



Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2013

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013

Grundlagen der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit	1
Struktur	1
Steuerung	3
Rechtliche Angaben	5
Vergütungsbericht	7
Wirtschaftsbericht	14
Gesamtaussage des Vorstands	14
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	14
Wesentliche Ereignisse	15
Geschäftsverlauf	15
Ertragslage	16
Vermögens- und Finanzlage	17
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	20
Beschäftigte	21
Nachtragsbericht	21
Prognosebericht	22
Gesamtaussage zur prognostizierten Entwicklung	22
Risiko- und Chancenbericht	22
Geschäftsausblick	36

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2013

Hinweis zur Berichterstattung

Aufgrund der erstmaligen Anwendung des Deutschen Rechnungslegungsstandards (DRS) 20 hat sich die Darstellung des Lageberichts gegenüber dem Vorjahr verändert. Die Anwendung des DRS 20 hat keine Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG.

Grundlagen der Fraport AG

Geschäftstätigkeit

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-Betreiberesellschaften. Das Dienstleistungsspektrum umfasst dabei sämtliche Services des Flug- und Terminalbetriebs. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt die Fraport AG darüber hinaus auf eine breite und stabile Umsatz- und Ergebnisbasis.

Hauptstandort und wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber ist der Flughafen Frankfurt, einer der größten Passagier- und Fracht-Flughäfen der Welt. Im Gegensatz zu zeitlich befristeten Konzessionsmodellen besitzt und betreibt die Fraport AG den Frankfurter Flughafen als Eigentümerin zeitlich unbefristet. Neben dem Flughafen Frankfurt ist die Gesellschaft mittels Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Managementverträgen an zwölf weiteren Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Dabei zählen die Beteiligungen Lima (Konzessionsvertrag bis 2031 mit Verlängerungsoption um zehn Jahre), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041) sowie Antalya (Konzessionsvertrag bis 2024) aufgrund des Eigenkapitalanteils der Fraport AG von jeweils mindestens 50 % zu den ergebnismäßig bedeutendsten Beteiligungen.

Die im Jahr 1924 gegründete Fraport AG ist seit 2001 börsennotiert und hat ihren Sitz in Frankfurt am Main.

Struktur

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2013 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur der Fraport AG ergeben. Wesentliche Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie signifikante Erhöhungen oder Verminderungen an Beteiligungsanteilen haben nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungsverhältnisse der Fraport AG ist im Anhang in Tz. 46 dargestellt.

Grundzüge der Leitungs- und Kontrollstruktur

Als Aktiengesellschaft nach deutschem Recht unterliegt die Fraport AG einer strengen Trennung der Entscheidungsbefugnisse, die durch den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung als Leitungs- und Kontrollorgane wahrgenommen werden.

Als Leitungsorgan trägt der **Vorstand** die strategische und operative Verantwortung der Fraport AG. Verglichen mit dem Vorjahr wurde der Vorstand am 1. Januar 2013 durch Anke Giesen als fünftes Mitglied erweitert. Der Vorstand setzte sich im Berichtszeitraum aus den fünf Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Ground Handling), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen. In seiner Sitzung vom 2. September 2013 beschloss der Aufsichtsrat die Verlängerung des bis Ende August 2014 laufenden Vertrags des Vorstandsvorsitzenden Dr. Stefan Schulte um weitere fünf Jahre bis zum 31. August 2019.

Der **Aufsichtsrat** überwacht und berät den Vorstand als Kontrollorgan bei seinen Entscheidungen und ist auf diese Weise unmittelbar in sämtliche Unternehmensentscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Der Aufsichtsrat setzte sich zum Zeitpunkt der Feststellung des Jahresabschlusses wie folgt zusammen:

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

— Grafik 1

Als zusätzliches Kontroll- und Mitbestimmungsgremium nehmen die Aktionäre als Eigentümer der Fraport AG ihr Stimmrecht an der Gesellschaft auf der jährlichen **Hauptversammlung** wahr. Jede der rund 92 Mio ausgegebenen Aktien gewährt dabei ein Stimmrecht. Es existieren keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Eine detaillierte Beschreibung der Struktur und Arbeitsweisen der Leitungs- und Kontrollorgane ist in der „Erklärung zur Unternehmensführung“ dargestellt. Sie ist nicht Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer und dem Geschäftsbericht des Fraport-Konzerns im Kapitel „Erklärung zur Unternehmensführung und Corporate Governance Bericht“ zu entnehmen.

Organisationsstruktur

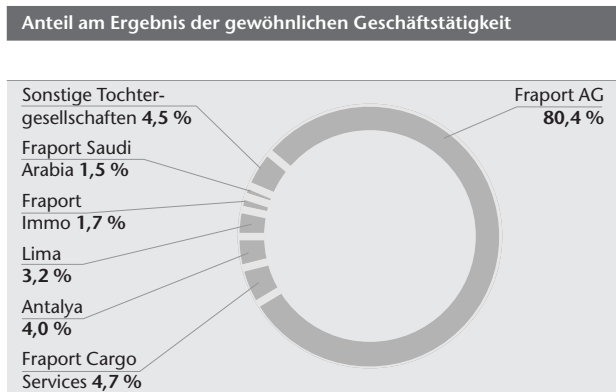
Berichtsmäßig und im Sinne der Ergebnissteuerung hat der Vorstand die Fraport AG in Strategische Geschäftsbereiche, Servicebereiche und Zentralbereiche gegliedert. Verglichen mit dem Vorjahr hat der Vorstand den Zentralbereich „Kundenmanagement“ zum 1. Oktober 2013 aufgelöst und die Aufgaben dem Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ sowie dem Zentralbereich „Unternehmenskommunikation“ zugeordnet. Mit der Integration des Bereichs „Kundenmanagement“ in die Linienprozesse strebt die Fraport AG eine effiziente und nachhaltige Verankerung und Entwicklung der Kundenzufriedenheit im Unternehmen an. Die Organisation der Fraport AG zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres stellte sich wie folgt dar:

Organisationsstruktur	
Strategische Geschäftsbereiche	
<ul style="list-style-type: none"> _ Airport Security Management _ Bodenverkehrsdienste _ Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit _ Handels- und Vermietungsmanagement 	
Servicebereiche	
<ul style="list-style-type: none"> _ Informations- und Kommunikationsdienstleistungen _ Immobilien Facilitymanagement _ Zentrales Infrastrukturmanagement 	
Zentralbereiche	
<ul style="list-style-type: none"> _ Akquisitionen und Beteiligungen _ Compliance, Werte- und Risikomanagement _ Rechtsangelegenheiten und Verträge _ Revision _ Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit _ Unternehmenskommunikation _ Personalserviceleistungen _ Zentraler Einkauf und Bauvergabe _ Controlling _ Finanzen und Investor Relations _ Rechnungswesen _ Personal Führungskräfte In-/Ausland 	

— Grafik 2

Wesentliche Standorte und Wettbewerbsposition

Mit einem Anteil von mehr als 80 % trug die Fraport AG Muttergesellschaft – und damit vorrangig der Betrieb des Standorts Frankfurt – im Geschäftsjahr 2013 erneut maßgeblich zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit bei.



— Grafik 3

Bezogen auf seine Wettbewerbssituation steht der Standort Frankfurt zu einem in Konkurrenz um einsteigende Passagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet, zum anderen – und im Wesentlichen – aufgrund seiner Passagierstruktur in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Die größten Wettbewerber sind dabei die europäischen Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schipol und – aufgrund der starken Entwicklung der dortigen nationalen Fluggesellschaften – auch die Flughäfen Dubai-International sowie Istanbul-Atatürk, in Deutschland insbesondere der Flughafen München. Mit 58,0 Mio Passagieren belegte der Flughafen Frankfurt im europäischen Vergleich im vergangenen Geschäftsjahr unverändert die dritte Position nach London-Heathrow (72,4 Mio Passagiere) und Paris-Charles de Gaulle (62,1 Mio Passagiere), deren Abstand im Vergleich zum Vorjahr in etwa stabil blieb. Der Flughafen Amsterdam belegte mit 52,6 Mio Passagieren nach Frankfurt den vierten Platz. Die weiterhin dynamische Entwicklung von Turkish Airlines führte in 2013 zu einer starken Wachstumsrate am Flughafen Atatürk in Istanbul (+13,6 % auf 51,1 Mio Passagiere) und damit zu Marktanteilsgewinnen gegenüber den weiteren europäischen Wettbewerbern. Mit deutlichem Abstand zum Flughafen Frankfurt war der Flughafen München mit 38,7 Mio Passagieren (+0,8 %) weiter der zweitgrößte deutsche Passagier-Flughafen.

Im interkontinentalen Vergleich entwickelten sich insbesondere die Flughäfen in Asien teilweise deutlich dynamischer und wiesen Marktanteilsgewinne gegenüber dem Flughafen Frankfurt aus. Insbesondere im Umsteigersegment verzeichneten die Flughäfen in den Golf-Staaten, allen voran der Flughafen Dubai, weiterhin Zuwächse, insbesondere auf Verbindungen zwischen Europa und Asien. Diese gingen teilweise zulasten des Standorts Frankfurt, da Umsteigepassagiere an Frankfurt vorbeigelenkt wurden.

Um die internationale Wettbewerbsposition des Standorts zukünftig zu erhalten und zu stärken, tragen unverändert das vom Vorstand im Geschäftsjahr 2009 mit Baubeginn der Landebahn Nordwest gestartete Ausbauprogramm sowie das nahezu parallel vorangetriebene Modernisierungsprogramm FRA-Nord bei. Die Programme, die im Wesentlichen die Landebahn Nordwest, den Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafen-Kapazitäten und -Qualitäten, um den Standort Frankfurt dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Die ebenfalls angestoßene Weiterentwicklung der CargoCity Nord und Süd wird langfristig zu einer maßgeblichen Stärkung der Wettbewerbsposition im Cargo-Bereich (Luftfracht und Luftpost) führen.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 14 zu entnehmen.

Steuerung

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2013 keine grundlegenden Änderungen an der Steuerung der Fraport AG ergeben. Aufgrund der erstmaligen Anwendung des DRS 20 hat sich jedoch ihre Darstellung insofern geändert, dass im Folgenden nun die wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren genannt werden.

Finanzielle Leistungsindikatoren

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

Als wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren verwendet die Fraport AG vor allem Kennzahlen der Ertragslage sowie der Vermögens- und Finanzlage. Im Einklang mit der langfristig orientierten Unternehmensausrichtung steuert und bewertet der Vorstand die Entwicklung der finanziellen Leistungsindikatoren ebenfalls unter Berücksichtigung der langfristig prognostizierten Marktentwicklungen. In diesem Kontext kann es durch strategisch ergriffene Maßnahmen – beispielsweise die Umsetzung größerer Investitionsprojekte – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen, solange langfristig eine eindeutig positive Entwicklung der Ertragslage unterstellt wird und die Maßnahmen nicht mit wesentlichen Risiken für das Unternehmen behaftet sind.

Die wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist in dem Kapitel „Ertragslage“ ab Seite 16 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 36 enthalten.

Kennzahlen der Ertragslage

Die Ertragslage – als wesentlicher Bestandteil der Jahresabschlussberichterstattung – umfasst die Darstellung und Erläuterung maßgeblicher Ergebnisbestandteile und -kennzahlen. Während die Ertragslage im Rahmen der turnusgemäßen Berichterstattung vergangenheitsorientiert über die Geschäftsentwicklung berichtet und in der Prognoseberichterstattung kurz- bis mittelfristig erläutert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus gewonnenen Resultate sind für den Vorstand wesentlich für die langfristig wertorientierte Steuerung des Unternehmens.

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind für die Fraport AG die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung –, das **EBITDA**, das **EBIT**, das **EBT** und der **Jahresüberschuss**. Die Umsatzerlöse spiegeln die operative Geschäftstätigkeit der Gesellschaft wider. Das EBITDA ergibt sich aus der Gesamtleistung abzüglich der operativen Aufwendungen (Personal-, Material- und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das EBITDA spiegelt damit den Erfolg der operativen Geschäftstätigkeit wider und ist ein wesentlicher Leis-

tungsindikator sowohl in der absoluten Entwicklung wie auch in Relation zu der Entwicklung der Umsatzerlöse und indirekt der Verkehrsentwicklung.

Das EBIT, das maßgeblich für die wertorientierte Steuerung ist, stellt das EBITDA in den Kontext zu den Abschreibungen. Abzüglich des Finanzergebnisses, das sich im Wesentlichen aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen zusammensetzt, ergibt sich aus dem EBIT das EBT.

Der Jahresüberschuss ist das Resultat der Geschäftstätigkeit und der ergriffenen Maßnahmen zur Beeinflussung des EBITDAs, EBITs und EBTs. Er errechnet sich aus dem EBT abzüglich der Ertragsteuern. Der Jahresüberschuss verändert das Eigenkapital.

Kennzahlen der Vermögens- und Finanzlage

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

Die Höhe des Eigenkapitals stellt für die Fraport AG die Grundlage der aktuellen und zukünftigen Geschäftstätigkeit dar. So ist beispielsweise zur Finanzierung großer strategischer Projekte eine solide Eigenkapitalbasis unerlässlich. In diesem Zusammenhang stand auch der Börsengang des Unternehmens im Geschäftsjahr 2001, der zu einer maßgeblichen Erhöhung des Eigenkapitals um rund 900 Mio € führte und die wesentliche Basis zur Finanzierung des Ausbaus am Standort Frankfurt sowie des externen Geschäfts bildete. Zum Bilanzstichtag 2013 verfügte die Fraport AG über ein Eigenkapital von 2.624,3 Mio €, was im Verhältnis zur Bilanzsumme einer Eigenkapitalquote von 32,8 % entspricht (Eigenkapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag in Höhe von 115,4 Mio €).

