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009, mit teils dramatischen Folgen auch für den globalen Luftverkehr, folgte eine unerwartet gute konjunkturelle Erholungsphase 2010 und 2011, insbesondere auch in der Bundesrepublik Deutschland. Mit den damit einhergehenden kräftigen Zuwächsen im Passagierverkehr – Frankfurt erzielte 2010 und 2011 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,3% – konnte das Vorkrisenniveau deutlich übertroffen werden. Die aktuelle Schuldenkrise führte allerdings bereits seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs nachließ.

Nach Expertenmeinung ist gerade die deutsche Wirtschaft im Vergleich zu anderen europäischen Volkswirtschaften robust genug, um, nach einer kurzfristigen Konjunkturabschwächung in der ersten Jahreshälfte, ab dem zweiten Halbjahr 2012 wieder in die Wachstumszone zurückzukehren. Kurzfristig wird für die deutschen Flughäfen erwartet, dass sich der Verkehr an großen Flughäfen und damit auch in Frankfurt stärker entwickelt als an den weiteren Flughäfen. Mittelfristig sind die globalen und nationalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für einen anhaltenden Aufwärtstrend der Verkehrsleistung des Flughafens Frankfurt als positiv zu betrachten.

Weitgehend unabhängig von der aktuell gedämpften konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. Die

zentrale infrastrukturelle Basis für weitere Internationalisierung bietet vor allem der globale Luftverkehr.

Unterstützt wird dieser Trend durch die dynamische Entwicklung zahlreicher Schwellenländer – zum Beispiel der sogenannten „BRIC“-Länder (Brasilien, Russland, Indien und China) –, in denen derzeit neue Märkte mit dynamischem Wachstum entstehen. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern durch die zurückliegende Finanz- und Wirtschaftskrise und die aktuelle Schuldenkrise weit weniger oder fast überhaupt nicht beeinträchtigt.

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise, bislang aber nicht nachhaltig.

### Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Realisierung des Ausbauprogramms steigen die Kapazitäten am Standort Frankfurt. Um eine werthaltige Auslastung dieser neuen Kapazitäten zu erreichen, ist qualifiziertes Wachstum erforderlich. Die Grundlage für eine positive Entwicklung des Standorts ist eine dynamische Passagierentwicklung, die durch die neue Landebahn Nordwest und durch die schrittweise Erweiterung der Terminal-Infrastruktur möglich wird. Schwerpunkte der Vertriebsaktivitäten liegen dabei unverändert auf Destinationen der Wachstumsregionen Asiens sowie aus Lateinamerika und Afrika. Darüber hinaus sieht die Fraport AG in Zukunft 3 wesentliche Wachstumsmotoren:

#### AIRPORT-RETAIL

Zentrales Element der Wachstumspläne für das Retail-Geschäft ist nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandelsflächen in den Terminals. So werden beispielsweise mit der in 2012 geplanten Inbetriebnahme des neuen Flugssteigs A-Plus im Terminal 1 zusätzlich insgesamt 12.000 m<sup>2</sup> an Einkaufs- und Gastronomie-Flächen zur Verfügung stehen. Durch eine geeignete Steuerung des Passagierflusses soll zudem sichergestellt werden, dass die neuen Angebote durch die Passagiere optimal genutzt werden können.

#### EXTERNER GESCHÄFT

Das externe Geschäft ist nach erfolgter Portfolio-Bereinigung gut positioniert. Das Know-how der Fraport AG ist mittlerweile auf 4 Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden 4 weitere Flughäfen durch Beteiligungsgesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren zahlreiche Flug-

häfen mit Minderheitsbeteiligung oder unter Management-Verträgen das Portfolio. Aus einer positiven Entwicklung des bestehenden Beteiligungsportfolios wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis der Fraport AG in den nächsten Jahren weiter erhöhen. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft weiter auszubauen.

#### AIRPORT CITY

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

## NACHTRAGSBERICHT

Im Zusammenhang mit den Tarifverhandlungen zwischen der Fraport AG und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) fanden im Februar 2012 Warnstreiks am Frankfurter Flughafen statt. Die GdF ist als Spartengewerkschaft für rund 200 Beschäftigte der Bereiche Vorfeldkontrolle (Apron Control), Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht am Standort Frankfurt tätig. In Abhängigkeit von weiteren Streikmaßnahmen können sich wesentliche Auswirkungen auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt und damit auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ergeben.

Am 29. Februar 2012 unterzeichneten die Fraport AG, das Land Hessen sowie Vertreter der Luftverkehrswirtschaft die Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“. Im Rahmen der Erklärung wurden die Einführung sowie die Prüfung zusätzlicher Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sowie des Casa-Programms beschlossen. Zur Finanzierung der zusätzlichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes wurde die Gründung eines Regionalfonds mit einem Volumen von 335 Mio € beschlossen. An diesem Fonds wird sich die Fraport AG mit einem Betrag zwischen 15 und 20 Mio € beteiligen, wobei die Zahlungen gestaffelt über einen Zeitraum von 3 Jahren erfolgen werden. Die entsprechenden Beträge werden jeweils in Abhängigkeit vom Fortgang des Maßnahmenpakets gewährt. Darüber hinaus erfolgt eine Auswei-

tung des freiwilligen Casa-Programms der Fraport AG zum Ankauf besonders niedrig überflogener Immobilien in Flörsheim. Durch die Ausweitung der Verkaufsoption auf die gesamte Breite des Casa-Gebiets ergibt sich eine Verdoppelung des Programmolumens hinsichtlich der Anzahl betroffener Wohneinheiten. Dieses Casa 2-Programm hat einen finanziellen Umfang von rund 70 Mio €.

Darüber hinaus haben sich nach dem Bilanzstichtag keine wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG ergeben.

## PROGNOSEBERICHT

Die dem Prognosebericht zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie zum Beispiel durch Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder zusätzliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen der erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die aktuell in Deutschland anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Es ist nicht ausgeschlossen, dass zukünftige Änderungen der Rechnungslegungsstandards sich wesentlich auf die berichtete Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken können (siehe Anhang Tz. 4).

### Ausblick 2012

#### Zunehmende Unsicherheit der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds

Banken sowie führende nationale und internationale Wirtschaftsinstitute prognostizieren für die Weltwirtschaft 2012 ein weiter abgeschwächtes Wachstum von rund 3%. Risiken werden dabei insbesondere in der europäischen Staatsfinanzkrise gesehen, die die Refinanzierungsmöglichkeiten der Banken stark beeinflusst und damit zunehmend Auswirkungen auf die Realwirtschaft hat. Während für die asiatischen Schwellenländer, Nahost, Afrika sowie Teile Lateinamerikas weiterhin ein überproportionales Wachstum erwartet wird, wird für die Länder der Eurozone bestenfalls ein leichtes Schrumpfen der Wirtschaft (zirka -0,5%) angenommen. Das deutsche BIP sollte sich dabei mit einem Wachstum zwischen 0 und 1% besser entwickeln und in der zweiten Jahreshälfte 2012 wieder an Dynamik gewinnen. Für die USA wird aktuell ein Anstieg der Wirtschaftsleistung zwischen 1,8% und 2,7% angenommen. Gestützt durch die Schwellenländer sollte der Welthandel in 2012 mit rund 4% nur moderat zunehmen und damit das Preisniveau auf den Rohstoff-/Energiemärkten weitgehend stabil

halten (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel Rohöl in 2011 von rund 107 US-\$). Quellen: TECSON (1. Februar 2012), IMF (24. Januar 2012), OECD (November 2011), Deutsche Bank (7. und 9. Januar 2012), DekaBank (10. Februar 2012)

### **Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen für den deutschen Luftverkehr**

Im Juli 2008 hat das EU-Parlament der Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel zugestimmt. Demnach sollen ab 2012 alle Flüge, die von einem EU-Flughafen starten oder dort landen, in das EU-Emissionshandelssystem einbezogen werden. Maßstab für die Zuteilung der Luftverkehrszertifikate sind die durchschnittlichen Emissionen des Luftverkehrs pro Jahr zwischen 2004 und 2006. Für das Jahr 2012 werden Zertifikate in Höhe von 97% dieses Werts verteilt, in den Jahren 2013 bis 2020 nur noch 95%. Von diesen Zertifikaten werden im Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2012 85% nach einem Verteilungsschlüssel kostenlos den einzelnen Luftverkehrsbetrieben zugewiesen. Zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2020 sind es 82%. 15% der Zertifikate werden von den EU-Mitgliedstaaten versteigert. Die formelle Zuteilung der kostenlosen Zertifikate an die einzelnen Luftfahrzeugbetreiber übernehmen die Mitgliedstaaten. In erster Linie betrifft die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Treibhausgas-Emissionshandel Luftverkehrsgesellschaften. Indirekt sind jedoch auch Flughäfen betroffen, da zusätzliche Belastungen des Luftverkehrs eine geringere Wachstumsdynamik zur Folge haben können. Soweit einzelne Länder oder Fluggesellschaften aus einzelnen Ländern nicht an dem Emissionshandel teilnehmen sollten, könnte auch die relative Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und indirekt in der Folge europäischer Flughäfen beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich des sogenannten „Flughafenpakets“ hat die EU-Kommission Anfang Dezember 2011 einen Entwurf veröffentlicht. Die Verordnung enthält verschiedene Liberalisierungselemente, darunter auch Regelungen über den Marktzugang für Bodenabfertigungsdienste auf den EU-Flughäfen, eine Revision der bestehenden Slot-Verordnung sowie einen Entwurf für eine Verordnung zu den lärmbedingten Betriebsbeschränkungen. Angesichts des noch sehr frühen Stadiums des EU-Gesetzgebungsverfahrens können die hieraus resultierenden Auswirkungen noch nicht abgeschätzt werden.

Aufgrund einer Gesetzesinitiative der EU-Kommission zu einem einheitlichen Rechtsrahmen für Flughafen-Entgelte im März 2009 ist die Richtlinie 2009/12/EG in Kraft getreten. Nach Artikel 13 sollte die Umsetzung in nationales Recht bis zum 15. März 2011 erfolgen. Der Entwurf des 14. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes befindet sich derzeit noch im Gesetzgebungsverfahren, nach Beschlussfassung durch

die Bundesregierung hat der Bundesrat im ersten Durchgang dazu Stellung genommen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes hängt vom weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ab. Wir erwarten, dass sich das Umsetzungsgesetz in Bezug auf die Flughafen-Entgelte eng an die EU-Richtlinie anlehnt und dass auch schon bisher praktizierte Verfahren und Prinzipien wie beispielsweise die Durchführung von Konsultationen sowie die nicht-diskriminierende und transparente Gestaltung der Flughafen-Entgelte festgeschrieben werden.

Im September 2009 hat die EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen / Flugsicherung formell beschlossen. Resultierend aus dem Beschluss ist vorgesehen, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ab Dezember 2012 als oberste europäische Luftfahrtbehörde die Sicherheitsaufsicht für alle europäischen Flughäfen übernimmt. Um in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten und somit einen Teilaspekt des Single European Sky Programms zu realisieren, sollen alle regionalen Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement und die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-Gesetzgebung abgelöst werden. Der Gesetzgebungsprozess ist noch nicht abgeschlossen, so dass konkrete Auswirkungen auf Flughäfen noch nicht abschließend eingeschätzt werden können.

Insgesamt können sich die abzeichnenden Änderungen im rechtlichen Umfeld der Fraport AG zukünftig stark auf die deutsche Luftverkehrsbranche im Allgemeinen und damit auch auf die Fraport AG auswirken.

### **Weiterhin positive Entwicklung des Luftverkehrs prognostiziert**

Die langfristigen Luftverkehrsprognosen (15 bis 20 Jahre) gehen weiterhin von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum des weltweiten Passagieraufkommens von etwa 4% aus. Für 2012 liegen aufgrund der aktuellen Unsicherheit kaum belastbare Einschätzungen vor. Lediglich IATA gab im Dezember 2011 eine relativ große Bandbreite der Erwartungen 2012 in 2 Szenarien heraus: Passagiere zirka +4% bis -1,5% und Cargo in Tonnen zirka 0 bis -6%.

Der **Flughafen Frankfurt** wird von den positiven Angebotseffekten aus der Inbetriebnahme der neuen Landebahn profitieren. Die ersten Verkehrscoordinationen für den Sommerflugplan 2012 zeigen – trotz der gesamtwirtschaftlichen Unsicherheiten – für das Geschäftsjahr 2012 ein Passagierwachstum von etwa 4%. Insbesondere aufgrund der Streikmaßnahmen im Zusammenhang mit den Tarifaueinandersetzungen zwischen der GdF und der Fraport AG ist mit einem deutlich geringeren

Passagierwachstum zu rechnen. Für die Folgejahre wird unverändert von einer positiven Passagierentwicklung ausgegangen, so dass etwa im Jahr 2015 mit rund 65 Mio Passagieren gerechnet wird. Hinsichtlich des Cargo-Aufkommens werden mittelfristig – nach einer vorübergehenden Abschwächung – ebenfalls wieder deutliche Zuwachsraten in Höhe des Marktniveaus erwartet.

#### **Anstieg des Umsatzes und EBITDAs, Jahresüberschuss unter Vorjahresniveau**

Aufgrund der aktuell prognostizierten Verkehrsentwicklung rechnet die Fraport AG mit einem Anstieg des **Umsatzes** im Geschäftsjahr 2012. Neben den verkehrsmengenbedingten Mehreinnahmen wird sich weiterhin die vertraglich vereinbarte Erhöhung der Flughafen-Entgelte umsatzsteigernd auswirken. Die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus im Oktober 2012 wird zudem einen anteiligen positiven Effekt auf die Retail-Erlöse des Geschäftsjahres haben.