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Netto-Finanzschulden und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. Zur Berechnung der Gearing Ratio setzt das Unternehmen das stichtagsbezogene Eigenkapital in das Verhältnis zu den ebenfalls stichtagsbezogenen Netto-Finanzschulden, die als Differenz aus der Liquidität und den lang- und kurzfristigen Finanzschulden definiert sind. Zur Erzielung eines exakteren Ergebnisses wird das Eigenkapital dabei zusätzlich um die geplante Dividendenausschüttung bereinigt. Die Gearing Ratio bewertet auf diese Weise die Höhe des Eigenkapitals insofern, dass sie diesem die entsprechende Netto-Finanzschuldenposition gegenüberstellt und damit den Verschuldungsgrad der Fraport AG angibt. Grundsätzlich variiert die Höhe der Gearing Ratio je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich die Gesellschaft befindet. So steigt die Gearing Ratio für gewöhnlich in Zeiten hoher Investitionstätigkeit und sinkt, wenn das Unternehmen weniger investiert. Im Zusammenhang mit dem Investitionsprogramm am Standort Frankfurt hat der Vorstand definiert, dass die Gearing Ratio einen

Wert von 140 % nicht übersteigen soll. Nachdem die Gearing Ratio zum Ende des Geschäftsjahres 2012 einen Wert von 113,5 % auswies, lag diese zum Bilanzstichtag 2013 bei 114,6 %.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den operativen Cash Flow und den Free Cash Flow als wichtige Leistungsindikatoren zur Beurteilung der Finanzkraft der Fraport AG. Während der operative Cash Flow den Mittelzufluss beziehungsweise -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit darstellt, ist der Free Cash Flow das Ergebnis des operativen Cash Flows abzüglich des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen. Der Free Cash Flow gibt damit Aufschluss darüber, wie viele finanzielle Mittel dem Unternehmen aus der operativen Geschäftstätigkeit einer Periode nach Abzug der operativen Investitionstätigkeit zur Verfügung stehen. Diese „freien“ finanziellen Mittel (Free Cash Flow) können wiederum thesauriert werden, um dem Unternehmen als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zurückzuführen, oder sie können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. Nachdem die Fraport AG den Flugsteig A-Plus, als letztes großes Investitionsprojekt vor Terminal 3, am Standort Frankfurt in 2012 in Betrieb genommen hat, erreichte der Free Cash Flow 2013 erstmals seit Beginn des Flughafen-Ausbaus und des Investitionsprogramms FRA-Nord einen positiven Wert.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich zur finanziellen Entwicklung misst sich die Fraport AG an der Entwicklung „nicht finanzieller Leistungsindikatoren“, die ebenfalls für den langfristigen Unternehmenserfolg wesentlich sind.

Zu diesen Leistungsindikatoren zählen beispielsweise die durch die Passagiere wahrgenommene Servicequalität und die Zufriedenheit der Beschäftigten. Für eine bessere Steuerung hat die Fraport AG die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren den Kategorien „Kundenzufriedenheit und Produktqualität“ und „Attraktivität als Arbeitgeber“ zugeordnet.

Die im Sinne des DRS 20 wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren und ihre Bedeutung für die Fraport AG sind im Folgenden dargestellt. Die Beschreibung ihrer Entwicklung im vergangenen Geschäftsjahr ist im Kapitel „Nicht finanzielle Leistungsindikatoren“ ab Seite 20 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2014 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 36 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung und Angaben nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind im separaten Nachhaltigkeitsbericht „Nachhaltig verbinden“ enthalten, der auf der Unternehmens-Homepage unter www.nachhaltigkeitsbericht.fraport.de zur Verfügung steht. Die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts ist kein Bestandteil der Jahresabschlussprüfung durch den Wirtschaftsprüfer.

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

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

Zur Messbarkeit und Steuerung der Qualität und Kundenzufriedenheit nutzt die Fraport AG eine Vielzahl von Leistungsindikatoren. Zu den wichtigsten Indikatoren zählen am Standort Frankfurt die **Globalzufriedenheit** der Passagiere, die **Pünktlichkeitsquote**, die **Gepäck-Konnektivität** und die **Anlagenverfügbarkeitsquote**.

Unter der Globalzufriedenheit fasst die Fraport AG eine Vielzahl passagierseitiger Prozesse und deren Qualität zusammen. Die bewerteten Prozesse beinhalten unter anderem die Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen und den Gepäckausgabebändern sowie die Sauberkeit in den Terminals. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt das Unternehmen am Flughafen Frankfurt einen Wert von mindestens 80 % an. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 entspricht dies einer Steigerung um 10 Prozentpunkte.

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

Die Gepäck-Konnektivität gibt Auskunft über die am Standort Frankfurt ziel- und zeitgerecht verladenen Gepäckstücke im Verhältnis zum gesamten Abfluggepäck in Prozent. Dabei zeugt eine hohe Konnektivität, das heißt der Fluggast wird mit seinem Gepäck auf demselben Flug befördert, von einer guten Qualität der Gepäckprozesse. Dies ist besonders wichtig, da Frankfurt mit einem Umsteigeanteil von rund 55 % einen hohen Anteil an Transfergepäck besitzt. Ziel ist es, nachhaltig eine Gepäck-Konnektivität von mehr als 98,5 % zu erreichen.

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsanlagen in Terminals ist insbesondere für Passagiere mit eingeschränkter Bewegungskraft wichtig. Die Fraport AG erhebt diese Verfügbarkeit am Standort Frankfurt mittels der Anlagenverfügbarkeitsquote, die die technische Funktionsfähigkeit von Aufzügen, Fahrtreppen und Fluggastbrücken misst. Das Unternehmen zielt dabei auf eine Verfügbarkeitsquote von weit über 90 % ab.

Attraktivität als Arbeitgeber

Ebenso wie die Kundenzufriedenheit und Produktqualität ist die Attraktivität als Arbeitgeber für die Fraport AG ein zentraler Aspekt zur langfristigen Sicherung des Geschäftserfolgs.

Unter Attraktivität versteht das Unternehmen die Schaffung guter Arbeitsbedingungen zur Gewinnung und Bindung engagierter und qualifizierter Mitarbeiter.

Um ihre Attraktivität als Arbeitgeberin messbar zu machen und steuern zu können, nutzt die Fraport AG verschiedene Leistungsindikatoren, wie die **Mitarbeiterzufriedenheit** sowie Kennzahlen des **Arbeitsschutzes** und **Gesundheitsmanagements**.

Die Mitarbeiterzufriedenheit, die jährlich oder zumindest alle zwei Jahre durch eine Befragung der Beschäftigten der Fraport AG erhoben wird, ist ein zentrales Instrument zur Messung der Stimmung unter den Mitarbeitern. Die Fraport AG ist überzeugt, dass zufriedene Mitarbeiter eine höhere Kundenbindung und bessere Leistungen erzielen. Die Kennzahl der Mitarbeiterzufriedenheit errechnet sich dabei aus neun Zufriedenheitsaspekten und zeigt mögliche Verbesserungspotenziale auf. Die Fraport AG strebt an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf eine Durchschnittsnote von besser als 3,0 zu steigern (Indexwert analog Schulnotensystem). In 2013 lag diese bei 3,12.

Zentrales Element zur Erhöhung der Attraktivität ist zudem der Gesundheits- und Arbeitsschutz. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, braucht die Fraport AG leistungsfähige und leistungsstarke Mitarbeiter. Dabei misst das Unternehmen die Arbeits- und Gesundheitssituation der Beschäftigten unter anderem anhand der Arbeitsunfälle. Ziel ist es, die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle pro Jahr und der daraus folgenden unfallbedingten Ausfalltage stetig zu senken.

Finanzmanagement

Das Finanzmanagement der Fraport AG umfasst die strategischen Ziele **Liquiditätssicherung**, **Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken**, **Rentabilität** und **Flexibilität**. Der Sicherung der Liquidität gilt dabei oberste Priorität. Diese wird, aufbauend auf einer angemessenen Eigenkapitalausstattung, sowohl durch die Innenfinanzierung über den operativen Cash Flow als auch durch die Außenfinanzierung mittels Fremdkapital sichergestellt.

Hinsichtlich des Fremdkapitals verfolgt das Finanzmanagement der Fraport AG das Ziel einer ausgewogenen Finanzierungsbasis aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen werden teilweise Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen.

Die Liquidität wird vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Abflüsse breit angelegt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Für kurzfristig erwartete Zahlungen im Rahmen der laufenden Abflüsse durch Investitionen stehen der Fraport AG Termingeldanlagen, Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit sowie Commercial Paper zur Verfügung. Die etablierte Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde hinsichtlich der Ratingklassifizierung im vergangenen Geschäftsjahr dahingehend ausgeweitet, dass in geringem

Maße auch in risikoarme, nicht geratete Anleihen angelegt werden kann.

Neben der Anlage in Industrieanleihen erfolgt im Rahmen der Diversifizierung eine breite Streuung der Kontrahenten im Finanzsektor. Dabei werden in verschiedenen Geschäftsfeldern Gesamtlime vergeben, die fortlaufend auch im Hinblick auf die Entwicklung der Bonität der Banken überwacht werden. Sofern es während der Haltedauer der Anlage zu einer Bonitätsherabstufung 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.

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Liquiditätssicherung wies die Fraport AG zum 31. Dezember 2013 eine Liquidität, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, von 1.227,5 Mio € aus (im Vorjahr: 1.431,5 Mio €). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 4.103,0 Mio € (im Vorjahr: 4.209,5 Mio €). Darüber hinaus standen der Fraport AG zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 502,2 Mio € (im Vorjahr: 420,2 Mio €) zur Verfügung.

Die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres ist im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 17 zu finden.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 922.896.540 € (Stand 31. Dezember 2013). Es ist in 92.289.654 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2013 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 922.122.890 € (92.212.289 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2013 51,40 %. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,37 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03 %. Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH. Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils

31. Dezember 2013): Deutsche Lufthansa AG 8,46 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2013 wurden aus dem genehmigten Kapital 552.980 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch Anhang Tz. 29). Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

In 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 zwölf beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2013 betrug 3,4 Mio €. In 2013 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 226.000 € (22.600 Optionen) ausgeübt.

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 2013 wurden aufgrund dieser Ermächtigungen keine eigenen Aktien erworben.

Bei den vorgenannten 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

Aufgrund der Beteiligungen des Landes Hessen in Höhe von 31,37 % (im Vorjahr: 31,40 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,03 % (im Vorjahr: 20,05 %) 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 und Corporate Governance Bericht

Zugleich für den Aufsichtsrat berichtet der Vorstand in der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB beziehungsweise Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex über die Corporate Governance im Unternehmen. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Geschäftsbericht 2013 und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern veröffentlicht.

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 289 Absatz 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 22 des vorliegenden Berichts zu entnehmen.

Angaben gemäß Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hat Mitte 2011 den vollständigen 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 Regelungen der EnWG-Novelle ist die Verpflichtung, separate Tätigkeitsabschlüsse gemäß den Vorgaben des EnWG zu erstellen. Diese Regelungen wurden erstmals im Geschäftsjahr 2012 angewendet.

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 13. Mai 2013 die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden, und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2013

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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.

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 13. Mai 2013 zu entsprechen, wurde mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 mit jedem Vorstandsmitglied eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe der vorgenannten jeweiligen Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden

2,3 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Diese Höchstgrenze gilt auch für Vergütungsbestandteile für die früheren Geschäftsjahre 2010 bis 2013, die noch nicht vollständig zur Auszahlung gelangt sind.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen bestehen weiterhin in früheren Jahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Anhang Tz. 39). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig, in der Regel jährlich, auf ihre Angemessenheit geprüft.

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

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Vergütung angerechnet. Die von Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Vergütung 2013 von der Fraport AG angerechnet.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge (Nebenleistungen). 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 vorgenannten Ergebnisgrößen addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantiemezahlungen innerhalb eines Monats nach Billigung des jeweiligen Konzern-Abschlusses für das relevante Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat fällig.

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

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

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

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

Im Rahmen des LSA wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufrieden-

heit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2016 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Michael Müller und Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

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

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich oder zumindest alle zwei Jahre 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 auszahlende Geldbetrag, indem der zu Beginn des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelte Vergleichswert der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt wird und positive beziehungsweise negative Abweichungen den in Aussicht gestellten Geldbetrag erhöhen oder vermindern.

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

Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds aus den Diensten der Fraport AG vor dem Ende eines bereits begonnenen Drei-Jahres-Zeitraums wird der Grad der Zielerreichung auch für dieses Vorstandsmitglied erst nach Ende des Drei-Jahres-Zeitraums ermittelt. Der tatsächlich ermittelte Geldbetrag für einen vollen Zeitraum wird sodann zeitanteilig gekürzt. Ein Anspruch auf Zahlung eines Geldbetrags für zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht abgelaufene Drei-Jahres-Zeiträume besteht nicht, wenn das Dienstverhältnis aufgrund besonderer Umstände beendet wird, die in der Person des Vorstandsmitglieds liegen (Beendigung auf eigenen Wunsch des Vorstandsmitglieds, ohne dass hierfür ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 BGB vorliegt, Beendigung aufgrund eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB in der Person des Vorstandsmitglieds) oder das

Vorstandsmitglied bei Fortbestand seines Dienstvertrags aus wichtigem Grund im Sinne des § 84 Absatz 3 AktG von seinem Amt abberufen wird. Tritt ein Vorstandsmitglied im laufenden Geschäftsjahr in die Dienste der Gesellschaft ein, so entscheidet der Aufsichtsrat darüber, ob und gegebenenfalls mit welchem gekürzten Betrag das Vorstandsmitglied für das laufende Geschäftsjahr an dem LSA-Programm teilnimmt.

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird in jedem Geschäftsjahr – 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 vier Geschäftsjahren – dem „Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2013 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2013 6.850 sowie Michael Müller 3.550 Performance-Shares zugeteilt.