Im Zusammenhang mit der positiven Umsatzentwicklung rechnet die Fraport AG trotz der Streikeffekte mit einem Anstieg des **EBITDAs** in 2012 von mindestens 5%. Die **Abschreibungen** 2012 werden aufgrund der Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus sowie insbesondere der ganzjährigen Abschreibung der Landebahn Nordwest deutlich den Wert aus 2011 übersteigen. Das **EBIT** wird in etwa in Höhe des Vorjahresniveaus erwartet.

Das **Finanzergebnis** wird vor allem durch rückläufige Zinserträge und höhere Zinsaufwendungen beeinflusst. Letztere werden im Wesentlichen aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitzinsen resultieren. Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in 2011 sowie des Flugsteigs A-Plus wird die Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalzinsen während der Bauphase der Vermögenswerte entfallen, was den ausgewiesenen Zinsaufwand 2012 erhöhen wird.

Basierend auf der aktuellen Planung werden das **EBT** und der **Jahresüberschuss** 2012 unter dem Niveau von 2011 liegen. In Abhängigkeit von weiteren Streikmaßnahmen der GdF könnten die Ergebnisgrößen allerdings auch geringer als prognostiziert ausfallen. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie für das Geschäftsjahr 2012 stabil zu halten.

#### **Erwartete Vermögens- und Finanzlage**

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** der Fraport AG wird im Geschäftsjahr 2012 von anhaltenden **Investitionen** unter anderem in die Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus geprägt sein. Das Investitionsvolumen in Sachanlagen wird in etwa 700 Mio € betragen. Die Investitionstätigkeit wird sich auch in der **Kapi-**

**talflussrechnung** sowie der **Bilanz** der Fraport AG widerspiegeln. Im Zusammenhang mit der geplanten Rückführung langfristiger Schulden wird die **Bilanzsumme** 2012 trotz der Zunahme langfristiger Vermögenswerte unter dem Niveau von 2011 erwartet. Der Bestand kurzfristiger Vermögenswerte wird sich aufgrund des negativen **Free Cash Flows** verringern. Das **Eigenkapital** wie auch die **Eigenkapitalquote** werden sich wegen geplanter Zuführungen zu den Gewinnrücklagen in 2012 erhöhen. Trotz des steigenden Eigenkapitals wird die **Gearing Ratio** über dem Wert von 2011 liegen. Grund hierfür wird die zunehmende Netto-Verschuldung sein, die überproportional zum Eigenkapital zunehmen wird.

### **Vorschau 2013**

#### **Weiterhin gute operative Entwicklung erwartet**

Für das Geschäftsjahr 2013 rechnet die Fraport AG bei einer positiven Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit einer weiteren Zunahme des **Umsatzes** und **EBITDAs**. Auch für das **EBIT**, **EBT** sowie den **Jahresüberschuss** wird im Vergleich zu 2012 ein Anstieg erwartet. Unterstützt wird die Aufwärtsentwicklung durch die stufenweise Erhöhung der Start- und Landekapazität sowie durch den Anstieg der Flughafen-Entgelte. Der ganzjährige Betrieb des Flugsteigs A-Plus wird zudem die Retail- und Real Estate-Erlöse positiv beeinflussen. Negativ werden sich höhere **Abschreibungen** in Verbindung mit dem Flugsteig A-Plus auswirken. Für das **Finanzergebnis** wird auch im Jahr 2013 mit einer Verschlechterung gerechnet. Gründe hierfür werden erneut rückläufige Aktivierungen von Bauzeitzinsen sein, die auf die Fertigstellung des Flugsteigs A-Plus in 2012 zurückzuführen sein werden, sowie rückläufige Zinserträge. Für das Geschäftsjahr 2013 strebt der Vorstand bei derzeit erwarteter Geschäftsentwicklung an, die **Dividende** je Aktie stabil zu halten.

#### **Hohes Investitionsniveau prägt unverändert die Vermögens- und Finanzlage**

Die **Vermögens-** und **Finanzlage** der Fraport AG wird auch im Geschäftsjahr 2013 von anhaltenden **Investitionen** gekennzeichnet. Nach Inbetriebnahme des Flugsteigs A-Plus werden die Investitionsschwerpunkte auf dem Baubeginn des Terminal 3 sowie auf weiteren Modernisierungsinvestitionen der bestehenden Terminals insbesondere im Bereich Terminal 1 C liegen. Im Zusammenhang mit der geplanten Rückführung langfristiger Schulden wird die **Bilanzsumme** 2013 erneut unter dem Niveau von 2012 erwartet. Zuführungen zu den Gewinnrücklagen lassen das **Eigenkapital** sowie die **Eigenkapitalquote** auch in 2013 ansteigen. Ein negativ prognostizierter **Free Cash Flow** wird zu einem weiteren Anstieg der Netto-Verschuldung in 2013 führen. Die **Gearing Ratio** wird aufgrund des im Verhält-

nis zum Eigenkapital überproportionalen Anstiegs der Netto-Verschuldung über dem Wert von 2012 erwartet.

## Gesamtaussage zum Prognosebericht

### Trotz zunehmender Unsicherheiten positive Geschäftsaussichten für 2012 und 2013

Die erwartete konjunkturelle Abschwächung sowie die Einführung des EU-Emissionshandels in 2012 werden sich bremsend auf die Passagierentwicklung auswirken. Die Kapazitätsaufstockung durch die Landebahn Nordwest wird dagegen die Wettbewerbsposition des Flughafens Frankfurt und damit der Fraport AG stärken. Mittelfristig wird daher mit einem nachhaltigen Wachstum im Passagierverkehr gerechnet.

Aufgrund des prognostizierten Passagieranstiegs erwartet die Fraport AG in den kommenden Jahren einen Anstieg des Umsatzes und EBITDAs. Neben dem Verkehrszuwachs wird vor allem die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus positiven Einfluss auf die operative Ergebnisentwicklung haben. Der für die Stammbeschäftigten der Fraport AG geltende Zukunftsvertrag 2018 wird mittelfristig zu einer unterproportionalen Entwicklung der Personalkosten führen. Bei planmäßiger operativer Entwicklung wird der Jahresüberschuss aufgrund steigender Abschreibungen und dem sich langfristig verschlechternden Finanzergebnis in 2012 unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2011 liegen, mittelfristig aber wieder steigen.

Derzeit sind keine wesentlichen Risiken für die Finanzierung des Investitionsbedarfs am Standort Frankfurt erkennbar. Hinsichtlich weiterer Risiken im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung der Fraport AG wird auf den Chancen- und Risikobericht ab Seite 11 verwiesen.

Frankfurt am Main, den 5. März 2012

Fraport AG

Frankfurt Airport Services Worldwide

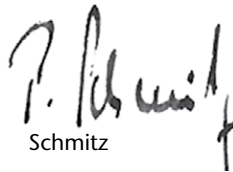
Der Vorstand



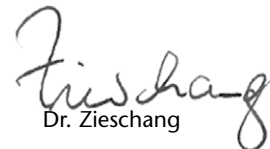
Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

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



# *Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2011*

## **JAHRESABSCHLUSS DER FRAPORT AG**

Gewinn- und Verlustrechnung	28
Bilanz	29
Entwicklung des Anlagevermögens	30
Anhang zum Jahresabschluss 2011	32
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	32
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	35
Ergänzende Angaben	48
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	66
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	67



## Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(5)	1.832,4	1.736,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	33,5	28,5
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	34,6	63,7
<b>Gesamtleistung</b>		<b>1.900,5</b>	<b>1.828,6</b>
Materialaufwand	(8)	-522,9	-492,1
Personalaufwand	(9)	-641,5	-640,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-238,8	-211,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-192,2	-206,4
<b>Betriebliches Ergebnis (EBIT)</b>		<b>305,1</b>	<b>279,0</b>
Erträge aus Beteiligungen	(12)	29,5	35,4
Zinsergebnis	(13)	-86,4	-78,7
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-0,2	0,0
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	11,3	11,1
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-45,8</b>	<b>-32,2</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>259,3</b>	<b>246,8</b>
Außerordentliches Ergebnis	(16)	0,0	-1,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(17)	-77,0	-7,2
<b>Jahresüberschuss</b>	(18)	<b>182,3</b>	<b>238,5</b>
<b>EBITDA</b>		<b>543,9</b>	<b>490,0</b>

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

— GRAFIK 10

# Bilanz

AKTIVA			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010
<b>A. Anlagevermögen</b>		<b>6.204,5</b>	<b>5.414,1</b>
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(19)	35,3	25,0
II. Sachanlagen	(20)	5.119,7	4.488,6
III. Finanzanlagen	(21)	1.049,5	900,5
<b>B. Umlaufvermögen</b>		<b>1.079,3</b>	<b>1.857,5</b>
I. Vorräte	(22)	14,1	8,6
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(23)	115,5	122,4
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(24)	101,0	112,3
IV. Wertpapiere	(25)	137,9	0,0
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(26)	710,8	1.614,2
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(27)	<b>32,1</b>	<b>27,8</b>
<b>D. Aktive latente Steuern</b>	(28)	<b>41,7</b>	<b>42,2</b>
<b>E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	(29)	<b>3,5</b>	<b>3,2</b>
		<b>7.361,1</b>	<b>7.344,8</b>

— GRAFIK 11

PASSIVA			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2010
<b>A. Eigenkapital</b>	(30)	<b>2.495,8</b>	<b>2.426,2</b>
I. Gezeichnetes Kapital		919,6	919,2
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 5,7 Mio € (Vorjahr 5,7 Mio €)		-0,8 918,8	-0,8 918,4
II. Kapitalrücklage		592,7	591,0
III. Gewinnrücklagen		868,9	796,8
IV. Bilanzgewinn		115,4	120,0
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	(31)	<b>17,2</b>	<b>19,0</b>
<b>C. Rückstellungen</b>	(32)	<b>515,8</b>	<b>459,0</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		<b>4.268,5</b>	<b>4.380,1</b>
I. Anleihen	(33)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(34)	2.858,4	2.978,0
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(35)	218,9	271,8
IV. Andere Verbindlichkeiten	(36)	241,2	180,3
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(37)	<b>49,9</b>	<b>53,2</b>
<b>F. Passive latente Steuern</b>	(38)	<b>13,9</b>	<b>7,3</b>
		<b>7.361,1</b>	<b>7.344,8</b>

— GRAFIK 12

## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio €	Anschaffungs- oder Herstellungskosten				Stand am 31.12.2011
	Stand am 1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Software	101,9	6,6	-5,1	11,3	114,7
	<b>101,9</b>	<b>6,6</b>	<b>-5,1</b>	<b>11,3</b>	<b>114,7</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.352,5	190,6	-23,7	705,3	5.224,7
Technische Anlagen und Maschinen	1.696,0	247,9	-22,2	537,6	2.459,3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	324,3	29,5	-15,7	5,3	343,4
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.857,6	427,7	-10,3	-1.263,5	1.011,5
	<b>8.230,4</b>	<b>895,7</b>	<b>-71,9</b>	<b>-15,3</b>	<b>9.038,9</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	402,4	139,8	-6,1		536,1
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	24,3	0,3	-2,1		22,5
Beteiligungen	198,3	0,1			198,4
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	83,5	5,9	-0,3		89,1
Wertpapiere des Anlagevermögens	270,1	294,2	-61,5	-83,8	419,0
Sonstige Ausleihungen	244,1	25,0	-167,0		102,1
Geleistete Anzahlungen	0,0				0,0
	<b>1.222,7</b>	<b>465,3</b>	<b>-237,0</b>	<b>-83,8</b>	<b>1.367,2</b>
<b>Gesamt</b>	<b>9.555,0</b>	<b>1.367,6</b>	<b>-314,0</b>	<b>-87,8</b>	<b>10.520,8</b>

						Bruttowerte		Nettowerte
	Stand am 1.1.2011	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschrei- bungen	Abschreibungen		Stand am 31.12.2010
						Stand am 31.12.2011	Stand am 31.12.2011	
	76,9	7,9	-4,8	-0,6		79,4	35,3	25,0
	<b>76,9</b>	<b>7,9</b>	<b>-4,8</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,0</b>	<b>79,4</b>	<b>35,3</b>	<b>25,0</b>
	2.150,7	140,7	-16,6	-0,5	-0,9	2.273,4	2.951,3	2.201,8
	1.351,5	67,1	-21,1	1,1		1.398,6	1.060,7	344,5
	238,5	23,1	-15,5			246,1	97,3	85,8
	1,1					1,1	1.010,4	1.856,5
	<b>3.741,8</b>	<b>230,9</b>	<b>-53,2</b>	<b>0,6</b>	<b>-0,9</b>	<b>3.919,2</b>	<b>5.119,7</b>	<b>4.488,6</b>
	144,0		-4,4			139,6	396,5	258,4
	2,1		-0,1			2,0	20,5	22,2
	95,8					95,8	102,6	102,5
	76,7					76,7	12,4	6,8
	0,0					0,0	419,0	270,1
	3,6					3,6	98,5	240,5
	0,0					0,0	0,0	0,0
	<b>322,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>317,7</b>	<b>1.049,5</b>	<b>900,5</b>
	<b>4.140,9</b>	<b>238,8</b>	<b>-62,5</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>4.316,3</b>	<b>6.204,5</b>	<b>5.414,1</b>

— GRAFIK 13

# Anhang zum Jahresabschluss 2011

## Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

### 1\_ Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2011 ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Satzung der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG) aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird unverändert das Gesamtkostenverfahren angewandt.

### 2\_ Bilanzstichtag, Anteilsbesitz und wesentliche Ereignisse

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2011.

#### Wesentliche Beteiligungsveränderungen und Unternehmensgründungen

Mit Kaufvertrag vom 26. Januar 2011 hat die Fraport Cargo Services GmbH ihre Geschäftsanteile an der APS Airport Personal Service GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2011 an die Fraport AG übertragen. Der Kaufpreis beträgt 14,7 Mio €.

Am 7. September 2011 hat die Fraport AG die Tochtergesellschaft Fraport Casa GmbH gegründet. Zweck der Gesellschaft ist der An- und Verkauf von Immobilien sowie deren Vermietung, Verpachtung, Verwaltung und Vermarktung. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 1,0 Mio €.

Des Weiteren hat die Fraport AG am 5. Dezember 2011 4 Tochtergesellschaften unter den Firmierungen FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, FRA – Verkehrszentrale GmbH, FRA – Vorfeldaufsicht GmbH und FRA – Positionsaufsicht GmbH gegründet. Das Stammkapital der Gesellschaften beträgt jeweils 25 Tsd €. Zweck der Gesellschaften ist die Erbringung von flughafenbezogenen Dienstleistungen.

Mit Kaufvertrag vom 6. Dezember 2011 wurde die Fraport Ground Services Austria GmbH verkauft. Der Veräußerungsgewinn beträgt 3,6 Mio €.

### 3\_ Währungsumrechnung

Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden zum Kurs am Tage des Geschäftsvorfalles oder mit dem niedrigeren beziehungsweise bei Verbindlichkeiten mit dem höheren Stichtagskurs angesetzt.

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

### 4\_ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. Weitere Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz der Fraport AG sowie entsprechende Zahlenangaben ergeben sich aus Tz. 5 ff.

#### Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich nutzungsbedingter planmäßiger und gegebenenfalls außerplanmäßiger Abschreibungen bewertet.

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

Die Fraport AG hat von dem Wahlrecht gemäß § 255 Absatz 3 HGB Gebrauch gemacht und aktiviert Zinsen für Fremdkapital, das zur Finanzierung der Herstellung eines Vermögensgegenstands verwendet wird, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen. Die Ansatzkriterien wurden in Anlehnung an die internationalen Rechnungslegungsnormen (IAS 23 Fremdkapitalkosten) festgesetzt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung (generell beziehungsweise konkret) Zinssätze zwischen 2,25 % und 4,80 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 58,8 Mio € (Vorjahr 53,0 Mio €) aktiviert. Diese betreffen geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau.

Die Fraport AG nimmt das Wahlrecht gemäß § 248 Absatz 2 Satz 1 HGB nicht in Anspruch und aktiviert keine selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens.

Im Rahmen der Übernahme beziehungsweise des Erwerbs von Grundstücken mit aufstehenden Gebäuden, die interimistisch genutzt werden, werden grundsätzlich die Anschaffungskosten der Gebäude auf Basis eines Ertragswertverfahrens ermittelt.

Interne Ingenieur-, Planungs- und Bauleistungen sowie Einkaufsleistungen und Leistungen kaufmännischer Projektleiter, die im Rahmen der Herstellung von Bauten und Anlagen anfallen, werden entweder gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) mit einem Abschlag für nicht aktivierungsfähige Aufwendungen von 15 % aktiviert oder die geleisteten Stunden mit einem um 13 % gekürzten Vollkostensatz des Mitarbeiters angesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden linear, und soweit möglich degressiv, auf der Grundlage des in 2003 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden gruppeneinheitlichen Nutzungsdauern vorgenommen:

PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN	
	Jahre
Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	3–25
Sachanlagen	
Gebäude und Platzanlagen	5–80
Technische Anlagen und Maschinen	3–50
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4–25

— GRAFIK 14

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 410 € werden im Zugangsjahr direkt als Aufwand erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 410 € bis 3.000 € werden über 5 Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt dagegen nach 5 Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren auch handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 0,4 Mio € belastet.

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

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

### Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. Weiterhin werden zinslose langfristige Darlehen auf den Barwert abgezinst. Zuschreibungen für in Vorjahren erfolgte Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der ursprüngliche Abschreibungsgrund entfallen ist. Gewinnanteile aus Personhandelsgesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG wurden Wertpapiere des Anlagevermögens erworben. Die Bewertung der Wertpapiere erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Rückstellungen.

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

### Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten für die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu durchschnittlichen Einstandskosten ermittelt. Die Herstellungskosten gemäß § 255 Absatz 2 HGB enthalten Einzelkosten für Material und Fertigung sowie angemessene Gemeinkosten und angemessene Teile des Werteverzehrs des Anlagevermögens, soweit dieser durch die Fertigung veranlasst ist.

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

### Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden

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

Die in 2006 aktivierten Ansprüche aus Körperschaftsteuerguthaben (siehe auch Tz. 24) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75 % p. a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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

#### Wertpapiere des Umlaufvermögens

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

#### Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 5,14 % (Vorjahr 5,15 %) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 2,5 % p. a. (Vorjahr 2,5 % p. a.) unterstellt. Für die Sterblichkeitsrate wurden die Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Klaus Heubeck angewendet. Das verwendete Anwartschaftsbarwertverfahren entspricht der „Projected Unit Credit Method“ gemäß IAS 19 (International Accounting Standards). Bei den Berechnungen wurde für die aktiven Vorstandsmitglieder wie im Vorjahr keine Gehaltsentwicklung unterstellt. Für die ehemaligen Vorstandsmitglieder gilt für das Ruhegehalt grundsätzlich die Bemessung nach dem Gesetz über die Anpassung von Dienst- und Versorgungsbezügen in Bund und Ländern 2003 / 2004 (BBVAnpG). Bei der Dynamisierung der anrechenbaren Bezüge von außertariflichen und leitenden Mitarbeitern wurden wie im Vorjahr 11 % in der Berechnung berücksichtigt.

#### Steuerrückstellungen

Steuerrückstellungen werden für noch nicht veranlagte Körperschaft-, Gewerbesteuer und ausländische Steuern sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

#### Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen umfassen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen. Diese sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung zur Abdeckung erkennbarer Risiken und ungewisser Verpflichtungen notwendig ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 253 Absatz 2 HGB abgezinst. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze im Geschäftsjahr zwischen 3,82 % und 5,05 % (Vorjahr zwischen 3,75 % und 5,11 %).

Die Ermittlung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen erfolgt gemäß § 253 Absatz 1 und 2 HGB unter Anwendung versicherungsmathematischer Methoden. Die Abzinsung für Altersteilzeit erfolgt mit 4,37 % (Vorjahr 4,36 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 5,14 % (Vorjahr 5,15 %). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,6 % angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr 245 potenzielle Anspruchsberechtigte einbezogen. Diese resultieren ausschließlich aus der in Vorjahren getroffenen Neuregelung der Altersteilzeit für operativ Beschäftigte bis einschließlich des Geburtsjahrgangs 1958. Den anspruchsberechtigten Beschäftigten werden die bisherigen tariflichen Konditionen der Altersteilzeit bis zum Ende der Laufzeit des Tarifvertrags der Bodenverkehrsdienste weiterhin angeboten.

#### Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert. Bei Ratenkäufen entspricht der Erfüllungsbetrag dem Barwert der noch zu zahlenden Raten. Die Abzinsung erfolgt im Geschäftsjahr auf Basis der von der Deutschen Bundesbank bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 2,06 % und 3,92 % (Vorjahr 1,16 % und 3,12 %).

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

#### Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken sowie zur Absicherung von Einkaufspreisen bei Betriebsstoffen eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Wenn möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen bei geschlossenen Positionen werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine geschlossenen Positi-



onen mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, werden einzeln bewertet und negative Marktwertänderungen in Form von Drohverlustrückstellungen erfolgswirksam erfasst. Gewinne aus positiven Marktwerten werden nicht realisiert.

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

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

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

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

Die Marktwerte der Derivate zur Absicherung von Preisänderungsrisiken von Betriebsstoffen werden anhand aktueller Börsenkurse ermittelt.

#### Aktienoptionsprogramme

Aktienoptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2011 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgt nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind.

#### Latente Steuern

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

#### Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz. Das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hatte unter dem Datum vom 19. Juli 2007 bestätigt, dass das Energieversorgungsnetz der Fraport AG die Voraussetzungen für ein Objektnetz nach § 110 Absatz 1 Nr. 1 EnWG a. F. erfüllte. Aufgrund des erteilten Objektnetzbescheids durch die Behörde war die Fraport AG von weitreichenden Vorschrif-

ten des Energiewirtschaftsrechts bei der Erstellung des Jahresabschlusses und der Unternehmensorganisation befreit.

Mit der Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) traten im August 2011 umfangreiche neue Bestimmungen in Kraft, unter anderem der allgemeine Wegfall des Objektnetzstatus. Die Fraport AG hat daraufhin den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, der im Vergleich zum Objektnetzstatus zwar mit eingeschränkten, aber erheblichen Erleichterungen im Vergleich zu Netzen der allgemeinen Versorgung verbunden ist.

Wesentliche Änderung für die Fraport AG durch die neuen Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des EnWG zu erstellen und offenzulegen.

Die Regelungen sind gemäß der Bundesnetzagentur erstmals ab dem Geschäftsjahr 2012 anzuwenden.

Die Anwendung der neuen Vorschriften des EnWG wird bei der Erstellung des Jahresabschlusses zu zusätzlichen, aber nicht wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abschlusserstellung führen.

## Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

### ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

#### 5\_ Umsatzerlöse

UMSATZERLÖSE		
in Mio €	2011	2010
Flughafen-Entgelte	634,7	562,9
davon Passagier-Entgelte	413,3	367,8
davon Start- und Lande-Entgelte	142,7	121,2
davon Abstell-Entgelte	40,0	37,0
davon Sicherheits-Entgelte	38,7	36,9
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	328,7	327,6
Infrastruktur-Entgelte	246,7	225,6
Sicherheitsdienstleistungen	83,9	90,1
Umsatzerlöse Real Estate	175,9	181,8
Umsatzerlöse Retail	167,7	150,7
Parkierung	77,0	72,9
Sonstige Umsatzerlöse	117,8	124,8
<b>Gesamt</b>	<b>1.832,4</b>	<b>1.736,4</b>

Die Entwicklung der Umsatzerlöse wird im Kapitel „Umsatz- und Ergebnisentwicklung“ des Lageberichts erläutert. Die Umsatzerlöse wurden wie im Vorjahr im Wesentlichen im Inland erzielt.

## 6\_ Andere aktivierte Eigenleistungen

ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Andere aktivierte Eigenleistungen	33,5	28,5

— GRAFIK 16

Die anderen aktivierten Eigenleistungen setzen sich aus Ingenieur-, Planungs-, Bauleistungsleistungen, Einkaufsleistungen von Fraport-Mitarbeitern und Leistungen kaufmännischer Projektleiter sowie sonstigen Werkleistungen zusammen. Die aktivierten Eigenleistungen fielen im Rahmen der Erweiterung, des Umbaus und der Modernisierung der Abfertigungsgebäude sowie deren brandschutztechnischer Ertüchtigung an. Darüber hinaus sind Eigenleistungen für das Ausbauprogramm und den Ausbau der Flughafen-Infrastruktur enthalten.

## 7\_ Sonstige betriebliche Erträge

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE		
in Mio €	2011	2010
Auflösungen von Rückstellungen	15,8	25,0
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen	3,6	0,0
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	2,2	2,2
Erträge aus Schadenersatzleistungen	1,8	2,0
Erträge aus der Währungsumrechnung	0,7	2,2
(davon realisiert)	(0,1)	(0,3)
Gewinne aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	0,6	0,6
Auflösung Rückstellung Frachtservice	0,0	21,5
Sonstige	9,9	10,2
<b>Gesamt</b>	<b>34,6</b>	<b>63,7</b>

— GRAFIK 17

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

Die Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen sind im Wesentlichen aus der Veräußerung der Fraport Ground Services Austria GmbH entstanden (Veräußerungsgewinn 3,6 Mio €).

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen beinhalten im Wesentlichen Erstattungen von Versicherungen aus Schadenfällen.

Die im Vorjahr vorgenommene Auflösung der Rückstellung Frachtservice in Höhe von 21,5 Mio € betrifft eine im Zusammenhang mit dem Betriebsübergang des Frachtservices in die Fraport Cargo Services GmbH gebildete Drohverlustrückstellung. Die Mitarbeiter, die nicht in die Fraport Cargo Services GmbH übergegangen sind, sind bei der Fraport AG verblieben und wurden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung bei der Fraport Cargo Services GmbH zur Erfüllung des Frachthandlings eingesetzt. Dafür wurden anteilig Kosten erstattet. Seit dem 1. Januar 2011 erfolgt durch die Fraport AG keine Kostenerstattung mehr, so dass die Rückstellung aufgelöst werden konnte.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen beträgt 20,2 Mio € (Vorjahr 49,0 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergeben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen (15,8 Mio €; Vorjahr 46,5 Mio €).