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

Der Grad der Zielerreichung für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX wird ermittelt, indem festgestellt wird, welchen gewichteten durchschnittlichen Rang die Fraport AG unter allen MDAX-Unternehmen im Hinblick auf den Total Shareholder Return (Aktienkursentwicklung und Dividenden) bezogen auf den Performance-Zeitraum einnimmt. Wie beim Erfolgsziel EPS werden die vier relevanten Geschäftsjahre absteigend gewichtet. Die Ist-Tranche entspricht der Ziel-Tranche, wenn die Fraport AG im Performance-Zeitraum gewichtet durchschnittlich Platz 25 beim Total Shareholder Return MDAX einnimmt. Für jeden Platz besser oder schlechter als Platz 25 erhöht sich oder vermindert sich die Ist-Tranche um 2,5 Prozentpunkte. Belegt die Fraport AG eine schlechtere Platzierung als Platz 45, werden für das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX keine Performance-Aktien ausgegeben; erreicht die Fraport AG einen besseren Platz als Platz 5, erfolgt keine weitere Erhöhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate ange-dauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 648,8 Tsd € (im Vorjahr: 370,5 Tsd €), Anke Giesen 233,3 Tsd €, Michael Müller

128,7 Tsd € (im Vorjahr: 50,2 Tsd €), Peter Schmitz 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Herbert Mai 200,1 Tsd € (im Vorjahr: 112,8 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 Vorstandsmitglieds steigt, jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 58,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2013 38,0 % 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 acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 42,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatzes gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit 3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbständiger oder selbständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbwaisen erhalten jeweils 10 % und Vollwaisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

Des Weiteren wurde mit jedem Vorstandsmitglied ein sogenanntes Wettbewerbsverbot für die Dauer von zwei Jahren vereinbart. Für diesen Zeitraum wird eine angemessene Entschädigung im Sinne des § 90a HGB in Höhe einer Jahresbruttovergütung (Fixum) gewährt. Die Zahlung erfolgt in monatlichen Teilbeträgen. Die Entschädigung wird grund-

sätzlich auf ein von der Fraport AG geschuldetes Ruhegehalt angerechnet, soweit die Entschädigung zusammen mit dem Ruhegehalt und anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen Fixums übersteigt.

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

Der Anspruch der ehemaligen Vorstandsmitglieder auf Ruhegehaltszahlungen bestimmt sich nach einem prozentualen

Anteil einer fest vertraglich vereinbarten Bemessungsgrundlage.

Die nachfolgenden Übersichten enthalten detaillierte Angaben über die Vergütungsbestandteile und die Vergütungshöhe der Vorstände der Fraport AG im Jahr 2013.

Vergütung des Vorstands 2013

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente		Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
			Tantieme	LSA	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,5	674,8	100,0	1.212,3
Anke Giesen	300,0	43,9	476,3	0,0	820,2
Michael Müller	300,0	47,0	296,4	0,0	643,4
Peter Schmitz	300,0	33,1	476,3	70,0	879,4
Dr. Matthias Zieschang	320,0	43,9	523,9	70,0	957,8
Insgesamt	1.635,0	190,4	2.447,7	240,0	4.513,1

— Grafik 4

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	LTIP	
Dr. Stefan Schulte		346,7
Anke Giesen ab 1.1.2013		263,9
Michael Müller		136,7
Peter Schmitz		263,9
Dr. Matthias Zieschang		263,9
Insgesamt		1.275,1

— Grafik 5

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2013.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2013 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2014.

Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2012 verteilte sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

in Tsd €	Erfolgsunabhängige Komponenten		Barkomponente		Insgesamt
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
			Tantieme	LTIP	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,3	662,4		1.099,7
Michael Müller ab 1.10.2012	75,0	10,3	72,7		158,0
Peter Schmitz	300,0	37,5	467,5		805,0
Dr. Matthias Zieschang	320,0	40,1	514,3		874,4
Herbert Mai bis 30.9.2012	225,0	30,2	350,6		605,8
Insgesamt	1.335,0	140,4	2.067,5		3.542,9

— Grafik 6

Vergütung des Vorstands 2012

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung
	LTIP
Dr. Stefan Schulte	291,8
Michael Müller ab 1.10.2012	201,8
Peter Schmitz	222,1
Dr. Matthias Zieschang	222,1
Herbert Mai bis 30.9.2012	0,0
Insgesamt	937,8

— Grafik 7

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2013 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand waren. Im Konzernabschluss nach IFRS werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Im Geschäftsjahr 2013 besaß ausschließlich Michael Müller 1.800 Aktienoptionen aus dem MSOP 2005, Tranche 2009. Die Aktienoptionen wurden von Michael Müller in 2013 vollständig ausgeübt, woraus ein Aufwand in Höhe von

12,6 Tsd € resultierte. Im Vorjahr betrug der Aufwand für die Vorstände 42,2 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 27.731 Tsd € entfallen 21.372 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2013 1.740 Tsd €.

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

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2012	Veränderung 2013	Verpflichtung 31.12.2013
Dr. Stefan Schulte	2.681	497	3.178
Michael Müller	30	120	150
Peter Schmitz	1.356	177	1.533
Dr. Matthias Zieschang	1.104	275	1.379
Anke Giesen ab 1.1.2013	0	119	119
Insgesamt	5.171	1.188	6.359

— Grafik 8

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.

Anke Giesen wurde im Rahmen ihrer Mehraufwendungen für die doppelte Haushaltsführung eine monatliche Pauschale in Höhe von 2 Tsd € brutto für zwölf Monate nach Beginn des Dienstvertrags zugesagt. Demzufolge wurden ihr für 2013 insgesamt 24,0 Tsd € gewährt. Zusätzlich wurden Umzugskosten gegen Vorlage entsprechender Rechnungen in Höhe von insgesamt 9,5 Tsd € von der Fraport AG übernommen.

Der Dienstvertrag von Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von

der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB betrug für das Jahr 2013 150,0 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt.

Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 135,0 Tsd €, eine anteilige Tantieme für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 350,6 Tsd € sowie eine anteilige Auszahlung des LSA für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 64,2 Tsd €.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Wilhelm Bender unterstützte die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der in 2011 endende Beratervertrag war um zwei weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden. Für diese und weitere Aufgaben stellte die Fraport AG Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 neben Büroräumen und für den Bürobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materialien eine Assistentin zur Verfügung. Prof. Dr. Bender erhielt für seine Tätigkeit keine Vergütung von der Fraport AG. Bis zum 31. August 2011 wurden Reisekosten nach Genehmigung der Reise entsprechend den je-

weils gültigen internen Richtlinien erstattet. Nach diesem Zeitpunkt wurden keine Reisekosten mehr erstattet.

Darüber hinaus erhielt Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 252,4 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot ließ Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtete 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 dienstlichen Mobiltelefons, 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.

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind nach § 15a WpHG verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von fünf Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß § 15a Absatz 3 WpHG in einer

engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2013

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

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2013 insgesamt mit 889,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 853,4 Tsd €).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2013 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2013

in €	Festvergütung	Ausschuss- vergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Ismail Aydin	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Claudia Amier	19.687,50	5.833,33	11.200,00	36.720,83
Devrim Arslan	13.125,00	5.833,33	6.400,00	25.358,33
Mario A. Bach	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Uwe Becker	13.125,00	5.597,23	7.200,00	25.922,23
Hakan Cicek	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Kathrin Dahnke	13.125,00	2.916,67	5.600,00	21.641,67
Detlef Draths	7.500,00	3.333,33	4.000,00	14.833,33
Peter Feldmann	22.500,00	4.763,90	6.400,00	33.663,90
Dr. Margarete Haase	35.625,00	10.000,00	12.000,00	57.625,00
Jörg-Uwe Hahn	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Erdal Kina	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Lothar Klemm	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Dr. Roland Krieg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Stefan H. Lauer	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Michael Odenwald	22.500,00	5.000,00	5.600,00	33.100,00
Mehmet Özdemir	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Arno Prangenberg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Gabriele Rieken	1.875,00	833,33	0,00	2.708,33
Dr. h. c. Petra Roth	9.375,00	4.166,67	2.400,00	15.941,67
Gerold Schaub	33.750,00	10.000,00	12.800,00	56.550,00
Hans-Jürgen Schmidt	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Werner Schmidt	22.500,00	6.666,67	10.400,00	39.566,67
Edgar Stejskal	22.500,00	10.000,00	19.200,00	51.700,00
Christian Strenger	18.750,00	4.166,67	5.600,00	28.516,67
Karlheinz Weimar	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2013

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

Im Geschäftsjahr 2013 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 93,0 Tsd €).

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

In einem wirtschaftlich volatilen Umfeld hat die Fraport AG im Geschäftsjahr 2013 ihre prognostizierten operativen Ziele weitestgehend erreicht (siehe auch Lagebericht 2012 ab Seite 25). Nach einer deutlich rückläufigen Passagierzahl am Standort Frankfurt in den ersten Monaten 2013 verhalfen eine gute Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten des Geschäftsjahres zu einer insgesamt leicht positiven Passagierentwicklung von 0,9 %. Zusätzlich sorgten die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie ein Anstieg der Retail-Erlöse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugsteigs A-Plus zu Umsatzsteigerungen. Trotz der besser als erwarteten Passagierentwicklung lag das EBITDA im Wesentlichen aufgrund geringerer sonstiger betrieblicher Erträge sowie einem gestiegenen Materialaufwand deutlich unter dem Vorjahreswert. Geringere Abschreibungen als erwartet, unverändert hohe Erträge aus Beteiligungen und niedrigere Ertragsteuern führten in Summe zu einem leicht rückläufigem Jahresüberschuss. Verglichen mit dem prognostizierten deutlichen Rückgang war dies eine positive Entwicklung, weshalb der Vorstand die wirtschaftliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2013 insgesamt günstig bewertet.

Die Finanzlage der Fraport AG bezeichnet der Vorstand aufgrund der unverändert soliden Liquiditätsausstattung weiter als stabil.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Mit einem Wachstum von etwa 3 % lag die Entwicklung der Weltwirtschaft im vergangenen Geschäftsjahr innerhalb der relativ großen prognostizierten Bandbreite diverser Banken und Wirtschaftsinstitute von 2,4 % bis 3,5 %. Die Entwicklung in den einzelnen Regionen verlief jedoch sehr unterschiedlich. Während die Länder der Eurozone aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise in ihrer Gesamtheit einen Rückgang der wirtschaftlichen Leistung um etwa 0,4 % hinnehmen mussten, entwickelten sich die asiatischen Länder – im Wesentlichen Japan, China und Indien – sowie die Staaten Lateinamerikas und Afrikas deut-

lich stärker, blieben aber hinter den Erwartungen zurück. Insgesamt konnte im Jahresverlauf 2013 eine zunehmende Dynamik der globalen Wirtschaftsleistung festgestellt werden.

Die deutsche Wirtschaft hat sich – trotz leichter Abkühlung zum Vorjahr – mit +0,4 % in 2013 im europäischen Vergleich gut behauptet. Nach einer Schwächephase im Winter 2012/2013 (kalender- und saisonbereinigt –0,5 % im vierten Quartal 2012 und Stagnation im ersten Quartal 2013, jeweils zum Vorquartal) hat sich die konjunkturelle Lage im Laufe des Jahres 2013 verbessert und damit in einem schwierigen internationalen Umfeld zu einem moderaten Wachstum zurückgefunden. Treiber des leicht positiven Jahresergebnisses war die inländische Verwendung und hier insbesondere die staatliche und private Konsumnachfrage, die insgesamt preisbereinigt um 0,9 % stieg. Die Exporte gingen um 0,2 %, die Importe um 1,2 % zurück.

Trotz der insgesamt moderaten Wirtschaftsentwicklung blieb das Preisniveau auf den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl auf hohem Niveau (durchschnittlicher Weltmarktpreis je Barrel 2013: 106 US-\$, gegenüber rund 107 US-\$ in 2012 und 2011). Die Wachstumsrate des Welthandels lag erneut bei knapp 3 %.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel

	Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	
	2013	2012
Deutschland	0,4	0,7
Eurozone	-0,4	-0,7
Bulgarien	0,5	0,8
Türkei	3,7	2,2
Peru	5,4	6,3
USA	1,9	2,8
Japan	1,7	1,4
Großbritannien	1,7	0,3
Russland	1,5	3,4
China	7,7	7,7
Indien	4,4	3,2
Brasilien	2,3	1,0
Welt	3,0	3,1
Welthandel	2,7	2,7

Angaben 2013 in Anlehnung an: Internationaler Währungsfonds (IMF, Januar 2014, teilweise Oktober 2013), Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD, November 2013), Deutsche Bank (Februar 2014), DekaBank (Februar 2014), Statistisches Bundesamt (Januar/Februar 2014), www.tecson.de (Ölpreise, Januar 2014). Angaben 2012: IMF (Januar 2014, teilweise Oktober 2013). Statistisches Bundesamt für BIP Deutschland (Januar 2014).

— Grafik 10

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Im vergangenen Geschäftsjahr haben sich keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben, die wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der Fraport AG hatten.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsverkehrsmarkts

Für das Gesamtjahr 2013 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 3,9 %. Das Luftfrachtaufkommen legte im gleichen Zeitraum – bei anhaltend geringer globaler Konjunkturdynamik – moderat um 1,0 % zu. Während die Passagierzahl an europäischen Flughäfen um 2,6 % stieg, lag das europäische Luftfrachtvolumen vor allem aufgrund der anhaltenden Auswirkungen der Schuldenkrise nur um 0,8 % über dem Vorjahresniveau. Zusätzlich beeinflusst von witterungs- und streikbedingten Flugannullierungen wiesen die deutschen Verkehrsflughäfen im Passagierverkehr ein leichtes Plus von 0,5 % aus. Die umgeschlagene Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) lag in Deutschland mit einem Zuwachs um 0,2 % geringfügig über dem Vorjahresniveau. Der Schalttag aus 2012 wirkte sich im Berichtszeitraum 2013 mit knapp 0,3 Prozentpunkten mindernd auf die Verkehrsergebnisse aus.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

	Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	
	Passagiere 2013	Luftfracht 2013
Deutschland	0,5	0,2
Europa	2,6	0,8
Nordamerika	1,3	0,5
Lateinamerika	4,8	-0,2
Nah-/Mittelost	10,1	5,4
Asien-Pazifik	7,2	0,9
Afrika	-0,6	-2,7
Welt	3,9	1,0

Quelle: ACI Passenger Flash und Freight Flash Dezember 2013 (ACI, Februar 2014), ADV für Deutschland Cargo statt Luftfracht (Januar 2014).

— Grafik 11

Wesentliche Ereignisse

Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau in Frankfurt ergänzt

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 mit Planergänzungsbeschluss vom 30. April 2013 um verschärfte Schutzauflagen für gewerblich genutzte Grundstücke sowie mit Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 um eine weitere Schutzauflage bezüglich Wirbelschleppen ergänzt.