## 8\_ Materialaufwand

MATERIALAUFWAND		
in Mio €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-63,7	-72,9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-459,2	-419,2
Instandhaltung	-53,6	-53,6
Versorgungsleistungen	-83,7	-76,8
Sonstige Fremdleistungen	-321,9	-288,8
(davon Fremdpersonal)	(-164,2)	(-141,9)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-32,7)	(-17,8)
<b>Gesamt</b>	<b>-522,9</b>	<b>-492,1</b>

— GRAFIK 18

## 9\_ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

PERSONALAUFWAND		
in Mio €	2011	2010
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-509,7	-506,3
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-131,8	-133,8
(davon für Altersversorgung)	(-37,7)	(-36,5)
<b>Gesamt</b>	<b>-641,5</b>	<b>-640,1</b>

— GRAFIK 19

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

**DURCHSCHNITTliche ANZAHL DER MITARBEITER**

	2011	2010
Stammbeschäftigte	10.627	10.465
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	599	657
<b>Gesamt</b>	<b>11.226</b>	<b>11.122</b>

— GRAFIK 20

**10\_ Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen****ABSCHREIBUNGEN**

in Mio €	2011	2010
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-7,9	-8,7
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, Gebäude und Platzanlagen	-140,7	-119,6
Technische Anlagen und Maschinen	-67,1	-56,7
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-23,1	-26,0
<b>Gesamt</b>	<b>-238,8</b>	<b>-211,0</b>

— GRAFIK 21

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 227,5 Mio € sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 11,3 Mio € vorgenommen. Im Vorjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

**11\_ Sonstige betriebliche Aufwendungen**

— GRAFIK 22

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus Investitionen beinhalten insbesondere Aufwendungen aus Abbrüchen von Gebäuden und Anlagen.

Die in Vorjahren gebildete Rückstellung für das Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, die besonders niedrig überflogen werden (Fraport Casa), wurde in 2011 um 13,9 Mio € erhöht.

Am 13. Oktober 2011 ist die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main in Kraft getreten. Damit sind Eigentümer von in den Schutzzonen gelegenen Wohnungen und nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm schutzbedürftige Einrichtungen berechtigt, Anträge auf Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz zu stellen. Die Fraport AG ist bei Vorliegen der Voraussetzungen des Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm und der hierzu erlassenen Verordnungen verpflichtet, die Aufwendungen für diese passiven Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Hierfür wurde eine Rückstellung in Höhe von 73,5 Mio € gebildet. Davon wurden die im Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Aufwendungen in Höhe von 66,6 Mio € als Herstellungskosten der Landebahn Nordwest aktiviert. Die unabhängig vom Ausbau für den Bestandsflughafen entstehenden Aufwendungen in Höhe von 6,9 Mio € wurden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (siehe auch Tz. 32).

**SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Mio €	2011	2010
Mieten und Leasingaufwendungen	-27,6	-25,6
Versicherungen	-20,8	-20,5
Werbekosten	-19,3	-15,7
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-18,2	-13,8
Aufwand für Betriebsrestaurants	-16,9	-16,5
Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm	-13,9	-9,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-12,6	-12,8
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-7,4	-6,2
Passives Schallschutzprogramm	-6,9	0,0
Verluste aus dem Abgang von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	-5,6	-17,1
Schadenersatzleistungen	-5,2	-1,9
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-4,9	-11,0
(davon realisiert)	(-0,1)	(-0,2)
Sonstige Steuern	-3,5	-7,0
Wertberichtigungen auf Forderungen	-3,1	-2,3
Verluste aus dem Abgang von Finanzanlagen	-0,4	-1,2
Umweltschutz	0,0	-8,8
Sonstiges	-25,9	-36,1
<b>Gesamt</b>	<b>-192,2</b>	<b>-206,4</b>

— GRAFIK 22

Der Posten Sonstiges beinhaltet insbesondere Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt 8,0 Mio € (Vorjahr 25,7 Mio €) und ergibt sich im laufenden Geschäftsjahr insbesondere aus Verlusten aus Anlagenabgängen.

Die Fraport AG macht hinsichtlich der Angaben des Honorars des Abschlussprüfers von der Erleichterung gemäß § 285 Satz 1 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2011.

## 12\_ Erträge aus Beteiligungen

ERTRÄGE AUS BETEILIGUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	11,5	6,1
Lima Airport Partners S.R.L.	5,9	20,7
Fraport Cargo Services GmbH	5,1	0,0
Energy Air GmbH	2,6	1,8
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	1,0	1,3
APS Airport Personal Service GmbH	0,9	0,0
Fraport Asia Ltd.	0,0	1,0
Media Frankfurt GmbH	0,0	1,0
Übrige	2,5	3,5
<b>Gesamt</b>	<b>29,5</b>	<b>35,4</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(26,8)	(32,7)

— GRAFIK 23

## 13\_ Zinsergebnis

ZINSERTRÄGE UND ZINSAUFWENDUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	24,1	28,2
(davon Erträge aus der Abzinsung)	2,2	1,4
(davon aus verbundenen Unternehmen)	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-110,5	-106,9
(davon an verbundene Unternehmen)	-1,1	-0,3
<b>Gesamt</b>	<b>-86,4</b>	<b>-78,7</b>

— GRAFIK 24

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

ZUSAMMENSETZUNG ZINSEN UND ÄHNLICHE AUFWENDUNGEN		
in Mio €	2011	2010
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-96,1	-93,3
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-6,0	-7,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-1,8	-0,4
Übrige	-6,6	-5,4
<b>Gesamt</b>	<b>-110,5</b>	<b>-106,9</b>

— GRAFIK 25

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren überwiegend aus Termingeldanlagen. Die Gelder für die Anlagen stammen aus der Aufnahme kurz- und langfristiger Finanzmittel zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeit-zinsen) in Höhe von 58,8 Mio € (Vorjahr 53,0 Mio €) zu den Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

## 14\_ Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

WERTMINDERUNG AUF FINANZANLAGEN		
in Mio €	2011	2010
Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,2	0,0

— GRAFIK 26

## 15\_ Sonstiges Finanzergebnis

SONSTIGES FINANZERGEBNIS		
in Mio €	2011	2010
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14,8	16,8
Gewinne und Verluste aus Zins-sicherungsgeschäften	-3,6	-5,8
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
<b>Gesamt</b>	<b>11,3</b>	<b>11,1</b>
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(1,2)	(1,3)

— GRAFIK 27

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betreffen Zinszahlungen aus den im Rahmen des Asset-Managements getätigten Geldanlagen.

Im Geschäftsjahr 2011 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften in Höhe von 4,5 Mio € und Verluste in Höhe von 8,1 Mio € entstanden (im Vorjahr Gewinne in Höhe von 6,3 Mio € sowie Verluste in Höhe von 12,1 Mio €). Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung aufgrund des zum Bilanzstichtag gesunkenen Zinsniveaus ergeben. Die Verluste erhöhten die aus dem Vorjahr bestehende Dohverlustrückstellung auf 43,9 Mio € im laufenden Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glättstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Dohverluste realisiert (siehe auch Tz. 42).

## 16\_ Außerordentliches Ergebnis

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS		
in Mio €	2011	2010
Außerordentliche Erträge	0,0	0,0
Außerordentliche Aufwendungen	0,0	-1,1
<b>Gesamt</b>	<b>0,0</b>	<b>-1,1</b>

— GRAFIK 28

Die außerordentlichen Aufwendungen des Vorjahres resultierten aus der zum 1. Januar 2010 im Rahmen der BilMoG-Einführung vorgenommenen Bewertung von Wertpapieren des Anlagevermögens zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbeiter der Fraport AG zum beizulegenden Zeitwert.

## 17\_ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG		
in Mio €	2011	2010
Latente Ertragsteuern	-7,1	-6,6
Laufende Ertragsteuern	-69,9	-0,6
<b>Gesamt</b>	<b>-77,0</b>	<b>-7,2</b>

— GRAFIK 29

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Aufwendungen aus dem Abbau aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 0,5 Mio € sowie aus dem Aufbau passiver Steuerlatenzen in Höhe von 6,6 Mio € erfasst. Diese betreffen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens.

Der laufende Steueraufwand für das Geschäftsjahr 2011 beträgt 70,9 Mio €. Der Posten Steuern Vorjahre beläuft sich im Geschäftsjahr auf -1,0 Mio €.

Im Vorjahr wurde die steuerliche Außenprüfung der Fraport AG für die Jahre 1999 bis 2002 abgeschlossen und ergab eine Steuernachzahlung in Höhe von rund 20 Mio €. Die verbleibenden Rückstellungsbeträge in Höhe von rund 80 Mio € waren im Geschäftsjahr 2010 ergebniswirksam aufzulösen. Wesentlicher Gegenstand der Betriebsprüfung war die steuerliche Behandlung des Engagements in Manila.

## 18\_ Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

JAHRESÜBERSCHUSS UND ERGEBNISVERWENDUNG		
in Mio €	2011	2010
Gewinnvortrag	0,0	0,7
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>182,3</b>	<b>238,5</b>
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-66,9	-119,2
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>115,4</b>	<b>120,0</b>

— GRAFIK 30

Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 115,4 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,25 € je Aktie.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Eine von den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten ausgehende Entwicklung des Anlagevermögens ergibt sich aus dem als Anlage zum Anhang beigefügten Anlagenspiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2011).

## 19\_ Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 6,6 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 11,3 Mio € betreffen insbesondere sonstige Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 7,9 Mio € betreffen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

Aus Deinstallationen und Verschrottungen sind im laufenden Geschäftsjahr Buchverluste in Höhe von 0,2 Mio € entstanden (siehe auch Tz. 11).

## 20\_ Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 895,7 Mio €. Diese betreffen mit 427,7 Mio € Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminal-Anlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung sowie Leistungen zum Ausbau des Flughafens.

In den Zugängen zu den Anlagen im Bau sind aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 58,8 Mio € enthalten (siehe auch Tz. 4).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Vermögensgegenstands erstmals in 2011 zu Abschreibungen führenden Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau betreffen vor allem die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbauprogramm.

Abgänge ergeben sich im Wesentlichen aus Korrekturen von im Vorjahr erfassten Eingangsberechnungen, Gutschriften und Stornierungen, aus der Ausbuchung nicht mehr verwertbarer Planungsleistungen sowie aus Abbrüchen und Verschrottungen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 0,6 Mio € (siehe auch Tz. 7) sowie Buchverluste in Höhe von 5,4 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 11).

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 219,6 Mio € sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 11,3 Mio € vorgenommen (siehe auch Tz. 10).

## 21\_ Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 139,8 Mio € resultieren im Wesentlichen aus den Kapitalerhöhungen bei der Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH (AAV) in Höhe von 75,0 Mio € sowie bei der Fraport Asia Ltd. in Höhe von 28,9 Mio €.

Die in die AAV eingezahlten Kapitalbeträge wurden im Rahmen einer Kreditzusage in Höhe von insgesamt 165,8 Mio € zwischen AAV und Northern Capital Gateway LLC (NCG) weitergereicht.

Die getätigte Kapitaleinzahlung in die Fraport Asia Ltd. wurde als Kapitalerhöhung an die Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd. weitergegeben.

Die weiteren Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen mit 14,7 Mio € den Erwerb der Geschäftsanteile

der APS Airport Personal Service GmbH (APS) von der Fraport Cargo Services GmbH (FCS) sowie die Einzahlung des Stammkapitals in Höhe von 1,0 Mio € und die Einzahlung in die Kapitalrücklage in Höhe von 20,0 Mio € der im Geschäftsjahr gegründeten Fraport Casa GmbH.

Die Abgänge der Anteile an verbundenen Unternehmen mit 6,1 Mio € betreffen mit 4,4 Mio € den Verkauf der Fraport Ground Services Austria GmbH, mit 0,5 Mio € die Rückzahlung der zweckgebundenen Kapitalrücklage der FCS, die zur Gründung der APS von der Fraport AG an die FCS gezahlt wurde sowie die Rückzahlung der von der Fraport AG in 2008 und 2009 geleisteten Kapitaleinlage in Höhe von 1,2 Mio € der Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG.

Die Abgänge zu den Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 2,1 Mio € betreffen die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG von 0,9 Mio € sowie die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an Air-Transport IT Services, Inc. von 1,2 Mio €.

Bei dem Zugang zu den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht in Höhe von 5,9 Mio € handelt es sich um die Vergabe eines Gesellschafterdarlehens an die N\*ICE Aircraft Services & Support GmbH.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 11,3 Mio €. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 58,2 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 58,3 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 32).

Die verrechneten Wertpapiere enthalten Anteile an inländischen oder vergleichbaren ausländischen Investmentanteilen im Sinne des § 1 beziehungsweise § 2 Absatz 9 InvG von mehr als 10%:

### ANTEILE AN INVESTMENTVERMÖGEN

in Mio €	Buchwert/ Marktwert	Ausschüttung des Geschäfts- jahres	Anlageziele
Geldmarkt- nahe Fonds	15,9	–	am Geldmarkt orientierte Rendite
Mischfonds	10,3	0,2	mittel- bis lang- fristiges Kapitalwachstum
<b>Gesamt</b>	<b>26,2</b>	<b>0,2</b>	

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 294,2 Mio € betreffen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Wertpapiere in Höhe von 83,8 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 25).

Die Abgänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 61,5 Mio € betreffen Rückzahlungen getätigter Geldanlagen in Wertpapiere.

Zum Bilanzstichtag 2011 sind in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (214,6 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (212,5 Mio €) liegen. Weil diese Marktwertänderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen sind und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfindet, handelt es sich um eine voraussichtlich nicht andauernde Wertminderung.

Die Zugänge in Höhe von 25,0 Mio € und Abgänge in Höhe von 167,0 Mio € bei den sonstigen Ausleihungen betreffen im Wesentlichen Zukäufe beziehungsweise Rückzahlungen von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

## 22\_ Vorräte

VORRÄTE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,1	8,6

— GRAFIK 32

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

## 23\_ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	115,5	122,4

— GRAFIK 33

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

## 24\_ Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

— GRAFIK 34

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Gewinnansprüchen.

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

Gemäß § 37 Absatz 4 KStG n.F. war das Körperschaftsteuerguthaben der Fraport AG letztmals 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 10 gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist un-

ANDERE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE								
in Mio €	31.12.2011	Restlaufzeit			31.12.2010	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	13,7	13,7	–	–	1,4	1,4	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,4	1,4	–	–	9,3	9,3	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	85,9	56,4	25,1	4,4	101,6	67,8	25,1	8,7
davon Zinsforderungen	(10,9)	(10,9)			(28,6)	(28,6)		
davon Körperschaftsteuerguthaben	(29,3)	(5,4)	(19,5)	(4,4)	(33,6)	(5,4)	(19,5)	(8,7)
davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn	(5,6)		(5,6)		(5,6)		(5,6)	
<b>Gesamt</b>	<b>101,0</b>	<b>71,5</b>	<b>25,1</b>	<b>4,4</b>	<b>112,3</b>	<b>78,5</b>	<b>25,1</b>	<b>8,7</b>

— GRAFIK 34



verzinslich. Die Auszahlung erfolgte erstmals im Jahr 2008 und zukünftig jeweils am 30. September eines jeden Jahres.

Das Körperschaftsteuerguthaben beträgt zum 31. Dezember 2011 rund 36,6 Mio € (Vorjahr 42,9 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75% abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs beträgt zum Bilanzstichtag insgesamt rund 29,3 Mio € (Vorjahr 33,6 Mio €).

In Vorjahren wurde eine Rückdeckungsversicherung für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände abgeschlossen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2011 16,3 Mio €. Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert beträgt zum Abschlussstichtag 16,9 Mio €. Davon wurden 13,4 Mio € mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,5 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 29 und 32). Der Zinsertrag in Höhe von 0,5 Mio € aus der Rückdeckungsversicherung wurde mit den Zinsaufwendungen aus der Rückstellung verrechnet.

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrages mit der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH in 2009 aufgelaufenen Verluste in Höhe von 5,6 Mio € wurden in den sonstigen Verbindlichkeiten erfasst. Gleichzeitig stellt das Land Rheinland-Pfalz die Fraport AG von dieser Ausgleichspflicht frei. Hierfür wurde in 2009 eine Forderung in gleicher Höhe eingestellt.

## 25\_ Wertpapiere

WERTPAPIERE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Sonstige Wertpapiere	137,9	0,0

— GRAFIK 35

Im Geschäftsjahr wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 54,3 Mio € erworben. Weiterhin wurden Wertpapiere mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr in Höhe von 83,8 Mio € von den Wertpapieren des Anlagevermögens in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 21).

## 26\_ Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

KASSENBESTAND UND GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Kurzfristige Termingelder	680,0	1.601,1
Sonstige	30,8	13,1
<b>Gesamt</b>	<b>710,8</b>	<b>1.614,2</b>

— GRAFIK 36

Die kurzfristigen Termingelder betreffen insbesondere Anlagen in Landeswährung. Die Gelder stammen im Wesentlichen aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Die sonstigen Guthaben betreffen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

## 27\_ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Baukostenzuschüsse	18,6	14,1
Sonstige	13,5	13,7
<b>Gesamt</b>	<b>32,1</b>	<b>27,8</b>

— GRAFIK 37

Baukostenzuschüsse oder zuschussähnliche Abgrenzungsbeträge werden überwiegend an Dritte für die Errichtung von Anlagen nach speziellen Anforderungen der Fraport AG vergeben. Es erfolgt eine aufwandswirksame Verteilung über mehrere Perioden.

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 2,9 Mio € (siehe auch Tz. 33).

## 28\_ Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 41,7 Mio € (Vorjahr 42,2 Mio €) betreffen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen liegt ein Ertragsteuersatz von rund 31% zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestehen weder Verlust- noch Zinsvorträge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

## ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2011	918,4	591,0	36,5	760,3	120,0	2.426,2
Dividendenzahlung					-114,8	-114,8
Kapitalerhöhung	0,4	1,7				2,1
Jahresüberschuss					182,3	182,3
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				72,1	-72,1	0,0
Stand 31.12.2011	918,8	592,7	36,5	832,4	115,4	2.495,8

— GRAFIK 38

## ENTWICKLUNG DER IM UMLAUF BEFINDLICHEN UND DER EIGENEN AKTIEN NACH § 160 AKTG

	Ausgegebene Aktien	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand	
	Stück	Stück	Betrag am Grundkapital	Anteil am Grundkapital
			in €	in %
Stand 1.1.2011	91.915.588	91.838.223	77.365	0,0842
Mitarbeiteraktienprogramm				
Kapitalerhöhung (29.6.2011)	40.279	40.279		
Stand 31.12.2011	91.955.867	91.878.502	77.365	0,0841

— GRAFIK 39

## 29\_ Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung (16,9 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,5 Mio € wird unter dem Posten Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 24 und 32).

## 30\_ Eigenkapital

— GRAFIK 38

### Gezeichnetes Kapital

Die Erhöhung des gezeichneten Kapitals in Höhe von 0,4 Mio € betrifft die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Durch die Umsetzung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes müssen seit 1. Januar 2010 die in mehreren Tranchen in 2002 im Zusammenhang mit der Vergütung des Vorstands erworbenen eigenen Anteile offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt werden.

Somit setzt sich das gezeichnete Kapital nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 91.878.502 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen. — GRAFIK 39

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden am 29. Juni 2011 zu einem Preis von 52,17 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

### Genehmigtes Kapital

Mit der Hauptversammlung am 27. Mai 2009 wurde das bestehende genehmigte Kapital aufgehoben und ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von bis dahin 5,5 Mio € geschaffen. Das neue genehmigte Kapital ermächtigt den Vorstand, bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen.

Von diesem genehmigten Kapital wurden in 2011 402.790 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet.

— GRAFIK 40

ENTWICKLUNG DES GENEHMIGTEN KAPITALS		
	Anzahl Aktien	Wert je Aktie in €
Genehmigtes Kapital zum 31.12.2010	493.141	10,00
Verwendung genehmigtes Kapital Mitarbeiteraktienprogramm	-40.279	10,00
<b>Verbleibendes genehmigtes Kapital zum 31.12.2011</b>	<b>452.862</b>	<b>10,00</b>

— GRAFIK 40

Zum 31. Dezember 2011 verbleibt somit ein genehmigtes Kapital von 4,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und den von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

### Bedingtes Kapital

In der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung dient auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). Vorstand und Aufsichtsrat waren ermächtigt, bis zum 31. August 2009 insgesamt bis zu 1.515.000 Aktienoptionen nach näherer Maßgabe der diesbezüglichen Bestimmungen an Bezugsberechtigte auszugeben. Für Aktien, die im Rahmen der erfolgsabhängigen Vergütung bis 2010 an Vorstände ausgegeben wurden, besteht teilweise eine Sperrfrist von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2011 beträgt 5,7 Mio €. In 2011 wurden keine Bezugsrechte ausgeübt, da die Ausübungshürde nicht erreicht wurde.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des Aktienoptionsplans 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des Aktienoptionsplans 2005 aufgrund der vorstehenden Ermächtigung ausgegeben wurden, von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen, die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Anteile, mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder eine Barzahlung erfüllt.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 2.016.150 Bezugsrechte ausgegeben.

### Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage in Höhe von 1,7 Mio € resultiert aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (42,17 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 40.279 Aktien).

### Gewinnrücklagen

Vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2011 werden 66,9 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin werden rund 5,2 Mio € aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2010 in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

### Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,25 € je Aktie (Vorjahr 1,25 € je Aktie). Auf Tz. 18 wird verwiesen.

### Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt ausschüttungssperre Betrag in Höhe von 28,5 Mio € (Vorjahr 35,1 Mio €) setzt sich wie folgt zusammen:

- \_ 27,8 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- \_ 0,7 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

## 31\_ Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen (AV)

SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZUM AV		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	17,2	19,0

— GRAFIK 41

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

## 32\_ Rückstellungen

RÜCKSTELLUNGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen	19,5	19,1
Steuerrückstellungen	72,6	82,6
Sonstige Rückstellungen	423,7	357,3
<b>Gesamt</b>	<b>515,8</b>	<b>459,0</b>

— GRAFIK 42

**RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN**

in Mio €	1.1.2011	Verbrauch	Zuführung	Davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2011
Pensionsverpflichtungen	12,3	-1,5	1,2	(1,2)	12,0
Sonstige Pensionszusagen	6,8	-0,2	0,9	(0,3)	7,5
<b>Gesamt</b>	<b>19,1</b>	<b>-1,7</b>	<b>2,1</b>	<b>(1,5)</b>	<b>19,5</b>

— GRAFIK 43

**SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN**

in Mio €	1.1.2011	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2011
Personal	126,4	-53,4	-11,6	41,3	(0,3)	102,7
Passiver Schallschutz	0,0	0,0	0,0	73,5	(0,0)	73,5
Ökologischer Ausgleich	47,7	-1,1	0,0	3,7	(2,3)	50,3
Derivative Finanzinstrumente	40,4	0,0	-4,6	8,1	0,0	43,9
Umwelt	34,3	-6,5	0,0	0,8	(0,8)	28,6
Übrige	108,5	-36,7	-4,1	57,0	(0,0)	124,7
<b>Gesamt</b>	<b>357,3</b>	<b>-97,7</b>	<b>-20,3</b>	<b>184,4</b>	<b>(3,4)</b>	<b>423,7</b>

— GRAFIK 44

**Rückstellungen für Pensionen**

— GRAFIK 43

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

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

Die zur Insolvenzsicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände in Vorjahren abgeschlossene Rückdeckungsversicherung wurde im Geschäftsjahr mit den korrespondierenden Rückstellungen in Höhe von 13,4 Mio € verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 24).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal – (ATV-K)) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich wie im Vorjahr auf 6,2% des zusatzversorgungspflichtigen Entgelts; hiervon übernimmt der Arbeitgeber 5,7%, die Eigenbeteiligung der Arbeitnehmer beträgt 0,5%. Daneben wird gemäß § 63 der ZVK-Satzung (ZVKS) vom Arbeitgeber ein steuerfreies Sanierungsgeld von 2,3% vom zusatzversorgungspflichtigen Entgelt erhoben. Das Sanierungsgeld erhöhte sich ab Januar 2010 um 0,9%-Punkte auf 2,3%. Für einen Teil der Pflichtversicherungen (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. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 437,7 Mio €. Bei den über die ZVK durchgeführten Verpflichtungen handelt es sich um mittelbare Pensionsverpflichtungen, für die gemäß Artikel 28 Absatz 1 Satz 2 EGHGB keine Rückstellungen gebildet wurden.

**Steuerrückstellungen**

Steuerrückstellungen in Höhe von 72,6 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

**Sonstige Rückstellungen**

— GRAFIK 44

Personal betreffende Rückstellungen wurden zu einem großen Teil für die Regelungen der Altersteilzeit, für Anreizsysteme für die Beschäftigten der Fraport AG sowie für Ansprüche aus Zeitguthaben gebildet.

Aufgrund der Verpflichtung zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen wurde eine Rückstellung in Höhe von 73,5 Mio € gebildet. Davon wurden die im Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Aufwendungen in Höhe von 66,6 Mio € als Herstellungskosten der Landebahn Nordwest aktiviert. Die unabhängig vom Ausbau für den Bestandsflughafen entstehenden Aufwendungen in Höhe von 6,9 Mio € wurden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (siehe auch Tz. 11).

ANLEIHEN								
in Mio €	31.12.2011	Restlaufzeit			31.12.2010	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	–	–	950,0	950,0	–	–	950,0

— GRAFIK 45

VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER KREDITINSTITUTEN								
in Mio €	31.12.2011	Restlaufzeit			31.12.2010	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.858,4	172,7	1.743,6	942,1	2.978,0	118,1	1.487,8	1.372,1

— GRAFIK 46

VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN								
in Mio €	31.12.2011	Restlaufzeit			31.12.2010	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	218,9	154,0	48,6	16,3	271,8	211,7	43,3	16,8

— GRAFIK 47

ANDERE VERBINDLICHKEITEN								
in Mio €	31.12.2011	Restlaufzeit			31.12.2010	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,4	1,4	–	–	0,5	0,5	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	117,3	117,3	–	–	78,3	78,3	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15,8	15,8	–	–	6,4	6,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	106,7	41,1	58,0	7,6	95,1	44,4	40,7	10,0
davon aus Steuern	(2,8)	(2,8)	–	–	(6,6)	(6,6)	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	–	–	–	–	(0,2)	(0,2)	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>241,2</b>	<b>175,6</b>	<b>58,0</b>	<b>7,6</b>	<b>180,3</b>	<b>129,6</b>	<b>40,7</b>	<b>10,0</b>

— GRAFIK 48

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

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente beinhaltet Rückstellungen in Höhe von 43,9 Mio € für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften (Vorjahr 40,3 Mio €) (siehe auch Tz. 42).

Umweltrückstellungen sind insbesondere für voraussichtliche Sanierungskosten für die Beseitigung von Verunreinigungen des Grundwassers auf dem Flughafen-Gelände, für Umweltbelastungen im Südbereich des Flughafens sowie Asbestschäden in Gebäuden gebildet worden. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere für Rabatte und Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen sowie Schadenfälle gebildet.

Weiterhin sind in dem Posten Rückstellungen für das von der Fraport AG in Vorjahren initiierte Immobilien-Ankauf- und Ausgleichsprogramm für Wohnimmobilien, die besonders niedrig

überflogen werden (Fraport Casa), in Höhe von 26,4 Mio € (Vorjahr 12,9 Mio €) enthalten.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen in Vorjahren erworbenen Wertpapieren in Höhe von 58,3 Mio € (Vorjahr 47,1 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 21).

In Höhe von 1,0 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (Vorjahr 0,9 Mio €).

### 33\_ Anleihen

— GRAFIK 45

Zur weiteren Aufstockung der Vorratsfinanzierung wurde in 2009 eine Anleihe mit einem Volumen von 800 Mio € platziert. Die Anleihe wurde mit einem Kupon von 5,25 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von 10 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,832 %.