Bauantrag für Terminal 3 in Frankfurt eingereicht

Nachdem das HMWVL mit Bescheid vom 6. September 2013 die notwendigen Änderungen aus der Detailplanung von Terminal 3 genehmigt hat, hat die Fraport AG am 17. September 2013 den Bauantrag für das Terminal auf dem südlichen Gelände des Frankfurter Flughafens bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde der Stadt Frankfurt eingereicht. Der Bau von Terminal 3 ist Teil des durch den Planfeststellungsbeschluss genehmigten Flughafen-Ausbaus und schafft langfristig die benötigte Terminal-Kapazität, um das prognostizierte Verkehrswachstum in Frankfurt bedienen zu können. Durch Einreichung des Bauantrags kann der Baubeginn ab etwa 2015 erfolgen und der erste Bauabschnitt, entsprechend der Nachfrage, ab etwa 2021 in Betrieb genommen werden.

Terminal-Eröffnungen in Varna und Burgas

Die Gesellschaft Fraport Twin Star, an der die Fraport AG beteiligt ist, hat im August 2013 ein neues 20.000 m² großes Terminal am Flughafen Varna und im Dezember 2013 ein bauähnliches 21.000 m² großes Terminal am Flughafen Burgas eröffnet, die individuell auf die jeweiligen Passagierbedürfnisse zugeschnitten sind. Die neuen Fluggastgebäude verfügen unter anderem über einen Ankunftsbereich, der eine Teilung in einen Schengen- und Non-Schengen-Bereich ermöglicht, und über attraktive Einkaufs- und Gastronomie-Möglichkeiten. Die Terminals tragen maßgeblich zu weiteren Wachstumsmöglichkeiten der Gesellschaft Twin Star im Passagier- und Retail-Bereich bei. Höhere Abschreibungen und Zinsaufwendungen, die aus den Inbetriebnahmen resultieren, werden den in 2014 erwarteten positiven EBITDA-Effekt aus dem Ausbau zunächst kompensieren.

Terminal am Flughafen St. Petersburg eröffnet

Im Dezember 2013 hat die Fraport AG gemeinsam mit den Partnern des Northern Capital Gateway-Konsortiums am Flughafen Pulkovo, St. Petersburg, im neuen Terminal den Betrieb aufgenommen. Der Flughafen verfügt damit über eine Kapazität von mehr als 17 Mio Passagieren jährlich und bietet seinen Gästen nun – neben einer deutlich verbesserten Aufenthaltsqualität – zusätzliche Einkaufs- und Gastronomiegeschäfte auf 13.500 m². Damit wurden die Voraussetzungen für künftiges Passagier- und Retail-Wachstum am Flughafen geschaffen. Neben positiven operativen Effekten wird die Terminal-Inbetriebnahme im kommenden Jahr auch zu höheren Abschreibungen und Zinsaufwendungen in der Gesellschaft führen. In Summe erwartet die Gesellschaft daher in 2014 einen vorübergehend negativen Ergebniseffekt aus der Terminal-Inbetriebnahme. Über den Bau des neuen Terminals hinaus hat das Northern Capital Gateway-Konsortium unter anderem zusätzliche Vorfeldflächen, ein Hotel sowie ein Geschäftszentrum errichtet.

Neuer Hessischer Koalitionsvertrag vorgestellt

Am 18. Dezember 2013 haben die Parteien CDU und Bündnis 90/Die Grünen ihren Koalitionsvertrag für die Hessische Wahlperiode 2014 bis 2019 vorgestellt. Der Koalitionsvertrag beinhaltet unter anderem folgende den Flughafen Frankfurt betreffende Bestandteile: Bedarfsprüfung des Bauvorhabens von Terminal 3, Einführung einer Lärmobergrenze sowie weitere Maßnahmen zur Begrenzung der Fluglärmbelastung. Zu diesen Maßnahmen sollen laut Koalitionsvertrag insbesondere Entlastungen in den Stunden von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr zählen, mit dem Ziel, regelmäßig zu Lärmpausen von sieben Stunden in der Nacht zu kommen. Eine Beschreibung regulatorischer und rechtlicher Risiken sowie Risiken, die im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau am Standort Frankfurt stehen, ist dem „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 22 dieses Berichts zu entnehmen.

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Mit einem Plus von 0,9 % auf gut 58,0 Mio **Passagiere** übertraf der Flughafen Frankfurt in 2013 das Aufkommensniveau des Vorjahres um rund 515.000 Fluggäste. Nach deutlich

rückläufigen Passagierzahlen in den ersten Monaten des Geschäftsjahres verhalfen eine gute Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten 2013 zu dem insgesamt leichten Wachstum. Dämpfend wirkten zum einen der fehlende Schalltag und zum anderen die Angebotsreduzierungen verschiedener Fluggesellschaften infolge anhaltender Konsolidierungsmaßnahmen. Das kumulative Ergebnis wurde ferner von einer hohen Zahl witterungs- und streikbedingter Flugannullierungen beeinflusst, von denen über 360.000 Passagiere betroffen waren.

Die Störereignisse und Angebotsreduzierungen beeinflussten vorwiegend den **inländischen und europäischen Passagierverkehr**. Während beide Verkehrsmärkte noch bis zur Jahresmitte spürbare Rückgänge auswiesen, konnten sie sich im weiteren Jahresverlauf sukzessive steigern und am Jahresende eine solide Wachstumsrate verzeichnen (Inlandverkehr: +0,9 %; Europaverkehr: +1,6 %). Trotz des negativen Basiseffekts aus dem Schalltag im Vorjahr legte das **interkontinentale Passagieraufkommen** im Berichtszeitraum um 0,5 % zu. Überdurchschnittlich verlief die Entwicklung insbesondere von und nach Mittelamerika (inklusive der Karibik), Zentralafrika aber auch Nordamerika. Teilmärkte in Fernost, hier insbesondere Indien, China, Taiwan und Malaysia legten ebenfalls spürbar zu. Die politischen Unruhen in Nahost und Nordafrika spiegelten sich dagegen in rückläufigen Passagieraufkommen dieser Verkehrsregionen wider.

Die umgeschlagene **Cargo-Tonnage** übertraf mit annähernd 2,1 Mio Tonnen den Vorjahreswert um 1,4 % beziehungsweise rund 28.000 Tonnen. Analog zum Passagierverkehr wies das Europaaufkommen mit +4,4 % die höchste Wachstumsdynamik aus (+9.300 Tonnen). Der mit fast 88 % Anteil am Gesamtaufkommen deutlich volumenstärkere interkontinentale Cargo-Umschlag legte um 1,3 % (rund +23.600 Tonnen) zu. Die inländische Tonnage war um knapp 10 % rückläufig.

Die Zahl der **Flugbewegungen** und die kumulierten **Höchststartgewichte** waren bedingt durch die Konsolidierungsmaßnahmen der Fluggesellschaften, die hohe Zahl an Flugannullierungen sowie den fehlenden Schalltag mit 2,0 % und 1,7 % rückläufig, bei steigender durchschnittlicher Flugzeuggröße. Der Anteil der Transferpassagiere lag – wie im Vorjahr – bei rund 55 %.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 entwickelte sich insbesondere der Passagierverkehr am Standort Frankfurt leicht über den Erwartungen (Prognose 2013: in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2012). Gründe für die Abweichung waren im Wesentlichen die gute Buchungslage während der Sommermonate und Kapazitätserhöhungen der Fluggesellschaften in den letzten Monaten des Geschäftsjahres. Mit einer Wachstumsrate von 1,4 % übertraf die umgeschlagene Cargo-Tonnage die Prognose einer Stagnation beziehungsweise eines leichten Anstiegs ebenfalls moderat.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2013 erwirtschaftete die Fraport AG **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.954,7 Mio € (+3,0 %). Das Umsatzwachstum von 56,2 Mio € war unter anderem auf die positive Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt sowie die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte zurückzuführen. Das gestiegene Passagiervolumen sowie die Eröffnung des Flugsteigs A-Plus im Oktober 2012 äußerten sich zudem in einer deutlichen Zunahme der Retail-Erlöse. Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sanken im Wesentlichen aufgrund hoher Vorjahreserträge aus dem Abgang von Anlagen im Rahmen des Finanzanlagen-Managements und dazugehöriger Fremdwährungskurseffekte von 90,4 Mio € auf 33,8 Mio € (-62,6 %). Mit 2.018,5 Mio € lag die **Gesamtleistung** um 0,3 % unter dem Vorjahreswert (-5,5 Mio €).

Der **Materialaufwand** erhöhte sich insbesondere aufgrund höherer Aufwendungen für Energie- und Versorgungsleistungen und gestiegener Fremdleistungen um 31,1 Mio € auf 584,1 Mio € (+5,6 %). Der **Personalaufwand** reduzierte sich vor allem bedingt durch den Wechsel von Mitarbeitern in die passive Phase der Altersteilzeit und der entsprechend erhöhten Inanspruchnahme der in Vorjahren gebildeten Rückstellung um 13,1 Mio € auf 650,8 Mio € (-2,0 %). Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** verringerten sich von 183,1 Mio € auf 179,8 Mio € (-1,8 %) unter anderem aufgrund der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 10,5 Mio €. Einen gegenläufigen Effekt hatten unter anderem höhere Gutachter- und Beratungskosten.

Mit 603,8 Mio € reduzierte sich das **EBITDA (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen)** im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 20,2 Mio € (-3,2 %). Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) ging um 2,0 Prozentpunkte auf 30,9 % zurück (im Vorjahr: 32,9 %). Trotz rückläufiger **Abschreibungen** von 292,4 Mio € (-2,3 %) verringerte sich das **EBIT (betriebliches Ergebnis)** um 13,3 Mio € auf 311,4 Mio € (-4,1 %).

Der Rückgang des **Finanzergebnisses** von -69,2 Mio € auf -76,1 Mio € (-6,9 Mio €) war insbesondere auf eine negative Entwicklung des Zinsergebnisses zurückzuführen, die vor allem aus einer geringeren Aktivierung von Bauzeitinsen resultierte (Aktivierung 2013: 14,1 Mio € gegenüber 2012: 24,1 Mio €). Gegenläufig verbesserte sich das sonstige Finanzergebnis im Wesentlichen aufgrund von Zinssicherungseffekten.

In Höhe von 235,3 Mio € lag das **EBT (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit)** um 20,2 Mio € unter dem Wert von 2012 (-7,9 %). Bei rückläufigen Ertragsteuern ging der **Jahresüberschuss** leicht von 176,0 Mio € auf 173,8 Mio € (-1,3 %) zurück. Die **Steuerquote** 2013 betrug 26,1 % (im Vorjahr: 31,1 %).

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen

Die Fraport AG hält direkte und indirekte Beteiligungen im In- und Ausland. Darüber hinaus bestehen Betriebsstätten in

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen vor Konsolidierung

Fraport-Anteil		Umsatz ²			EBITDA			EBIT		
		2013	2012	Δ %	2013	2012	Δ %	2013	2012	Δ %
in Mio €										
Antalya ¹	51 %/50 %	320,7	301,1	6,5	276,2	259,6	6,4	177,9	161,7	10,0
Lima	70,01 %	208,0	191,3	8,7	71,3	65,5	8,9	57,7	52,5	9,9
Twin Star	60 %	101,1	63,3	59,7	28,2	25,9	8,9	20,2	18,8	7,4

1 Quotenkonsolidierung mit 51 % Stimmrechts- und 50 % Eigenkapitalanteil, Werte entsprechen 100 %-Werten vor Quotenkonsolidierung.

2 Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Antalya 2013: 320,7 Mio €, 2012: 301,1 Mio €; Lima 2013: 193,8 Mio €, 2012: 180,0 Mio €; Twin Star 2013: 49,6 Mio €, 2012: 45,9 Mio €.

— Grafik 12

Indien, Spanien, Ägypten, Russland und Senegal. Die Geschäftstätigkeit derjenigen Beteiligungen, die ihren Hauptsitz außerhalb von Frankfurt haben, werden im Wesentlichen durch den Bereich „Akquisitionen und Beteiligungen“ gesteuert.

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

— Grafik 12

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2013 (siehe auch Lagebericht 2012 ab Seite 25) ergaben sich im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Trotz der besser als erwarteten Passagierentwicklung lag das EBITDA im Wesentlichen aufgrund geringerer sonstiger betrieblicher Erträge sowie einem gestiegenen Materialaufwand unter der Prognose des Lageberichts 2012. Entgegen der Erwartungen waren zudem die Abschreibungen leicht rückläufig und der Jahresüberschuss 2013 aufgrund geringerer Ertragsteuern leicht, anstatt deutlich, unter dem Niveau von 2012.

Vermögens- und Finanzlage

Investitionen

Im Geschäftsjahr 2013 investierte die Fraport AG einen Betrag von 603,7 Mio € (im Vorjahr: 986,8 Mio €). Darin enthalten waren Zugänge zu Sachanlagen von 372,3 Mio € (im Vorjahr: 578,4 Mio €), Finanzanlagen von 230,3 Mio € (im Vorjahr: 405,1 Mio €) sowie Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände von 5,7 Mio € (im Vorjahr: 3,3 Mio €). Auf die Aktivierung von Bauzeitinsen entfiel ein Betrag von 14,1 Mio € (im Vorjahr: 24,1 Mio €).

Schwerpunkte der Investitionen in Sachanlagen bildeten der Kapazitätsausbau des Frankfurter Flughafens, die Abrechnung des Flugsteigs A-Plus sowie die Modernisierung der Terminals und Rollwege. Im Bereich der Finanzanlagen wurde insbesondere in Wertpapiere sowie in verbundene Unternehmen investiert.

Kapitalflussrechnung

— Grafik 13

In Höhe von 390,7 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 7,8 Mio € unter dem Vorjahreswert

(–2,0 %). Grund für den Rückgang war die periodengerechte Abgrenzung von Verbindlichkeiten und Rückstellungen, die sich im Vergleich zum Vorjahr dämpfend auf den operativen Cash Flow auswirkten.

Im Zusammenhang mit dem niedrigeren Investitionsvolumen sank der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen** von 561,4 Mio € im Vorjahr auf 348,5 Mio € im Geschäftsjahr 2013. Der geringere Mittelabfluss führte zu einem positiven **Free Cash Flow** von 42,2 Mio €, verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Verbesserung um 205,1 Mio € (im Vorjahr: –162,9 Mio €). Einschließlich der Mittelabgänge für Geld- und Wertpapieranlagen verwendete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr 412,8 Mio € für Investitionen (im Vorjahr: 748,9 Mio €). Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 226,0 Mio € (im Vorjahr: Mittelzufluss von 266,3 Mio €). Wesentlicher Grund für die Reduzierung war die Veränderung von Finanzkrediten. Während in 2012 Kredite aufgenommen und Mittelzuflüsse verbucht wurden, tilgte die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr Kredite, was zu Mittelabflüssen führte.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich daher zum Ende des Geschäftsjahres auf 259,6 Mio €, ein Rückgang um 248,1 Mio € gegenüber 2012. Der Finanzmittelbestand enthielt dabei auch Termingelder mit Laufzeiten über drei Monaten, die keinen Wertschwankungsrisiken unterliegen und jederzeit in Zahlungsmittel umgewandelt werden können. Aus der Bilanz

Kapitalflussrechnung

in Mio €	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	507,7	591,8	–84,1	–14,2
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	390,7	398,5	–7,8	–2,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Wertpapieranlagen	–348,5	–561,4	212,9	–
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Wertpapieranlagen	–412,8	–748,9	336,1	–
Mittelabfluss (-zufluss) aus Finanzierungstätigkeit	–226,0	266,3	–492,3	–
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	259,6	507,7	–248,1	–48,9

— Grafik 13

lässt sich der Finanzmittelbestand durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 94,8 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 354,4 Mio € herleiten.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG verringerte sich im Geschäftsjahr 2013 von 7.774,9 Mio € auf 7.650,8 Mio € (-1,6 %). Gründe für die Reduzierung waren vor allem ein rückläufiges Umlaufvermögen und niedrigere Verbindlichkeiten.

Das **Anlagevermögen** erhöhte sich insbesondere aufgrund der Investitionstätigkeit von 6.467,2 Mio € auf 6.525,1 Mio € (+0,9 %). Das **Umlaufvermögen** reduzierte sich im Wesentlichen durch geringere Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten zur Finanzierung des Investitionsvolumens von 1.227,4 Mio € auf 1.025,9 Mio € (-16,4 %).

Das **Eigenkapital** stieg von 2.562,6 Mio € auf 2.624,3 Mio € (+2,4 %). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm im Vorjahresvergleich um 1,3 Prozentpunkte auf 32,8 % zu (im Vorjahr: 31,5 %). Trotz eines neuen Schuldscheindarlehens in Höhe von 50 Mio € lagen die **Verbindlichkeiten** mit 4.430,1 Mio € um 4,0 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.613,7 Mio €). Wesentlicher Grund hierfür waren niedrigere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Zusammenhang mit der Rückzahlung von Krediten.

Die **Netto-Finanzschulden** der Fraport AG (= Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten + Anleihen + abgegrenzte Zinsaufwendungen – Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten – kurzfristig liquidierbare Mittel) lagen zum Bilanzstichtag mit 2.875,5 Mio € um 97,5 Mio € über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 2.778,0 Mio €). Die **Gearing Ratio** – das Verhältnis der Netto-Finanzschulden zum Eigen-

kapital ohne den zur Ausschüttung vorgesehenen Betrag – erhöhte sich entsprechend leicht von 113,5 % auf 114,6 %.

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

Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2013 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den operativen Cash Flow und über eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis. Die Mittelherkunft verteilte sich zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres annähernd ausgewogen auf vier Finanzierungsquellen: Bilaterale Kredite (24,5 %), Anleihen (23,3 %), Kreditmittel durch Förderkreditinstitute (21,1 %) sowie Schuldscheindarlehens (31,1 %). In Summe wiesen die Finanzierungsinstrumente zum Jahresende eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,6 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 3,9 Jahren aus. Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 2013 rund 1.260 Mio €.

Unter Berücksichtigung der gesicherten variablen Kreditaufnahmen lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 40 %, der fixe Anteil bei rund 60 % (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 40 %, fixer Anteil: rund 60 %). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,6 % (im Vorjahr: 3,6 %).

Die wesentlichen Ausstattungsmerkmale hinsichtlich der Art, Fälligkeit sowie Währungs- und Zinsstruktur der Finanzierungsinstrumente der Fraport AG sind folgender Grafik zu entnehmen (Werte gemäß IFRS):

— Grafik 14

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
	2008	463 257	2015 2017	endfällig endfällig	variabel variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge 6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	86 14	2014 2017	endfällig endfällig	überwiegend variabel überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge 6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	300	2020 2022 2030	endfällig	überwiegend fix	6-Monats-EURIBOR + Marge
Schuldscheindarlehens	2012 2013	60 50	2020 2022 2028	endfällig endfällig	fix fix	2,74 % p. a. 3,06 % p. a. 4,0 % p. a.
Fördermittel-Darlehens EIB/WiBank	2009	860	2013 – 2019	fortlaufende Tilgung während der Darlehenslaufzeit	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
Unternehmensanleihe	2009	800	2019	endfällig	fix	5,25 % p. a.
Privatplatzierung	2009	150	2029	endfällig	fix	5,875 % p. a.
Bilaterale Darlehens	1993 – 2012	995,7 (überwiegend in € denominiert)	2014 – 2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	3/6/12-Monats- EURIBOR + Marge

— Grafik 14

Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalteten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute bestanden unter anderem bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control Klausel) allgemein gängige Kreditklauseln. 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.

Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2013 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

— Grafik 15

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilten sich zum 31. Dezember 2013 auf folgende Industriezweige (Nominalwert: 520,2 Mio €):

— Grafik 16

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

— Grafik 17

In 2013 sind keine Investments in nicht geratete Anleihen erfolgt.

Im Rahmen des Asset Managements konnte über das gesamte Wertpapier-Portfolio eine Rendite von über 1 % realisiert werden. Die Cost of Carry, die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt wird, wies zum 31. Dezember 2013 einen Wert von 0,27 % (3,2 Mio €) aus.

Ausgewogene Finanzstruktur zum Bilanzstichtag

Das Fälligkeitsprofil der Finanzverschuldung wies zum Bilanzstichtag eine ausgeglichene mittelfristige Tilgungsstruktur aus.

— Grafik 18

Nachfolgend ist das Fälligkeitsprofil der variablen Finanzverschuldung unter Berücksichtigung der Derivate (Nominalvolumen 1.260 Mio €) aufgeführt:

— Grafik 19

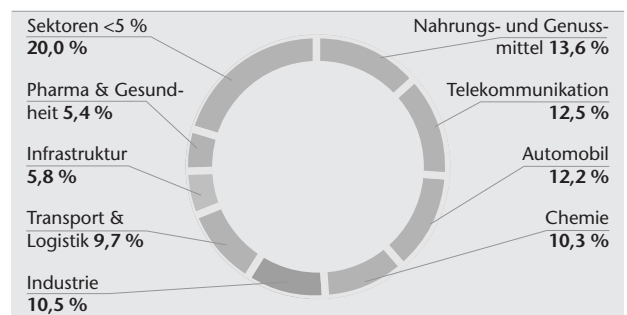
Entsprechend der erwarteten Mittelabflüsse im Rahmen der geplanten Investitionen sind die liquiden Mittel zum Großteil kurz- bis mittelfristig angelegt. Aufgrund des verschobenen Baubeginns von Terminal 3 ist auch weiterhin von einer erhöhten Liquiditätshaltung auszugehen. Diese wird unverändert unter Beachtung der konservativen Anlagevorgaben angelegt. In der rollierenden Liquiditätsplanung ist weiterhin vorgesehen, die Anlagen bis zum Ende der Laufzeit zu halten.

Anlagestruktur

Anlageart	Marktwerte ¹ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	27,5 37,8	2,9 1,6	variabel fix
Tagesgeld	137,4	–	fix
Termingeld	195,0	0,4	fix
Anleihen	189,3 486,6	0,9 2,9	variabel fix
davon Staaten	10,4	3,4	fix
davon Finanztitel	169,3 100,3	1,2 2,5	variabel fix
davon Versicherungen	21,0	1,8	fix
davon Industrie	20,0 354,9	0,6 3,0	variabel fix
Commercial Paper	139,9	0,2	fix

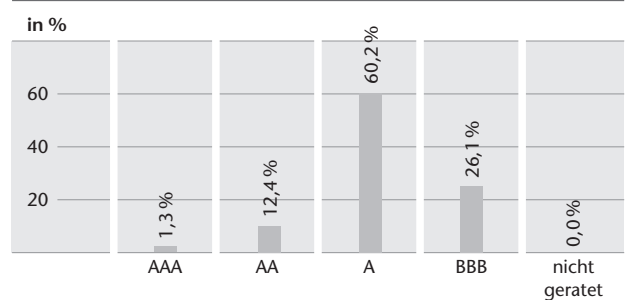
¹ Aufgrund von Rundungen können sich Abweichungen bei der Aufsummierung ergeben. — Grafik 15

Verteilung der Industrieanlagen



— Grafik 16

Ratingstruktur der Anlagen



— Grafik 17

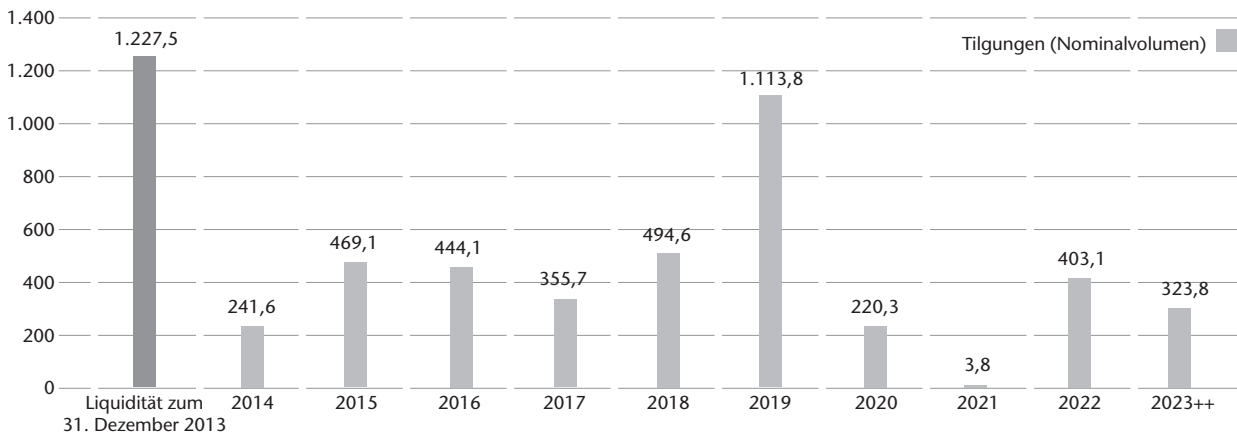
Für einen temporär auftretenden Bedarf an Liquidität kann die Fraport AG auf verschiedene Quellen zurückgreifen, wie unter anderem vorhandene freie Kreditlinien oder Termingelder. Alternativ kann die Kreditfähigkeit auch aus dem Zahlungsmittelüberschuss der wirtschaftlichen Tätigkeit, dem Free Cash Flow, zurückgeführt werden.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Tilgungsprofil der Fraport AG

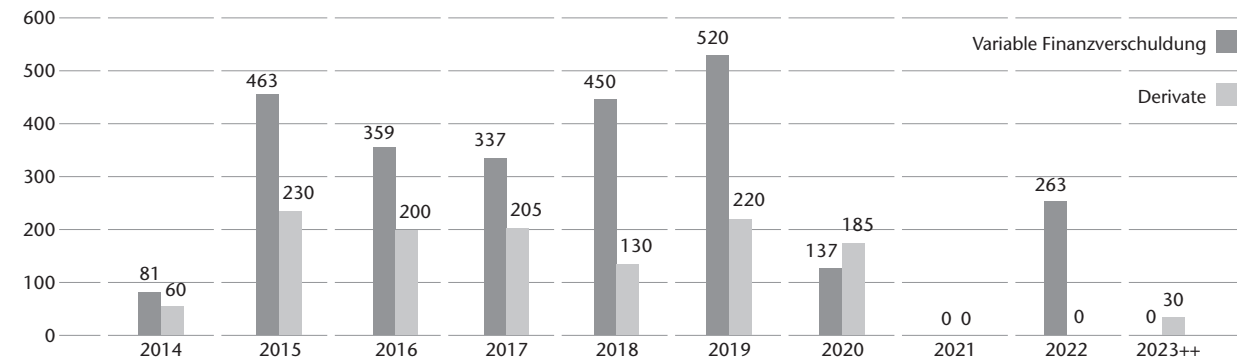
in Mio €



— Grafik 18

Fälligkeitsprofil der variablen Finanzschulden

in Mio €



— Grafik 19

Rating

Vor dem Hintergrund der stets sehr guten Liquiditätsausstattung in Verbindung mit dem komfortablen Bestand an freien zugesagten Kreditlinien war der Bedarf eines externen Ratings bisher nicht gegeben.

Dividende für das Geschäftsjahr 2013 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Der Vorstand beabsichtigt, der Hauptversammlung 2014 eine im Vorjahresvergleich unveränderte Dividende von 1,25 € je Aktie vorzuschlagen. Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2013 von 54,39 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,3 % (im Vorjahr: 2,8 %). Der hierfür zurückgestellte Bilanzgewinn von 115,4 Mio € (im Vorjahr: 115,5 Mio €) würde damit – im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2013 der Fraport AG von 173,8 Mio € – einer Ausschüttungsquote von 66,4 % (im Vorjahr: 65,6 %) entsprechen.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose des Lageberichts 2012 gab es bezüglich der Vermögens- und Finanzlage folgende Abweichungen: Entgegen den Erwartungen sank die Bilanzsumme vor allem aufgrund der höherer als geplanten Rückführung

von Krediten. Aufgrund dessen lag die Eigenkapitalquote auch über und nicht – wie prognostiziert – unter dem Wert zum Ende des Geschäftsjahres 2012.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität Globalzufriedenheit

Als Resultat der im vergangenen Geschäftsjahr ergriffenen Maßnahmen der Service-Initiative „Great to have you here!“ ist es – bei gestiegenen Passagierzahlen – gelungen, die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt in 2013 auf dem Vorjahresniveau von 80 % zu halten. Besonders positiv entwickelte sich in diesem Zusammenhang die wahrgenommene Qualität der Verfügbarkeit des Internets, auch wenn hier noch Verbesserungspotenzial besteht.