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

### 34\_ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

— GRAFIK 46

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

### 35\_ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— GRAFIK 47

### 36\_ Andere Verbindlichkeiten

— GRAFIK 48

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten mit 45,9 Mio € (Vorjahr 28,6 Mio €) Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer im laufenden Jahr neu gefassten Vereinbarung zwischen

der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen.

Weiterhin sind in dem Posten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 20,0 Mio € (Vorjahr 21,6 Mio €) im Zusammenhang mit einer im Vorjahr neu gefassten Vereinbarung zwischen der Fraport AG, Energy Air GmbH und der Mainova AG enthalten. Die Vereinbarung regelt die Versorgung des Frankfurter Flughafens mit Kälte einschließlich der Bereitstellung und Unterhaltung der für die Kältelieferung erforderlichen Anlagen.

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

Weiterhin beinhaltet der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 33).

### 37\_ Passive Rechnungsabgrenzungsposten

PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Mietvorauszahlungen	9,0	9,5
Vorausbezahlte Erbbauzinsen / Mietabgaben	3,9	5,2
Infrastrukturbeiträge	21,7	22,4
Sonstige	15,3	16,1
<b>Gesamt</b>	<b>49,9</b>	<b>53,2</b>

— GRAFIK 49

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

### 38\_ Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 13,9 Mio € (Vorjahr 7,3 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betreffen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede des Sachanlagevermögens.

## ERGÄNZENDE ANGABEN

### 39\_ Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

#### Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2011 bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Bürgschaften	4,6	4,7
Gewährleistungsverträge	246,6	248,8
davon Vertragserfüllungs-garantien	128,5	160,3
Sonstige	13,5	41,7
<b>Gesamt</b>	<b>264,7</b>	<b>295,2</b>

— GRAFIK 50

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Gewährleistungsverträge resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit unseren nationalen sowie internationalen Beteiligungsprojekten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen keine Anzeichen, dass die Vertragsbedingungen nicht erfüllt werden und die Fraport AG aufgrund der Gewährleistungsverträge in Anspruch genommen wird.

Im Folgenden werden die wesentlichen Gewährleistungsverträge beziehungsweise Vertragserfüllungsgarantien erläutert.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,0 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten (Vorjahr 29,9 Mio € /40,0 Mio US-\$).

Zwischen der GMR Holdings Private Ltd., der Fraport AG und der ICICI Bank Ltd. wurde eine Vertragserfüllungsgarantie im Zusammenhang mit der Modernisierung, dem Ausbau und dem Betrieb des Flughafens in Neu Delhi, Indien, in Höhe von 43,7 Mio € (3.000 Mio INR) abgeschlossen, die jedoch eine Rückhaftung der Fraport AG ausschließt. Sollte der Vertragspartner GMR Holdings Private Ltd. seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen, ist es – aufgrund der Tatsache, dass die Fraport AG Vertragspartei ist – nicht ausgeschlossen, dass die Fraport AG in Anspruch genommen werden kann. Darüber hinaus gewährte Garantien an Delhi International Airport Private Ltd. in Höhe von 28,2 Mio € (1,7 Mrd INR) sind weggefallen.

Im Zusammenhang mit dem Terminal-Betrieb am Flughafen Antalya hat die Fraport AG für die Beteiligung an der Konzessionsgesellschaft eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 35,6 Mio € übernommen.

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 8,9 Mio € (11,5 Mio US-\$), welche im Rahmen des Betriebs am Flughafen Lima, Peru, abgeschlossen wurde. Die Höhe der Garantie wird regelmäßig angepasst und ist abhängig von den bereits erfüllten Investitionsverpflichtungen unserer Tochtergesellschaft in Lima.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 9,0 Mio € übernommen.

Im Rahmen der bestehenden Management-Verträge mit der General Authority of Civil Aviation, Saudi-Arabien, für die Flughäfen Riad und Jeddah, hat die Fraport AG Vertragserfüllungsgarantien in Höhe von insgesamt 8,5 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebs-gesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 53,9 Mio €.

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN		
in Mio €	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	149,8	158,8
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	19,6	19,3
fällig innerhalb der darauf folgenden 4 Jahre	37,2	37,9
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	93,0	101,6
Bestellobligo	741,6	835,2
davon für Baumaßnahmen	336,7	580,9
davon Sonstiges	404,9	254,3
Sonstiges	104,6	192,6
<b>Gesamt</b>	<b>996,0</b>	<b>1.186,6</b>
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	(216,0)	(184,7)

— GRAFIK 52

Die Position Sonstiges beinhaltet im Wesentlichen eine Kreditzusage an die Northern Capital Gateway LLC zur Finanzierung der Entwicklung und Modernisierung des Flughafens Pulkovo in St. Petersburg. Dieses Gesellschafterdarlehen wird über die AAV an NCG vergeben, wobei Fraport sich zur Bereitstellung der finanziellen Mittel verpflichtet hat. Zum Bilanzstichtag bestehen somit finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 74,9 Mio €. Weitere Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen am indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport wurden um 16,1 Mio € (962 Mio INR) auf 21,9 Mio € (1,5 Mrd INR) reduziert.



#### RAHMENBEDINGUNGEN DER MSOP-TRANCHEN

	Ausgabezeitpunkt	Ende Sperrfrist	Ende Ausübungszeitraum	Ausübungshürde	Ausübungspreis	Beizulegender Zeitwert <sup>2</sup>
				in €	in €	in €
<b>MSOP 2005:</b>						
Tranche 2005	6. Juni 2005	6. Juni 2008	25. März 2010	39,49	32,91 <sup>1</sup>	10,96
Tranche 2006	18. April 2006	18. April 2009	26. März 2011	75,60	63,00 <sup>1</sup>	19,27
Tranche 2007	17. April 2007	17. April 2010	24. März 2012	66,12	55,10 <sup>1</sup>	18,42
Tranche 2008	3. Juni 2008	3. Juni 2011	3. Juni 2013	54,30	45,25 <sup>1</sup>	13,40
Tranche 2009	10. April 2009	10. April 2012	28. März 2014	30,20	25,17 <sup>1</sup>	8,55

<sup>1</sup> Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel  
<sup>2</sup> zum Ausgabezeitpunkt

— GRAFIK 53

#### ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN AUSGEGEBENEN BEZUGSRECHTEN

	Gesamt	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Vorstand	Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	Führungskräfte der Fraport AG
		in €			
Ausgegebene Bezugsrechte Stand 1.1.2011	775.600	45,90	178.000	111.650	485.950
Verfallen in 2011	-148.300	81,05	-30.000	-17.850	-100.450
Bestand ausgegebene Bezugsrechte am 31.12.2011	627.300	29,00	148.000	93.800	385.500

— GRAFIK 54

## 40\_ Aktienoptionsprogramme

### Management Stock Options Plan 2005

Um den mittlerweile erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung der Fraport AG ein neues Aktienoptionsprogramm (MSOP 2005) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung der Fraport AG am 1. Juni 2005 die Eckpunkte des MSOP 2005 sowie die zur Unterlegung des Plans erforderlichen Kapitalmaßnahmen beschlossen. Insgesamt konnte für alle Berechtigten während des Fraport MSOP 2005 höchstens ein Gesamtvolumen von 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben werden.

Die Aktienoptionen konnten den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu 5 jährlichen Tranchen gewährt werden.

Anders als der vorherige Plan (MSOP 2001) enthält der neue Plan unter anderem nicht nur eine absolute, sondern auch eine an die Entwicklung eines bestimmten Aktienkorbs gekoppelte relative Ausübungshürde. Außerdem ist der für den Bezugsberechtigten aus der Ausübung der Aktienoptionen resultierende Gewinn der Höhe nach begrenzt. Dabei dürfen je Aktienoption 150 % des ursprünglichen Ausübungspreises nicht überschritten werden.

Die Bezugsrechte für den MSOP 2005 können erstmals nach Ablauf einer Wartezeit von 3 Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren 2 Jahren ausgeübt werden.

Die Aktienoptionen MSOP 2005 können nur ausgeübt werden, wenn der Schlusskurs der Fraport-Aktie an dem Handelstag, der dem Tag der Ausübung unmittelbar vorausgeht („Bemessungstag“), den ursprünglichen Ausübungspreis um mindestens 20 % übersteigt.

Da die Berechtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten in 2009 erloschen ist, sind in 2011 keine weiteren Aktienoptionen ausgegeben worden.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen der in den Jahren 2005 bis 2009 ausgegebenen Tranchen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt: — GRAFIK 53

### Entwicklung des Bestandes an ausgegebenen Bezugsrechten:

— GRAFIK 54

Da der Ausübungszeitraum der 2. Tranche 2005 in 2011 geendet hat, sind die noch nicht ausgeübten 148.300 Bezugsrechte verfallen. Davon betreffen 30.000 Stück den Vorstand, 100.450 Stück Führungskräfte und 17.850 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE						
in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Zinsswaps	1.260,0	1.260,0	-174,7	-122,4	-43,9	-40,3
Zins-/Währungsswap	15,5	15,0	-0,4	-0,1	0,0	0,0
Preissicherung Diesel	3.600 mt <sup>1</sup>	12.000 mt <sup>1</sup>	0,8	0,7	0,0	-0,1

<sup>1</sup> metrische Tonnen

— GRAFIK 55

## 41\_ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2011 hat sich in der Aktionärsstruktur der Fraport AG folgende Änderung ergeben:

Die Taube Hodson Stonex Partners LLP, London, Großbritannien, hat uns mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide am 29. April 2011 unter die Schwelle von 3 % gefallen ist und zu diesem Tag 2,995 % (2.753.171 Stimmrechte) betrug. 2,995 % der Stimmrechte (2.753.171 Stimmrechte) werden nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG der Taube Hodson Stonex Partners LLP zugerechnet.

Die Artio Global Management LLC (ehemals Julius Baer Investment Management LLC), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Holdings LLC, New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Artio Global Investors Inc. (ehemals Julius Baer Americas, Inc.), New York, USA, hat uns nach § 21 Absatz 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an unserer Gesellschaft am 13. Juni 2011 die Schwelle von 10 % unterschritten hat und zu diesem Tag 9,96 % betrug (entspricht 9.157.669 Stimmrechten). Davon sind ihr 9,96 % (entspricht 9.157.669 Stimmrechten) nach § 22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellt sich zum 31. Dezember 2011 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 2011 51,60 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,49 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,11 %.

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 2011): Artio Global Investors Inc. 9,96 % und Deutsche Lufthansa AG 9,92 %. 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 28,52 % liegen keine Meldungen vor (verbleibender Free Float).

## 42\_ Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestehen folgende derivative Finanzpositionen: — GRAFIK 55

Zum Abschlussstichtag bestehen 48 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu 5 Zinsswaps wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert ist in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt. Des Weiteren wurde im Vorjahr ein Zins-/Währungsswap abgeschlossen, um die Zahlungsströme eines variablen aktiven US-\$-Wertpapiers abzusichern.

46 der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelt es sich um Microhedged. Für 14 dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 25,4

Mio €. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 15).

Bei 2 Zinsswaps handelt es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 18,5 Mio €.

Der Zins-/Währungsswap wurde im Vorjahr in eine Bewertungseinheit designiert, so dass eine Bewertung gemäß handelsrechtlichen Vorschriften unterbleibt.

Die Marktwerte der abgeschlossenen Absicherungsgeschäfte für den zukünftigen Einkauf von Dieselmotoren haben sich im Geschäftsjahr aufgrund der angestiegenen Dieselpreise erhöht. Die im Vorjahr gebildete Drohverlustrückstellung konnte zum 31. Dezember 2011 vollständig aufgelöst werden (siehe auch Tz. 32).

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

#### DETAILS ZU ZINS- UND WÄHRUNGSSWAPS

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert in Mio €
2005	2014	60,0	-3,0
2006	2016	70,0	-7,9
2007	2017	60,0	-8,5
2008	2015	30,0	-1,8
2008	2016	30,0	-3,5
2008	2017	20,0	-2,4
2008	2018	130,0	-19,3
2009	2015	45,0	-4,8
2009	2016	100,0	-11,3
2009	2017	25,0	-3,6
2009	2019	220,0	-36,4
2010	2013	15,0	-0,4
2010	2015	85,0	-9,4
2010	2017	100,0	-15,0
2010	2020	85,0	-16,4
2010	2025	30,0	-6,5
2011	2015	70,0	-6,7
<b>Gesamt</b>		<b>1.175,0</b>	<b>-156,9</b>

— GRAFIK 56

Für weitere Angaben zur Bildung von Bewertungseinheiten und Absicherung von finanzwirtschaftlichen Risiken verweisen wir auf den Lagebericht.

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

Am 12. Dezember 2011 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](http://www.fraport.de) unter der Rubrik Corporate Governance im Bereich Investor Relations dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

## 44\_ Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

### Vergütungsbericht

Das am 5. August 2009 in Kraft getretene Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) schaffte konkrete Vorgaben für die Gestaltung der Vorstandsvergütung. Diese soll neben einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Lage der Gesellschaft auf eine langfristig orientierte, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet sein. Die Festlegung der Vorstandsvergütung erfolgt durch den Aufsichtsrat auf Vorschlag des Präsidialausschusses.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die Verträge der Vorstände entsprechend neu gefasst. Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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

Neben diesen Bestandteilen bestehen weiterhin in Vorjahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 40). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten.

### 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 jährlich auf ihre Angemessenheit überprüft.

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

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Tantieme angerechnet. Die von Herrn Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH und von Herrn Peter Schmitz für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der ASG Airport Service Gesellschaft mbH erhaltenen Bezüge wurden auf die jeweilige Tantiemezahlung 2011 von Fraport angerechnet.