Pünktlichkeitsquote

Im vergangenen Geschäftsjahr wirkten sich am Standort Frankfurt unverändert die zusätzlichen Kapazitäten aus der Landebahn Nordwest und Terminal-Erweiterung A-Plus fördernd auf die Pünktlichkeitsquote aus. Mit einer Pünktlich-

keitsquote von 82,3 % konnte der bereits hohe Vorjahreswert um weitere 2,0 Prozentpunkte übertroffen werden (im Vorjahr: 80,3 %). Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2012 entwickelten sich in 2013 nahezu sämtliche Monate positiv. Lediglich die durch Witterungseinflüsse stark betroffenen Monate Januar und März 2013 wiesen eine deutlich niedrigere Pünktlichkeitsquote von 76,8 % beziehungsweise 78,2 % (im Vorjahr: 84,0 % beziehungsweise 85,8 %) aus.

Gepäck-Konnektivität

Zur Sicherstellung einer hohen Gepäck-Konnektivität wurden im vergangenen Geschäftsjahr gemeinsam mit den Fluggesellschaften in Frankfurt kontinuierlich Maßnahmen durchgeführt. Im Rahmen von Dialog-Kampagnen, bei denen unter anderem operative Abteilungen der Deutschen Lufthansa involviert waren, wurden Ideen zusammengetragen, um eine weitere Verbesserung des hohen Niveaus zu erreichen. Die Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,4 % und lag damit um 0,2 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres.

Anlagenverfügbarkeitsquote

Vor allem durch eine geringere Verfügbarkeit von Aufzügen (Verfügbarkeit im Jahresdurchschnitt von 95,0 % gegenüber 95,8 % im Vorjahr) lag die Anlagenverfügbarkeitsquote im vergangenen Geschäftsjahr in Höhe von 94,8 % unter dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 95,0 %). Demgegenüber verbesserte sich die Verfügbarkeit von Fahrtreppen deutlich von 91,0 % in 2012 auf 92,2 % in 2013.

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Das Umfeld, in dem die letztjährige Mitarbeiterbefragung stattfand, war geprägt von erhöhten Unsicherheiten bezüglich der Verkehrsentwicklung am Standort Frankfurt und Anpassungen der internen Prozesse. Als Resultat der ungünstigen Rahmenbedingungen sank die Gesamtzufriedenheit der Beschäftigten von der Durchschnittsnote 2,96 im Geschäftsjahr 2011 auf die Durchschnittsnote 3,12 in 2013. Trotz des Indexrückgangs wirkten sich die in 2012 und 2013 ergriffenen Verbesserungsaktivitäten positiv auf die Aspekte „Betriebsklima“ und „Führungskompetenz“ aus. Während der Aspekt „Bezahlung“ wie in den Vorjahren mit 3,76 am schlechtesten bewertet wurde (in 2011: 3,66), erreichte das „Betriebsklima“ mit einer Note von 2,65 den besten Wert (in 2011: 2,75). Die Rücklaufquote der letztjährigen Befragung betrug 60 % (in 2011: 59 %).

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Im Zusammenhang mit den ergriffenen Maßnahmen im Arbeitsschutz (unter anderem Steigerung der Arbeitssicher-

heitsschulungen von 42 auf 76) nahm die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle im Geschäftsjahr 2013 von 764 auf 663 ab. Positiv entwickelte sich insbesondere der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Da die Fraport AG den DRS 20 erstmalig zum Jahresabschluss 2013 anwendet, findet eine Prognose der nicht finanziellen Leistungsindikatoren erstmals für das Geschäftsjahr 2014 statt.

Beschäftigte

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich um 310 Mitarbeiter auf 10.992 Beschäftigte (–2,7 %). Insgesamt 8.055 Beschäftigte waren in den vier Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG tätig (im Vorjahr: 8.365 Beschäftigte). Trotz der Rückkehr von 63 Beschäftigten von der FRA-Vorfeldaufsicht GmbH im Juli 2013 ging die Zahl des Personals im Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ im Jahresdurchschnitt um 94 Beschäftigte zurück. Auch in den Bereichen Airport Security Management und Bodenverkehrsdienste waren Rückgänge um 77 beziehungsweise 152 Beschäftigte zu verzeichnen. Gründe für die Reduzierungen waren eine fluktuationsbedingt rückläufige Beschäftigung sowie ein optimierter Personalmix, der eine höhere Beschäftigung in den Tochtergesellschaften der Fraport AG zur Folge hatte.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten blieb in 2013 auf dem Vorjahresniveau von 19,4 %. Im Berichtszeitraum überschritt der Anteil der Schwerbehinderten mit 11,2 % erneut die gesetzliche Mindestquote von 5 % (im Vorjahr: 11,3 %). Die Quote der ausländischen Beschäftigten (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) sank um 0,8 % auf 15,1 % (im Vorjahr: 15,9 %). Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden veränderte sich von 315 auf 325 Auszubildende. Die Fluktuationsquote lag bei 1,5 % (im Vorjahr: 3,7 %).

— Grafik 20

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag haben sich keine wesentlichen Ereignisse für die Fraport AG ergeben.

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten				
Strategischer Geschäftsbereich	2013	2012	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.149	1.243	–94	–7,6
Airport Security Management	1.070	1.147	–77	–6,7
Bodenverkehrsdienste	5.424	5.576	–152	–2,7
Handels- und Vermietungsmanagement	412	399	+13	+3,3
Weitere Bereiche	2.937	2.937	0	0
Gesamt	10.992	11.302	–310	–2,7

— Grafik 20

Prognosebericht

Gesamtaussage zur prognostizierten Entwicklung

Das erwartete globale Wirtschaftswachstum wird sich positiv auf die Passagierentwicklung im Prognosezeitraum auswirken. Am Standort Frankfurt werden sich darüber hinaus insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte und Mehrerlöse im Retail- und Real Estate-Bereich umsatzsteigernd auswirken. Der Vorstand erwartet daher eine Verbesserung der finanziellen Leistungsindikatoren im Geschäftsjahr 2014 und darüber hinaus.

Unverändert prüft der Vorstand Opportunitäten zur fortlaufenden Optimierung der Vermögens- und Finanzlage der Fraport AG. Wesentliche Risiken für den Fortbestand des Unternehmens sind nicht erkennbar. Hinsichtlich des externen Geschäfts ist der Vorstand weiterhin bestrebt, dieses auszubauen und das bestehende Portfolio ertragsorientiert weiter zu verbessern. Wesentliche Akquisitionen und Unternehmensverkäufe sind aufgrund ihrer schwierigen Vorhersehbarkeit nicht im Prognosezeitraum enthalten. Die finanzielle Situation im Prognosezeitraum bewertet der Vorstand weiterhin als stabil.

Risiko- und Chancenbericht

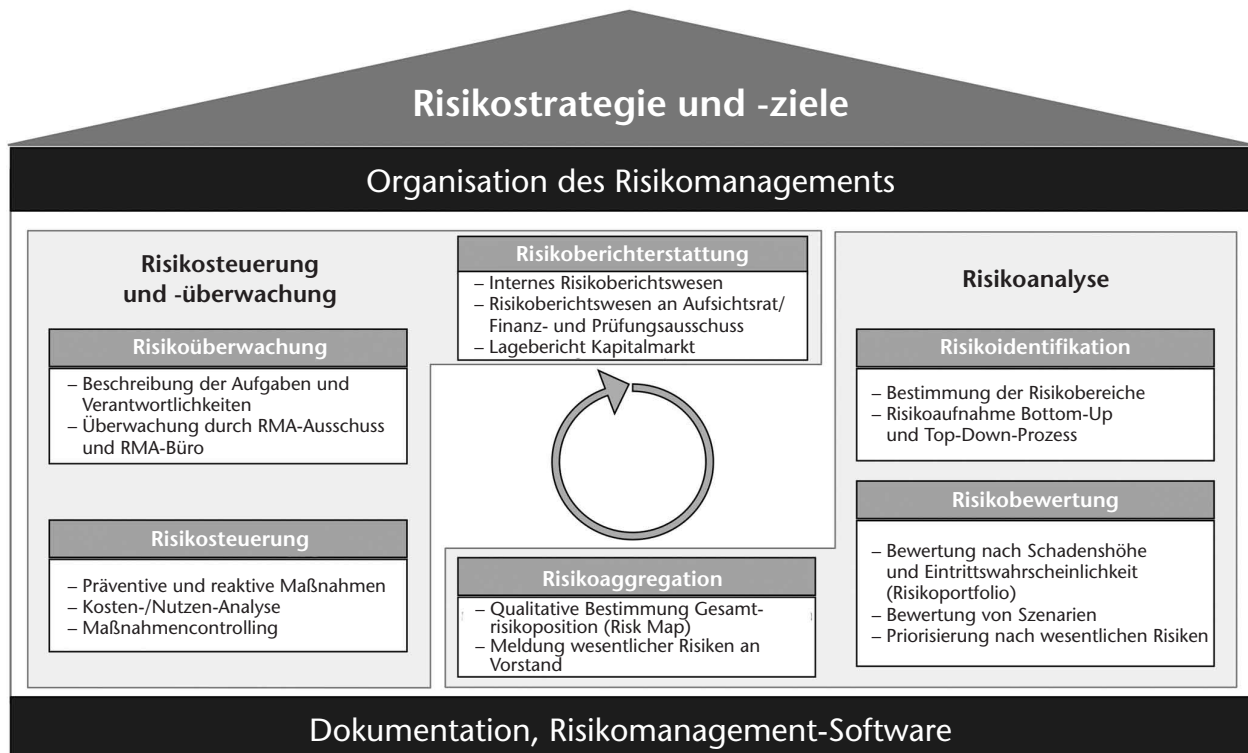
Die Fraport AG hat ein umfassendes Risikomanagement- und Chancen-System eingerichtet, das es der Fraport AG ermöglicht, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu analysieren und durch geeignete Maßnahmen zu steuern und zu begrenzen sowie Chancen wahrzunehmen. Damit wird erreicht, dass wesentliche potenzielle Risiken, die die Fraport AG gefährden könnten, frühzeitig erkannt werden. Unter Risiko versteht die

Fraport AG künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse, die das Erreichen der operativen Planungen und strategischen Ziele negativ beeinflussen können. Als Chancen werden künftige Entwicklungen beziehungsweise Ereignisse gesehen, die zu einer positiven Prognose- oder strategischen Zielabweichung führen können.

Risikostrategie und Ziele

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

1. Bereits im Rahmen der strategischen Planungsprozesse erfolgt ein Abgleich mit der Chancen- und Risikostrategie, welcher sich aus der beabsichtigten Geschäftsentwicklung ergibt. Dadurch vermeidet die Fraport AG Risiken, die nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem originären Geschäftszweck stehen.
2. Das zentrale Risikomanagement verantwortet die Umsetzung und Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems und verknüpft dieses mit dem Chancenmanagement-Prozess.
3. Risiko- und Chancenmanagement sind Kernaufgabe der jeweils für ihre Geschäftsprozesse verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche; diese beinhaltet, dass wesentliche Risiken durch geeignete Maßnahmen gesteuert und auf ein akzeptables Maß reduziert sowie Chancen aktiv wahrgenommen werden.



4. Durch einheitliche und umfassende Prozesse erfolgen eine frühzeitige Identifikation, einheitliche Bewertung, zentrale Steuerung und Überwachung sowie eine systematische und transparente Berichterstattung aller wesentlichen Risiken und Chancen.
5. Alle Mitarbeiter sind dazu aufgefordert, sich in ihrem Aufgabenbereich aktiv am Risiko- und Chancenmanagement zu beteiligen.

Das Risikomanagement-System

— Grafik 21

Der Vorstand der Fraport AG trägt die Gesamtverantwortung für ein effektives Risikomanagement-System, durch das ein umfassendes und einheitliches Management sämtlicher wesentlicher Risiken sichergestellt wird. In diesem Zusammenhang hat er die Risikostrategie und -ziele für das Unternehmen verabschiedet. Der Vorstand ernennt die Mitglieder des Risikomanagement-Ausschusses (RMA), genehmigt die Geschäftsordnung des RMA und ist Adressat für das relevante quartalsweise Berichtswesen und der ad-hoc-Meldungen im Risikomanagement-System.

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

Das Risikomanagement-System ist schriftlich in einer Richtlinie dokumentiert und eng mit dem IKS verzahnt. Es folgt dem Rahmenwerk „COSO II“ (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) und deckt Risiken in den Bereichen Strategie, operatives Geschäft, Finanzberichterstattung und Compliance ab.

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

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

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat die Aufgabe, die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 107 Absatz 3 AktG zu überwachen, wobei

diese Zuständigkeit vom Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wahrgenommen wird.

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

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

Risikomanagement bei Tochterunternehmen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Fraport-Tochterunternehmen, 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 den gleichen Risikoberichterstattungszyklen beziehungsweise der ad-hoc-Berichterstattung wie bei der Fraport AG determiniert.

Risikomanagement-Prozess

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

1) Identifizierung und Meldung von Risiken

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

2) Bewertung von Risiken

Die systematische Risikobewertung bestimmt das Ausmaß der identifizierten Risiken und ermöglicht eine Einschätzung, in welchem Umfang die einzelnen Risiken die Unternehmensziele und -strategie der Fraport AG gefährden können beziehungsweise welche Risiken am ehesten bestandsgefährdenden Charakter haben. Hierzu findet durch die verantwortlichen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche (= Risikoverantwortliche) eine Bestimmung der finanziellen Auswirkung (Schadensstufe beziehungsweise – wenn möglich – eine quantitative Bewertung) und der Eintrittswahrscheinlichkeit

dieser Auswirkung statt. Als Bezugsgrundlage dient jeweils der rollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in drei Kategorien „klein“, „mittel“ und „hoch“ unterteilt. Die Schadensstufe wird danach bewertet, wie die Risiken auf die relevante Erfassungsgröße (EBIT, Finanzergebnis oder Liquidität) wirken. Außerdem fließen in die Betrachtung qualitative Faktoren ein, die für die Reputation der Fraport AG bedeutend werden könnten und die Risiken mit determinieren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit für einzelne Risiken wird gleichermaßen in drei Kategorien „niedrig“, „möglich“ und „wahrscheinlich“ eingeteilt.

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

Als „wesentlich“ gelten bestandsgefährdende Risiken und solche, die in Bezug auf ihre (finanzielle) Schadensstufe und ihre Eintrittswahrscheinlichkeit definierte Schwellen überschreiten und dem Finanz- und Prüfungsausschuss, dem Vorstand sowie dem RMA gemeldet werden (siehe auch Berichtsmatrix auf Seite 24 dieses Berichts).

3) Risikosteuerung

Die Risikoverantwortlichen haben die Aufgabe, geeignete Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung zu entwickeln und umzusetzen. Dabei müssen die Risikoverantwortlichen eine Strategie und/oder Maßnahmenpläne zum Umgang mit den identifizierten Risiken erarbeiten, die auch einen Risikotransfer auf einen Dritten (zum Beispiel durch Abschluss von Versicherungen) vorsehen kann. Die Entscheidung über die Umsetzung der entsprechenden Strategie und/oder Maßnahmenpläne berücksichtigt auch die Kosten in Verbindung mit der Effektivität möglicher risikomindernder Maßnahmen. Die Abteilung Risikomanagement und Internes

Kontrollsystem arbeitet dabei eng mit den Risikoverantwortlichen zusammen, um den Fortschritt risikomindernder Maßnahmen zu überwachen und deren Wirksamkeit zu beurteilen.

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

Das Risikomanagement soll eine transparente Darstellung der Risikosituation der Fraport AG gewährleisten. Die Abteilung Risikomanagement und Internes Kontrollsystem aggregiert dazu die Risikomeldungen aus den Bereichen und Tochterunternehmen und stellt diese dem RMA zur Bewertung der Risikosituation mittels einer „Risk Map“ zur Verfügung. An den Vorstand werden Risiken dann gemeldet, wenn sie nach dem systematischen und unternehmensweit einheitlichen Bewertungsmaßstab auf Basis ihrer Nettobewertung als „wesentlich“ eingestuft werden.

Im Falle von wesentlichen Änderungen bei zuvor gemeldeten Risiken beziehungsweise neu identifizierten „wesentlichen“ Risiken erfolgt eine Berichterstattung auch außerhalb der regulären Quartalsmeldung als ad-hoc-Berichterstattung. Zweimal jährlich erfolgt die Berichterstattung der „wesentlichen“ Risiken einschließlich ihrer Veränderungen durch den Vorstand im Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Adressaten der Risikoberichterstattung in Abhängigkeit von der Netto-Bewertung der Risiken:

— Grafik 22


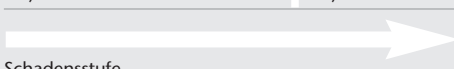
Durch den beschriebenen Prozess ist die Früherkennung von den Fortbestand der Fraport AG gefährdenden Entwicklungen gewährleistet.

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

Weiterentwicklung des Risikomanagement-Systems im Jahr 2013

Das bestehende Risikomanagement-System wurde Anfang 2013 mit dem Internen Kontroll-System (IKS) verknüpft und

Berichtsmatrix

Eintrittswahrscheinlichkeit 	wahrscheinlich ≥ 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungsgesellschaften	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, Risikomanagement-Ausschuss
	möglich ≥ 10 % – 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungsgesellschaften	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, Risikomanagement-Ausschuss
	niedrig bis 10 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Beteiligungsgesellschaften	Risikomanagement-Ausschuss	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, Risikomanagement-Ausschuss
		klein ≥ 0,5 Mio €	mittel ≥ 2,5 Mio €	hoch ≥ 10,0 Mio €
		 Schadensstufe		

— Grafik 22

mit dem Compliance-Management-System zu einem integrierten System zusammengeführt. Ferner wurde eine zentrale IKS Organisation etabliert, zu deren primären Aufgaben die Sicherstellung einer einheitlichen Methodik und Berichterstattung sowie einer unternehmensweiten Standardisierung des IKS gehören. Die zentrale IKS-Organisation unterstützt bei der Implementierung des IKS und legt jährlich im Rahmen eines Scoping-Verfahrens fest, welche Tochterunternehmen in einen Dokumentations- und Selbstbeurteilungsprozess (sogenanntes Control Self Assessment) hinsichtlich der Wirksamkeit der wesentlichen Kontrollen und der sich anschließenden jährlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat einzubeziehen sind. Die Einbeziehung der relevanten Tochterunternehmen erfolgt aufgrund gesetzlicher Anforderungen sowie anhand von qualitativen und quantitativen Risikobewertungskriterien.

Ferner wurde zur Erfassung aller ereignisbezogenen Risiken und wesentlichen Prozessrisiken eine integrierte Risikomanagement-Software eingeführt. Dadurch wird eine umfassende Transparenz über alle im Unternehmen vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

Auch für 2014 sind Weiterentwicklungen im Bereich Risikomanagement vorgesehen, hierbei sind insbesondere die Konzeption eines verfeinerten einheitlichen Risikokatalogs, die Weiterentwicklung der Risikomanagement- und IKS-Richtlinie sowie die Weiterentwicklung unternehmenseinheitlicher Bewertungsmethoden zu nennen.

Rechnungslegungsbezogenes Internes Kontroll-System gemäß § 289 Absatz 5 HGB

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

Die Rechnungslegung bei der Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschlussbuchungen, die nicht dezentral vorgenommen werden können. Darüber hinaus führt die Hauptbuchhaltung im Rahmen der Abschlussarbeiten interne Kontrollen für wesentliche dezentrale Rechnungslegungsprozesse durch. Wesentliche operative Prozesse der Nebenbuchhaltungen und der Hauptbuchhaltung sind zur Sicherstellung standardisierter Abläufe dokumentiert (unter anderem Richtlinien, Prozessbeschreibungen, Handbücher und Leitfäden).

Die Wirksamkeit und Ordnungsmäßigkeit der Nebenbuchprozesse wird durch die verantwortlichen Bereiche im Rahmen einer internen Vollständigkeitserklärung bestätigt.

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

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

Die im Rahmen der Rechnungslegung durchgeführten Kontrollen haben zum Ziel, Vollständigkeit, Richtigkeit, Bestand, Eigentum und Ausweis der im Rahmen des Rechnungslegungsprozesses erfassten 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 der Leiter der Abteilung Konzern-Bilanzierung Mitglied im RMA. Dadurch ist durch die organisatorische Zuordnung des Risikomanagement-Systems der Fraport AG zur Bilanzierung grundsätzlich gewährleistet, dass im Rahmen des Risikomanagement-Prozesses identifizierte Sachverhalte bilanziell gewürdigt und gegebenenfalls in der Rechnungslegung erfasst werden. Sowohl der Vertragsmanagement- als auch der Risikomanagement-Prozess 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 Rechnungs-

legungsprozess 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 Personalarückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung.

Bei der Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Personalarückstellungen, sowie 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. Sie werden in der nachfolgenden Beschreibung stärker aggregiert, als sie zur internen Steuerung verwendet werden; die Aufgliederung erfolgt jedoch nach den gleichen Risikokategorien, die auch in dem internen Risikomanagement-Berichtssystem verwendet werden. Wenn nicht anders angegeben, betreffen die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß sämtliche Unternehmensbereiche.

Strategische Risiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft entwickelt sich mit bislang noch gebremster globaler Dynamik, wobei die Folgen der Finanz- und Schuldenkrise unterschiedlich weit verarbeitet sind. Die Industriestaaten haben ihre Produktion seit Jahresbeginn 2013 zwar ausgeweitet, sind aber in ihren wirtschaftlichen Aktivitäten immer noch durch Strukturprobleme belastet. Die Wirt-

schaftsdynamik der Schwellenländer ist zwar noch vergleichsweise hoch, hat sich aber in den letzten Jahren deutlich abgeschwächt, was insbesondere auch durch die zunehmende weltwirtschaftliche Bedeutung Chinas und Indiens ins Gewicht fällt.

Trotz der insgesamt positiven Konjunkturprognosen für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick ab Seite 36) bestehen unverändert Risiken, die aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ausgehen können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verlassen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern oder generell eine erneute Verunsicherung der Unternehmer oder Verbraucher, könnte den leichten Aufwärtstrend in Europa stoppen und eine erneute Rezession in Europa auslösen. Die globale Wirtschaft wäre hiervon ebenfalls betroffen mit der Konsequenz von erneuten Wachstumsschwächen. Die negativen Folgen hieraus für die globale, die regionale und auch die Fraport AG betreffende Luftverkehrsentwicklung wären gegebenenfalls erheblich.

Die im Frühjahr 2014 erneut anstehende Haushaltsdebatte zur Schuldenobergrenze in den USA (politischer Patt; drohender Ausgabenstopp), die bereits im Oktober 2013 zu Verunsicherungen auch außerhalb der USA führte, stellt ein – wenn auch vergleichsweise geringeres – Risiko dar. Die in den öffentlichen Medien diskutierten Risiken in China wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft der Fraport AG.

Die 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. Daher beobachtet die Fraport AG die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs weiterhin eng, um bei Bedarf im Rahmen der Möglichkeiten Gegenmaßnahmen einzuleiten. Insbesondere im Personalbereich verfügt die Fraport AG über Vereinbarungen mit der Arbeitnehmervertretung, um gegensteuernd eingreifen zu können.

Auswirkungen auf die Angebots- und Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs könnte auch eine sich verstärkende instabile geopolitische Lage in Nahost und Nordafrika in Form erneuter Öl- und Kerosin-Preissteigerungen haben.

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit 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. Die jüngsten Krisenerfahrungen könnten aber auf eine zunehmende zeitliche Streckung der Rückkehr auf den Wachstumspfad hinweisen. Ferner können strukturelle Veränderungen im Geschäftsreiseverkehr (zum Beispiel weitere Reduzierung

von Dienststreifen) 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 genutzt, deren Geschäft in hohem Maße von der Luftverkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt abhängt. Insoweit besteht für diesen Teil des Immobiliengeschäfts keine direkte Abhängigkeit von der allgemeinen Entwicklung des Immobilien-Markts.

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

Markt-, Wettbewerbs- und regulatorische Risiken

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

Die gedämpfte globale Wirtschaftsentwicklung, hohe Treibstoffkosten und der zunehmende Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen, dem insbesondere die europäischen Luftverkehrsgesellschaften ausgesetzt sind, haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen verändern immer wieder die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte. Ticketpreisaktionen beeinflussen die Umsteigerströme. Eine Reduzierung solcher 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. Auch besteht aufgrund des zunehmenden Markt- und Wettbewerbsdrucks das potenzielle Risiko, dass zukünftige Kapitalkosten aus den geplanten Investitionen eventuell nur eingeschränkt in die erzielbaren Entgelte eingepreist werden können.

Der Flughafen Frankfurt steht dabei nicht nur in Konkurrenz zu seinen etablierten europäischen Wettbewerbern, sondern muss sich zunehmend mit neuen Konkurrenten auseinandersetzen. Politische, regulatorische Entscheidungen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene greifen in Form von Steuern, Gebühren und Auflagen wie zum Beispiel Luftverkehrsteuer, EU-Emissionshandel, CO₂-Regulierung, Lärmschutzaufgaben und Nachtflugverboten einseitig in den Markt und damit in den Wettbewerb ein. Es besteht somit die Gefahr, dass die Luftverkehrsgesellschaften mittelfristig Alternativstandorte und Routen außerhalb 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 beziehungsweise Entwicklung neuer Hub-Systeme im Nahen und Mittleren Osten zu einer Verschiebung der weltweiten Umsteigerströme führen.

Mit einer kontinuierlichen Marktbeobachtung zur rechtzeitigen Erkennung von potenziellen Veränderungen mit negativen Folgen für das Geschäft, der Rekrutierung von entsprechenden Ausgleichsangeboten durch das Vertriebsmanagement, aber auch einer ausgewogenen bedarfsorientierten Ausbauplanung, begegnet die Fraport AG diesen Risiken. Angesichts des dynamischen Marktumfelds schätzt die Fraport AG die potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) dieser Risiken als „hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ ein. Die der Geschäftsplanung 2014 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von zum Beispiel lediglich 1 % für den Passagierverkehr daher konservativ angesetzt.

Über die Pläne der EU-Kommission zur weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste und den bisherigen Gesetzgebungsprozess hat die Fraport AG kontinuierlich in den letzten Jahren berichtet. Am 30. November 2011 hat die EU-Kommission den Verordnungsentwurf vorgelegt. Dieser wurde am 16. April 2013 durch das Europäische Parlament angenommen. Der Entwurf beinhaltet unter anderem, dass bei einer maximalen Übergangsfrist von sechs Jahren ein zusätzlicher Drittartfertiger auf Flughäfen mit mehr als 15 Mio Passagieren zugelassen werden muss. Die Möglichkeit zur Unterauftragsvergabe für Selbstartfertiger kommt einer unbegrenzten Marktöffnung gleich und ist negativ zu bewerten. Striktere soziale Regelungen, wie zum Beispiel die Verpflichtung zur Mitarbeiterübernahme, sind ebenfalls enthalten. Der Entwurf liegt derzeit zur Abstimmung beim Europäischen Rat. Zur Risikominderung werden umfassende Lobbying- und effizienzsteigernde Maßnahmen durchgeführt. Möglichen Marktanteilsverlusten wirkt die Fraport AG durch getroffene Vereinbarungen zur Wettbewerbssicherung entgegen. Die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) aus diesem Risiko sind als „hoch“ einzuschätzen und der Abschluss der Verordnung bleibt weiterhin „wahrscheinlich“.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Startbahn West sowie dem bestehenden, parallelen Start- und Landbahnsystem könnten in Abhängigkeit von Untersuchungsergebnissen aufgrund zu erwartender behördlicher Anordnungen Investitionen von bis zu 300 Mio € (im Vorjahr: bis zu 130 Mio €) in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West liegt ein Bescheid vom Regierungspräsidium Darmstadt seit dem 19. November 2013 vor. Hierin werden weitere Auflagen (zum Beispiel zusätzliche Messstellen) formuliert, welche die Entwässerung des nördlichen Teils der Startbahn West mittelfristig als wahrscheinlich erscheinen lassen. Zur Entwässerung des Parallelbahnsystems sind in der Anordnung keine Auflagen zur Realisierung einer qualifizierten Entwässerung enthalten. Eine Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeit des beschriebenen Risikos ist aufgrund des

Sachstands des derzeit laufenden behördlichen Verfahrens nicht möglich.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

Es besteht das Risiko, dass das bestehende Nachtflugverbot die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig beeinflusst. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Dynamik der Verkehrsentwicklung insbesondere im Frachtbereich abschwächt und Verkehrsrückgänge in der Fracht nicht ausgeschlossen werden können. Andererseits hat sich die Deutsche Lufthansa/Lufthansa Cargo als Hauptfrachtkunde zum Standort Frankfurt bekannt und beabsichtigt nach derzeitigem Stand, ihr Frachtzentrum auszubauen.