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

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

### Erfolgsabhängige Komponenten

#### Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

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

Die konkrete Tantieme für ein Vorstandsmitglied errechnet sich, indem das EBITDA und der ROFRA, jeweils abzüglich eines Sockelbetrags, mit einem für jedes Vorstandsmitglied vertraglich festgelegten Multiplikator multipliziert und die Ergebnisse 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. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

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

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

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

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

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2013 für das Geschäftsjahr 2010 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von 3 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 2014 jeweils 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 2 Prozentpunkte wird der für die Kundenzufriedenheit ausbezahlte 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 der Fraport AG durchgeführten Umfrage) und an der verantwortungsbewussten Entwicklung des Personalbestands unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation des Konzerns.

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

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

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 werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von 4 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. Die zugeteilten Performance-Shares werden anschließend zu dem am Ende des Performance-Zeitraums aktuellen durchschnittlichen Börsenkurs abgerechnet, woraus sich die in bar zu leistende LTIP-Zahlung ergibt. 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 2011 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herbert Mai, Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt.

Um den Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel EPS festzustellen, wird das gewichtete durchschnittliche Plan-EPS im Performance-Zeitraum auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auslobung gültigen strategischen Entwicklungsplanung mit dem tatsächlichen erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum verglichen, wobei für die Beurteilung der Zielerreichung das Plan-EPS für das erste Geschäftsjahr mit 40%, für das zweite Geschäftsjahr mit 30%, für das dritte Geschäftsjahr mit 20% und für das vierte Geschäftsjahr mit 10% berücksichtigt wird. Bei einer Zielerreichung von 100% über dem 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 Pro-

zentpunkte, 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 4 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. Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft.

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 12 Monate angedauert hat.

Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 181,9 Tsd € (Vorjahr 121,1 Tsd €), Herbert Mai, Peter Schmitz sowie Dr. Matthias Zieschang jeweils 138,5 Tsd € (Vorjahr 92,2 Tsd €).

#### Pensionszusagen

Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung. Ein Anspruch auf Ruhegehalt entsteht grundsätzlich, wenn das Vorstandsmitglied während der Dauer des Vertrags dauernd dienstunfähig wird oder während der Laufzeit oder mit Ablauf des Vertrags aus dem aktiven Dienst der

Gesellschaft ausscheiden sollte. Im Falle des Ablebens eines Vorstandsmitglieds erhalten die Hinterbliebenen Hinterbliebenenversorgung. Diese beträgt für die Witwe 60 % des Ruhegehalts, versorgungsberechtigte Kinder erhalten eine Versorgung von je 12 %. Wird kein Witwengeld gezahlt, erhalten die Kinder je 20 % des Ruhegehalts.

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

Das Ruhegehalt eines Vorstandsmitglieds bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage, wobei der prozentuale Anteil mit der Bestelldauer des Vorstandmitglieds steigt, jährlich um 1,5 % beziehungsweise 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Herr Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 54,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Mai zum 31. Dezember 2011 beträgt 55,0 % seiner vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage. Herr Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2011 einen prozentualen Anspruch von 36,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2011 34,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Die Herrn Schmitz bis zum 31. Dezember 2008 im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung der Fraport AG zustehende Basiskonten-Zusage ((Richtlinie Nr. 2 Kapitalkontenplan Fraport) über die betriebliche Altersversorgung der leitenden Angestellten vom 26. Februar 2002) wird pro rata temporis über 8 Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet.

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



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

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von 2 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 auf ein von 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.

#### Vergütung des Vorstands 2011

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 57, 58

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2011 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2011.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2011 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2012.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt 1. Januar 2011 bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2010 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands: — GRAFIK 59,60

Die dem Vorstand darüber hinaus in Vorjahren gewährten Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung entfallen auf die folgenden Vorstandsmitglieder: — GRAFIK 61

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2011 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand sind. Im Konzern-Abschluss nach IFRS werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Dr. Stefan Schulte 81,0 Tsd € (Vorjahr 169,3 Tsd €), Herbert Mai 71,4 Tsd € (Vorjahr 149,3 Tsd €), Peter Schmitz 19,8 Tsd € (Vorjahr 20,6 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 71,4 Tsd € (Vorjahr 149,3 Tsd €).

#### VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente	Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	24,4	682,9	1.122,3
Herbert Mai	300,0	33,7	482,0	815,7
Peter Schmitz	300,0	37,5	482,0	819,5
Dr. Matthias Zieschang	320,0	38,7	530,2	888,9
<b>Insgesamt</b>	<b>1.335,0</b>	<b>134,3</b>	<b>2.177,1</b>	<b>3.646,4</b>

— GRAFIK 57

#### VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2011

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung LTIP
Dr. Stefan Schulte	381,1
Herbert Mai	290,0
Peter Schmitz	290,0
Dr. Matthias Zieschang	290,0
<b>Insgesamt</b>	<b>1.251,1</b>

— GRAFIK 58



## VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

in Tsd €	Barkomponente			Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	18,7	605,4	1.039,1
Herbert Mai	300,0	26,4	427,2	753,6
Peter Schmitz	300,0	28,4	427,2	755,6
Dr. Matthias Zieschang	320,0	32,6	470,0	822,6
<b>Insgesamt</b>	<b>1.335,0</b>	<b>106,1</b>	<b>1.929,8</b>	<b>3.370,9</b>

— GRAFIK 59

## VERGÜTUNG DES VORSTANDS 2010

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	LTIP
Dr. Stefan Schulte		285,1
Herbert Mai		217,0
Peter Schmitz		217,0
Dr. Matthias Zieschang		217,0
<b>Insgesamt</b>		<b>936,1</b>

— GRAFIK 60

## IN VORJAHREN GEWÄHRTE KOMPONENTEN MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG

	MSOP 2005 3. Tranche (2007) Stück	MSOP 2005 4. Tranche (2008) Stück	MSOP 2005 5. Tranche (2009) Stück	Bestand Gesamt Stück
Dr. Stefan Schulte	17.000	17.000	17.000	51.000
Herbert Mai	15.000	15.000	15.000	45.000
Peter Schmitz	0	0	7.000	7.000
Dr. Matthias Zieschang	15.000	15.000	15.000	45.000
<b>Insgesamt</b>	<b>47.000</b>	<b>47.000</b>	<b>54.000</b>	<b>148.000</b>

— GRAFIK 61

## PENSIONSVERPFLICHTUNGEN AKTIVE VORSTANDSMITGLIEDER

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2010	Veränderung 2011	Verpflichtung 31.12.2011
Dr. Stefan Schulte	1.927	340	2.267
Herbert Mai	1.776	268	2.044
Peter Schmitz	1.081	126	1.207
Dr. Matthias Zieschang	613	259	872
<b>Insgesamt</b>	<b>5.397</b>	<b>993</b>	<b>6.390</b>

— GRAFIK 62

### Pensionsverpflichtungen

Ferner bestehen zukünftige Pensionsverpflichtungen in Höhe von 25.444 Tsd €. Davon entfallen 19.054 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2011 1.528 Tsd €.

Die Pensionsverpflichtungen für die aktiven Vorstände stellen sich wie folgt dar: — GRAFIK 62

Die von den Mitgliedern des Vorstands sowie deren Ehegatten beziehungsweise Verwandten ersten Grades im Jahr 2011 getätigten Transaktionen von Aktien und Optionen der Fraport AG wurden gemäß § 15a WpHG veröffentlicht.

### Sonstige Vereinbarungen

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

Die Bestellung von Herrn Dr. Matthias Zieschang wurde bis zum 31. März 2017 als Mitglied des Vorstands verlängert.

Herr Prof. Dr. Bender unterstützt die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der zum 31. August 2011 endende Beratervertrag ist um 2 weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden. Für diese und weitere Aufgaben stellt die Fraport AG Herrn Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 neben Büroräumen und für den Bürobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materialien eine Assistentin zur Verfügung. Herr Prof. Dr. Bender erhält für seine Tätigkeit keine Vergütung von der Fraport AG. Bis zum 31. August 2011 wurden Reisekosten nach Genehmigung der Reise entsprechend den jeweils gültigen internen Richtlinien erstattet. Nach diesem Zeitpunkt wurden keine Reisekosten mehr erstattet.

Darüber hinaus erhält Herr Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 242,2 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot wird Herr Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der 2 Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere 2 Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten lassen. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtet Herr Prof. Dr. Bender ab Januar 2011.

### Sonstige Leistungen

Als sonstige Leistungen erhalten die Vorstandsmitglieder die Möglichkeit der privaten Nutzung eines Dienstfahrzeugs mit Fahrer, die Möglichkeit der privaten Nutzung des Diensthandys, 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 2011

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde durch die Hauptversammlung am 27. Mai 2009 angepasst und ist in § 12 der Satzung der Fraport AG geregelt. Jedes Mitglied des Aufsichtsrats erhält demnach pro vollem Geschäftsjahr 15.000 €, der Vorsitzende und der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses das Doppelte, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Vorsitzenden der weiteren Ausschüsse jeweils das Andert-halbache dieses Betrags. Für die Mitgliedschaft in einem Ausschuss erhalten die Aufsichtsratsmitglieder eine zusätzliche, feste Vergütung in Höhe von 3.750 € pro vollem Geschäftsjahr. Der Betrag erhöht sich bei Mitgliedschaft in mehreren Ausschüssen nicht. Darüber hinaus werden pro Sitzung und Mitglied 400 € gezahlt sowie anfallende Auslagen erstattet. Abweichend davon erhalten die Mitglieder des Finanz- und Prüfungsausschusses ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800 € pro Sitzung (siehe auch Tz. 46).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2011 insgesamt mit 534,7 Tsd € vergütet (Vorjahr 519,2 Tsd €).

### Vergütung des Beraterkreises 2011

Für jedes Mitglied im Beraterkreis wird eine Vergütung in Höhe von 5.000 € für jedes Jahr der Mitgliedschaft gewährt, der Vorsitzende erhält das Doppelte. Weiterhin werden Reisekosten erstattet.

Im Geschäftsjahr 2011 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 92,5 Tsd € (Vorjahr 78,0 Tsd €).

## 45\_ Vorstand

### Mitglieder des Vorstands

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Vorstandsvorsitzender

---

**Dr. Stefan Schulte**

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ Deutsche Post AG

#### Vorstand Arbeitsdirektor

---

**Herbert Mai**

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ Fraport Cargo Services GmbH

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH

#### Vorsitzender der Gesellschafterversammlung:

\_ Airport Cater Service GmbH (seit 1.4.2011)

#### Mitglied im Gesellschafterausschuss:

\_ MIRUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft KG

#### Vorstand Operations

---

**Peter Schmitz**

#### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH (bis 31.12.2010)

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ Fraport Cargo Services GmbH

#### Mitglied der Gesellschafterversammlung:

\_ ASG Airport Service Gesellschaft mbH (bis 31.12.2010)

\_ Fraport Cargo Services GmbH

#### Vorstand Controlling und Finanzen

---

**Dr. Matthias Zieschang**

#### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co. Ltd.

#### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal

\_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

#### Mitglied der Gesellschafterversammlung:

\_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

#### Mitglied im Verwaltungsrat:

\_ Frankfurter Sparkasse

## 46\_ Aufsichtsrat

### Mitglieder des Aufsichtsrats

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

#### Vorsitzender

---

##### Karlheinz Weimar

HESSISCHER MINISTER DER FINANZEN A. D.

(Bezüge 2011: 38.550 €

2010: 37.750 €)

##### Mitglied im Leitungsausschuss:

\_ Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung (ab 1.7.2011)

##### Mitglied im Beirat:

\_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

##### Stellvertretender Vorsitzender im Verwaltungsrat:

\_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (bis 1.7.2011)

##### Mitglied im Wirtschafts- und Infrastrukturbank-Ausschuss:

\_ Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (bis 1.7.2011)

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ DIAMOS AG (bis 1.7.2011)

#### Stellvertretender Vorsitzender

---

##### Gerold Schaub

LANDESFACHBEREICHSL EITER VERKEHR VER. DI HESSEN

(Bezüge 2011: 33.450 €

2010: 31.450 €)

##### Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ LSG Lufthansa Service Holding GmbH

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ LSG Sky Chefs Deutschland GmbH (bis 30.6.2011)

##### Ismail Aydin

STELLVERTRETENDER BETRIEBSRATSVORSITZENDER

(Bezüge 2011: 22.750 €

2010: 22.350 €)

##### Dr. Manfred Bischoff

AUFSICHTSRATSVORSITZENDER DER DAIMLER AG

(Bezüge 2011: 21.550 €

2010: 21.550 €)

##### Vorsitzender des Aufsichtsrats:

\_ Daimler AG

\_ SMS GmbH

\_ Voith GmbH

##### Mitglied in Board oder Aufsichtsrat:

\_ Royal KPN N.V.

\_ Unicredit S.p.A.

##### Jutta Ebeling

BÜRGERMEISTERIN DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(ab 1. Juni 2011)

(Bezüge 2011: 13.825 €)

##### Mitglied im Aufsichtsrat:

\_ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH

\_ Gas-Union GmbH

\_ Mainova AG

\_ Messe Frankfurt GmbH

\_ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development GmbH

##### Vorsitzende der Betriebskommission:

\_ Kita Frankfurt

\_ Volkshochschule Frankfurt am Main

##### Mitglied der Betriebskommission:

\_ Städtische Kliniken Frankfurt am Main – Höchst (bis 28.8.2011)

\_ Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main

---

**Dr. Margarete Haase**

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTZ AG

(Bezüge 2011: 26.750 €)

**Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen  
Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:**

\_ DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ ElringKlinger AG (ab 31.5.2011)

\_ ZF Friedrichshafen AG (ab 1.1.2012)

---

**Jörg-Uwe Hahn**HESSISCHER MINISTER DER JUSTIZ,  
FÜR INTEGRATION UND EUROPA

(Bezüge 2011: 32.250 €

2010: 31.450 €)

**Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

\_ ALEA Hoch- und Industriebau AG

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ HA Hessen Agentur GmbH

\_ hr-Senderservice GmbH

**Mitglied im Beirat:**

\_ ÖD-Beirat DBV-Winterthur

---

**Erdal Kina**

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2011: 22.750 €

2010: 22.350 €)

---

**Lothar Klemm**

HESSISCHER STAATSMINISTER A. D.

(Bezüge 2011: 30.350 €

2010: 28.350 €)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**\_ ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH  
(bis 1.8.2011)

\_ REA Mobile AG (bis 11.2.2011)

\_ Dietz AG

\_ Variolog AG (ab 3.5.2011)

**Mitglied im Aufsichtsrat**

\_ IQB Career Services AG

---

**Stefan H. Lauer**

MITGLIED DES VORSTANDS DEUTSCHE LUFTHANSA AG

(Bezüge 2011: 16.600 €

2010: 7.050 €)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

\_ Austrian Airlines AG

\_ Lufthansa Flight Training GmbH

\_ Germanwings GmbH (ab 1.12.2011)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ LSG Lufthansa Service Holding AG

\_ Lufthansa Cargo AG

\_ Pensions-Sicherungs-Verein VVaG

\_ ESMT European School of Management and  
Technology GmbH

\_ Germanwings GmbH (1.11. – 30.11.2011)

**Mitglied im Verwaltungsrat**

\_ Swiss International Air Lines AG

\_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

**Member of the Board of Directors:**\_ Aircraft Maintenance and Engineering Corp.  
(Stellvertretender Vorsitzender)

\_ British Midland Ltd. (Vorsitz) (bis 9.9.2011)

\_ SN Airholding SA / NV

\_ Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express)  
(Stellvertretender Vorsitzender)

---

**Arno Prangenberg**

WIRTSCHAFTSPRÜFER, STEUERBERATER

(Bezüge 2011: 25.550 €  
2010: 26.350 €)

---

**Gabriele Rieken**

BETRIEBSRATSMITGLIED

(Bezüge 2011: 24.350 €  
2010: 24.350 €)

---

**Petra Rossbrey**

GENERALBEVOLLMÄCHTIGTE FINANZEN UND ADMINISTRATION DER GCS GESELLSCHAFT FÜR CLEANING SERVICES MBH &amp; CO. AIRPORT FRANKFURT / MAIN KG

(Bezüge 2011: 26.750 €  
2010: 26.350 €)**Mitglied im Beirat:**

\_ Energy Air GmbH

---

**Dr. h. c. Petra Roth**

OBERBÜRGERMEISTERIN DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(Bezüge 2011: 25.950 €  
2010: 24.750 €)**Vorsitzende des Aufsichtsrats:**

- \_ Frankfurter Aufbau AG (Konzernmandat)
- \_ Mainova AG (Konzernmandat)
- \_ ABG Frankfurt Holding Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH (Konzernmandat)
- \_ Messe Frankfurt GmbH (Konzernmandat)
- \_ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH (Konzernmandat)
- \_ Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main GmbH (Konzernmandat)
- \_ Thüga Holding GmbH & Co. KGaA (Konzernmandat)

**Mitglied in fakultativen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:**

- \_ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- \_ Dom Römer GmbH
- \_ Gas-Union GmbH
- \_ House of Logistics & Mobility GmbH (HOLM) (ab 1.11.2010)
- \_ Grontmij A & T GmbH
- \_ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- \_ Rhein-Main-Verkehrsverbund Service GmbH
- \_ FIZ Frankfurter Innovationszentrum Biotechnologie GmbH
- \_ Städtische Bühnen Frankfurt am Main GmbH
- \_ The Forsythe Company gGmbH

**Mitglied im Verwaltungsrat:**

- \_ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

**Mitglied in der Trägerkommission:**

- \_ Sparkassenzweckverband Nassau

**Mitglied im Vorstand:**

- \_ Deutscher Sparkassen- und Giroverband

**Mitglied im Beirat:**

- \_ E.ON Ruhrgas AG (bis 31.12.2010)
- \_ Deutsche Vermögensberatung AG
- \_ Thüga AG

**Mitglied im Fernsehrat:**

- \_ Zweites Deutsches Fernsehen

---

**Prof. Klaus-Dieter Scheurle**

STAATSSSEKRETÄR IM BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR,  
BAU UND STADTENTWICKLUNG

(Bezüge 2011: 16.600 €  
2010: 6.200 €)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

\_ Deutsche Flugsicherung GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ Deutsche Bahn AG  
\_ DB Mobility Logistics AG

---

**Hans-Jürgen Schmidt**

1. STELLVERTRETENDER LANDESVORSITZENDER  
KOMBA GEWERKSCHAFT HESSEN

**VORSITZENDER**

KOMBA GEWERKSCHAFT KREISVERBAND  
FLUGHAFEN FRANKFURT / MAIN

**BETRIEBSRATSMITGLIED**

(Bezüge 2011: 26.750 €  
2010: 25.550 €)

---

**Werner Schmidt****BETRIEBSRATSMITGLIED**

(Bezüge 2011: 24.750 €  
2010: 22.350 €)

**Vorsitzender des Vorstands:**

\_ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter  
(AUF e.V.)

**Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:**

\_ komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen  
Frankfurt/Main

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ SMW Abwasser GmbH (bis 31.5.2011)  
\_ FraSec Fraport Security Services GmbH

**Mitglied in der Verbandsversammlung:**

\_ Riedwerke Kreis Groß-Gerau (bis 31.5.2011)

---

**Lutz Sikorski**

STADTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN

(bis 5. Januar 2011)  
(Bezüge 2010: 22.350 €)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

\_ traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH  
\_ RTW Planungsgesellschaft mbH  
\_ FES Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ Messe Frankfurt GmbH  
\_ ivm GmbH  
\_ Gateway Gardens Projektentwicklungs GmbH  
\_ Sportpark Stadion Frankfurt Gesellschaft für  
Projektentwicklungen mbH  
\_ FSV Frankfurt 1899 Fußball GmbH  
\_ FAAG (Frankfurter Aufbau AG)

---

**Edgar Stejskal****KONZERN-BETRIEBSRATSVORSITZENDER**

(Bezüge 2011: 29.550 €  
2010: 28.750 €)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ Airmail Center Frankfurt GmbH

---

**Christian Strenger**

(Bezüge 2011: 44.550 €  
2010: 42.550 €)

**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

\_ The Germany Funds (USA)

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ DWS Investment GmbH  
\_ Evonik Industries AG  
\_ TUI AG



---

**Peter Wichtel**

MITGLIED DES DEUTSCHEN BUNDESTAGS

(Bezüge 2011: 31.050 €

2010: 30.250 €)

**Mitglied im Vorstand:**

\_ Unfallkasse Hessen

**Mitglied im Aufsichtsrat:**

\_ operational services GmbH &amp; Co. KG

## 47\_ Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 Nr. 11 und Nr. 11a HGB

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital <sup>1</sup>	Eigenkapital <sup>2</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>3</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S. A., Luxemburg /Luxemburg	10,0	264	- 22 <sup>4</sup>
AirITSystems GmbH, Hannover	50,0	3.069	828
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,0	1.714	312
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	4.628	1.965
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,0	96.675	4.257
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 <sup>5</sup>
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando /U.S.A.	100,0	5.757	742 <sup>4</sup>
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul /Türkei	100,0	45.547	362
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.831	2.281
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	1.836	1.518
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- <sup>6</sup>
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi /Indien	10,0	295.743	-69.636 <sup>7</sup>
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.654	2.601
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen /Griechenland	100,0	77	-5 <sup>8</sup>
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	97.630	2.768
Flughafen-Partner Holding GmbH, Berlin	28,6	0	0 <sup>6,11</sup>
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.427	139
Fraport Airport Operations India Private Ltd., Bangalore /Indien	100,0	2	- <sup>8</sup>
Fraport Asia Ltd., Hong Kong /China	100,0	90.533	2.814
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	29.813	16.693
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,0	20.979	-21
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya /Türkei	34,0 (16,0)	23.090	-154 <sup>9</sup>
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya /Türkei	34,0 (16,0)	-122.299	44.214 <sup>9</sup>
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya /Türkei	(50,0)	349	27 <sup>8,9</sup>
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	11.538	11.152
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians /Malta	(100,0)	68.033	1.561
Fraport Malta Ltd., St. Julians /Malta	100,0	70.961	2.258
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	23	1
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila /Philippinen	99,99	-3.331	- <sup>8</sup>
Fraport Peru S.A.C., Lima /Peru	99,99	364	232
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	51,0	403	169
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	23	1
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	4.895	9.678 <sup>10</sup>
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	24	3
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	1.119 <sup>10</sup>
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh /Saudi Arabien	90,0 (10,0)	14.420	3.577
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna /Bulgarien	60,0	42.199	11.334 <sup>9</sup>
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	5.381	145
FRA – Positionsaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,0	25	0
FRA – Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg	100,0	25	0
FRA – Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,0	25	0
FRA – Vorfeldkontrolle GmbH, Neu-Isenburg	100,0	25	0
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	158	83
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	(16,66)	230	31
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore /Indien	13,51	2	- <sup>8</sup>
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt / Main KG, Frankfurt am Main	40,0	2.813	1.721

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital <sup>1</sup>	Eigenkapital <sup>2</sup>	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres <sup>3</sup>
	%	Tsd €	Tsd €
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,3	5.851	22
IC Ictas Uluslararası Insaat Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi, Ankara/Türkei	14,5 (35,5)	5.776	4
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/ Spanien	20,0	–	–6,11
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/ Spanien	20,0	–	–6,11
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/ Spanien	20,0	–	–6,11
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/ Spanien	20,0	–	–6,11
International Aviation Security (UK) Ltd., London/ Großbritannien	(100,0)	–	–6,8
International Aviation Security, Lda., Lissabon/ Portugal	(100,0)	–	–6,8
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/ Peru	70,01	73.530	20.205
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	5.064	2.263
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	4.778	1.141
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,0)	95	–21
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	16.740	1.233
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/ Russland	(35,5)	33.052	9.782 <sup>9</sup>
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	5.024	1.897
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hongkong/ China	50,0	4.856	783
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	0,0	3.480	1.432 <sup>12, 13</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	718	–11 <sup>12</sup>
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	374	143 <sup>12</sup>
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc. (PTH), Pasay City/ Philippinen	40,0	–1.590	833 <sup>8, 14</sup>
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc. (PTI), Manila/ Philippinen	40,0	–2.937	1.390 <sup>8, 14</sup>
Philippine Airport and Ground Services, Inc. (PAGS), Manila/ Philippinen	40,0	4.533	9 <sup>8, 14</sup>
Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO), Pasay City/ Philippinen	30,0	98.747	4.761 <sup>8, 14</sup>
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/ China	50,0	288	7
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	(50,0)	1.138	414
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/ Zypern	35,5	39.572	–72
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2,4	–320.482	–69.699 <sup>12</sup>
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/ China	(18,75)	–15.587	2.122
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	38	2
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/ China	(24,5)	439.855	26.720

<sup>1</sup> in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß § 16 Absatz 4 AktG

<sup>2</sup> Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs

<sup>3</sup> Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs

<sup>4</sup> Untestierter Jahresabschluss 2011

<sup>5</sup> Ergebnis vor Gewinn- /Verlustübernahme

<sup>6</sup> Gesellschaft befindet sich in Liquidation

<sup>7</sup> Geschäftsjahr endete am 31. März 2011

<sup>8</sup> Gesellschaft inaktiv

<sup>9</sup> Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS)

<sup>10</sup> Ergebnis vor Verwendungsvertrag

<sup>11</sup> Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt

<sup>12</sup> Jahresabschluss 2010

<sup>13</sup> Unbeschränkte persönliche Haftung Gesellschafter ohne Bareinlage

<sup>14</sup> Untestierter Jahresabschluss 2005

— GRAFIK 64

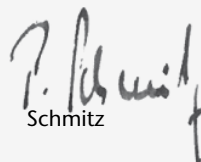
Frankfurt am Main, den 5. März 2012

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

  
Dr. Schulte

  
Mai

  
Schmitz

  
Dr. Zieschang


## VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

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

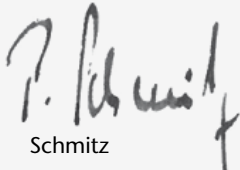
Frankfurt am Main, den 5. März 2012  
Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
Der Vorstand



Dr. Schulte



Mai



Schmitz



Dr. Zieschang

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. 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 auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 5. März 2012

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Kunz

Wirtschaftsprüfer

Kast

Wirtschaftsprüfer

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide  
60547 Frankfurt am Main  
Deutschland  
Telefon: 01805 3724636 \*  
oder: 01805 FRAINFO \*  
vom Ausland: +49 69 690-0  
Internet: [www.fraport.de](http://www.fraport.de)

### 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](http://www.meet-ir.de)  
E-Mail: [investor.relations@fraport.de](mailto:investor.relations@fraport.de)

### Redaktionsschluss

5. März 2012

### Sprachgebrauch

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in den Texten des Berichts vorwiegend die männliche Sprachform verwendet. Diese schließt die weibliche Form ein.

### Konzept und Design

Heisters & Partner,  
Büro für Kommunikationsdesign  
Mainz

### Veröffentlichungstermin

20. März 2012

\* Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise maximal 42 ct/min