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

Mit den zuvor genannten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts ist der ordentliche Rechtsweg in den Musterverfahren abgeschlossen. Gleichwohl sind unter anderem angesichts eingeleiteter Verfassungsbeschwerden und einem etwaigen Gang zum Europäischen Gerichtshof und/oder Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte sowie der noch ausstehenden Entscheidungen in den mittlerweile fortgeführten Nichtmusterverfahren juristische Restrisiken bezüglich des Flughafen-Ausbaus weiterhin nicht völlig auszuschließen. Diesen Risiken begegnet die Fraport AG durch eine umfassende rechtliche und fachliche Begleitung der Verfahren. Zudem engagiert sich die Fraport AG im Bereich des aktiven Schallschutzes und der Lärmforschung.

Das Gesamtvolumen der bislang in den Flughafen-Ausbau getätigten Investitionen ist aufgrund der voranschreitenden Bau- und Vergabetätigkeit sowie der zu tätigenden Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien) und vom 10. Mai 2013 (Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2013 auf zirka 2.253 Mio € gestiegen.

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

„Risikobericht“ nach § 315 Absatz 2 Nr. 2 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 vorrangig 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 abzuschließenden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Unternehmens haben. Offene Derivatepositionen können sich allenfalls im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften ergeben, bei denen das dazugehörige Grundgeschäft entfällt oder entgegen der Planung nicht zustande kommt.

Zinsrisiken resultieren insbesondere aus dem mit Investitionen einhergehenden Kapitalbedarf sowie bestehenden variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten und Vermögenswerten. Im Rahmen der Zinsrisikomanagementpolitik wurden für einen Großteil der Finanzverschuldung Zinsderivate beziehungsweise Finanzierungen mit Festzinsvereinbarungen abgeschlossen, um das Zinsänderungsrisiko zu begrenzen. Mit dem Eingehen der Zinssicherungspositionen besteht dennoch das Risiko, dass sich bei Absinken des Marktzinsniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „niedrig“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus geplanten Umsätzen in Fremdwährung, die nicht durch währungskonforme Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit von

Währungsrisiken als „niedrig“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „mittel“ ein.

Kreditrisiken ergeben sich für die Fraport AG zum einen aus originären Finanzinstrumenten. Solche Risiken entstehen zum Beispiel beim Kauf von Wertpapieren im Rahmen des Asset Managements und umfassen das Ausfallrisiko des Emittenten. Zum anderen entstehen Kreditrisiken im Zusammenhang mit derivativen Finanzinstrumenten, die einen positiven Marktwert haben und das Risiko beinhalten, dass der Kontrahent die für die Fraport AG vorteilhaften Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Diesem Risiko wird dadurch begegnet, dass Finanzanlagen und Abschlüsse von Derivaten grundsätzlich nur bei Emittenten und Kontrahenten mit Bonität im Investment-Grade erfolgen. Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitäts-herabstufung 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 Credit-Default-Spreads (CDS) der Kontrahenten werden regelmäßig überprüft. Des Weiteren werden Limit-Obergrenzen fortlaufend zu der Bonitätsentwicklung angepasst und gegebenenfalls reduziert sowie die Finanzanlagen unter Risikogesichtspunkten weiter diversifiziert. Die Fraport AG stuft unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Maßnahmen die potenziellen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) von Kreditrisiken als „klein“ und deren Eintrittswahrscheinlichkeiten als „möglich“ ein.

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

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

Aus der aktuellen Situation auf den Finanzmärkten sowie deren Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Lage, insbesondere die Liquiditätssituation und zukünftige mögliche Kreditvergabepraxis der Banken, können sich Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG ergeben. Als Gegensteuerungsmaßnahme hat die Fraport AG in den letzten Jahren, zuletzt im zweiten Halbjahr 2012, durch Fremdkapitalaufnahmen im Sinne einer „Vorratsfinanzierung“ einen weiteren Teil des Kapitalbedarfs für zukünftige Investitionen gesichert. Diese Mittel stehen unverändert zur Verfügung.

Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

Als international operierendes Unternehmen unterliegt die Fraport AG einer Vielzahl von nationalen und internationalen

Gesetzes- und Regelwerken sowie deren Änderungen, durch die der künftige Geschäftserfolg der Fraport AG negativ beeinflusst werden könnte. Von wesentlicher Bedeutung sind neben den branchenspezifischen Bestimmungen des Luftverkehrsrechts, des Planungs- und Umweltrechts und sicherheitsrelevanten Bestimmungen die allgemeinen Regelungen des Kapitalmarktrechts, Kartellrechts und des Arbeitsrechts. Die Rechtsabteilung der Fraport AG begleitet die rechtlichen Entwicklungen einschließlich der einschlägigen Rechtsprechung, informiert die betroffenen Geschäftsbereiche über Änderungen und wirkt dabei mit, sich etwaig ergebende Risiken zu begrenzen.

Ferner besteht das Risiko, dass Organe und/oder Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen gegen Gesetze, interne Richtlinien oder von der Fraport AG anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen mit der Folge, dass die Fraport AG Vermögens- und/oder Reputationsschäden erleidet. Durch den Aufbau einer Compliance-Organisation sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren Schulung sowie die permanente Fortentwicklung des IKS, wirkt die Fraport AG diesen potenziellen Risiken aktiv entgegen. Zusätzlich hat die Fraport AG verschiedene Hinweisgebersysteme im Einsatz, an die sich Mitarbeiter, aber auch Externe vertrauensvoll und anonym wenden können. Unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen umgesetzten Maßnahmen wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Compliance-Verstoßes mit einer „hohen“ potenziellen Auswirkung (Schadensstufe) als „niedrig“ eingestuft.

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, läuft weiterhin das Schiedsverfahren der Fraport AG gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) auf der Grundlage des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen abgeschlossenen Investitionsschutzabkommens. Die Fraport AG fordert von der Republik der Philippinen in diesem Schiedsverfahren eine Entschädigung von etwa 425 Mio US-\$ zuzüglich Zinsen für das Investitionsprojekt am Flughafen Manila. Die Republik der Philippinen bestreitet die Zuständigkeit des Schiedsgerichts und die Begründetheit der Schiedsklage, ferner hat sie eine noch teilweise unbezifferte Eventual-Schiedswiderklage gegen die Fraport AG erhoben. Die Fraport AG ist der Auffassung, dass die Investitionen rechtmäßig erfolgt und die Forderungen der philippinischen Regierung unbegründet sind. Im September 2013 fand in Washington, D. C., die mündliche Verhandlung zur ersten Verfahrensstufe statt, welche sich mit der Gerichtsbarkeit des Schiedsgerichts, den Forderungen der Fraport AG dem Grunde nach und den Gegenforderungen befasste. Der Ausgang des Verfahrens ist offen. Zum Schutz eigener Interessen wird die Fraport AG durch zwei renommierte und in Investitionsstreitigkeiten erfahrene Kanzleien vor dem ICSID vertreten.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hat das Berufungsgericht (Court of Appeals) am 29. Oktober 2013 Rechtsmittel sämtlicher Parteien zurückgewiesen und seine Entscheidung aus dem August 2013 bestätigt, wonach die der PIATCO zustehende Gesamtschädigung für die Enteignung des Terminals 3 in Manila (inklusive aufgelaufener Zinsen bis zum 31. Juli 2013) 371,4 Mio US-\$ betragen soll. Diese Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig und wurde von sämtlichen Parteien mit Rechtsmitteln vor dem Supreme Court angefochten. Ein zwischen den Parteien des Enteignungsverfahrens durchgeführtes Mediationsverfahren hat bislang nicht zu greifbaren Ergebnissen geführt. Die Fraport AG ist weder Partei des Enteignungsverfahrens noch Partei des damit zusammenhängenden Mediationsverfahrens; eine abschließende Entscheidung im Enteignungsverfahren über eine Entschädigungszahlung berührt jedoch auch die Fraport AG als Gesellschafter der PIATCO.

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 Schadensersatzklage gegen die Fraport AG sowie deren Direktoren wegen angeblich gesellschafterwidrigen 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 bereits in den Vorjahren berichtet, hat das philippinische Justizministerium bereits 2011 eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet. Die entsprechende Anklageerhebung erfolgte im September 2013. Gegenüber hierbei betroffenen Personen wurden Freistellungserklärungen abgegeben. 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 bekannt, auch weiterhin davon aus, dass diese zu Unrecht erhoben werden.

Die Eintrittswahrscheinlichkeiten der bisher dargestellten Risiken bezüglich des Manila Engagements sind derzeit nicht abschätzbar. Sollten sich die Risiken jedoch realisieren, wären deren Auswirkungen jeweils „wesentlich“.

Wie berichtet, haben eine philippinische Anwaltskanzlei sowie eine ehemalige philippinische Ministerin gegen die Fraport AG, zwei ehemalige Organmitglieder sowie zwei philippinische Anwälte der Fraport AG Schadensersatzklagen 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 diese durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Ferner wurde gegenüber

den philippinischen Rechtsanwälten Freistellungserklärungen abgegeben. Um das bestehende Risiko abzudecken wurde bereits im Jahr 2005 eine Rückstellung in Höhe von 3,5 Mio € gebildet. In der Hauptsache bleiben die Verfahren anhängig, allerdings ist in einem der beiden Verfahren die Klage inzwischen rechtskräftig abgewiesen worden, soweit diese sich gegen die philippinischen Anwälte der Fraport AG richteten. Auch gegen die Fraport AG wurden diese Klagen abgewiesen; die Kläger haben gegen die abweisenden Entscheidungen Rechtsmittel eingelegt, über die noch nicht entschieden wurde. 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 zwei dieser drei Verfahren bereits in der zweiten Instanz. In sämtlichen Fällen schweben Rechtsmittel in unterschiedlichen Instanzen, über die bislang nicht rechtskräftig entschieden wurde. Ein viertes Verfahren ist noch auf der Stufe des Ermittlungsverfahrens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des dargestellten Risikos ist derzeit nicht abschätzbar.

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

Sonstige rechtliche Risiken

Im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen besteht das Risiko von Steuernachzahlungen. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten solcher potenziellen Steuernachzahlungen sind derzeit nicht abschätzbar.

Operative Risiken

Risiken aus Investitionsprojekten

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

Fraport schätzt die potenzielle Schadenshöhe auf rund 300 Mio € und, unter Berücksichtigung der projektbezogenen Monitoring-Maßnahmen, die Wahrscheinlichkeit des Eintritts des Risikos als „möglich“ ein.

Risiken aus Unternehmensbeteiligungen und Projekten

Die Unternehmensbeteiligungen und Flughafen-Betreiberprojekte unterliegen, wie die Fraport AG am Standort Frankfurt selbst, grundsätzlich allgemeinen volkswirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Risiken sowie branchenspezi-

fischen Marktrisiken. Einzelne ausländische Standorte bergen darüber hinaus allgemeine politische Risiken.

Im Grundsatz können die Engagements der Fraport AG außerhalb des Standorts Frankfurt zum einen in kapitalintensive Investitionen, wie den Erwerb langfristiger Konzessionen oder den Erwerb von Anteilen an Flughäfen und zum anderen in Geschäftsmodelle mit keinem oder nur geringem Kapitaleinsatz, wie den Abschluss von Dienstleistungsverträgen (Managementverträgen), unterschieden werden. Die Fraport AG agiert hierbei auch in Ländern, wie beispielsweise China und Russland, die für Investoren grundsätzlich höhere Risiken bergen können als dies für Investitionen in Deutschland der Fall ist. Zu diesen Risiken gehören typischerweise Länder-, Markt- und Währungsrisiken, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung der zukünftigen Ertragsaussichten bis hin zu einem Totalverlust des Engagements führen könnten.

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

Insbesondere in Schwellenländern kann es immer wieder zu politischer Instabilität und/oder konjunkturellen Schwankungen kommen. Die Fraport AG setzt bei den Engagements daher auf ein langfristiges Wachstum, um an einer anhaltend positiven Entwicklung zu partizipieren. Insgesamt zeigen die Länder, in denen die Fraport AG aktiv ist, langfristig eine deutlich stärkere Wachstumsprognose für ihre Wirtschaft auf, als dies für Mitteleuropa der Fall ist, auch wenn dies beispielsweise für Russland und die Türkei momentan mit Unsicherheiten behaftet ist.

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

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chavez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten: Die Landübergabe seitens der Regierung verzögert sich, und die Bodenbeschaffenheit birgt möglicherweise Risiken. Des Weiteren ist der Zeitplan für die Verlegung einer Hauptverkehrsstraße noch ungewiss. Während damit einhergehende Abweichungen hinsichtlich der Ausbaukosten und/oder des Zeitplans als „wahrscheinlich“ eingestuft werden können, ergäbe sich – im Falle eines Eintritts – eine mutmaßlich „hohe“ Schadensstufe. Um dem Risiko angemessen zu begegnen, etabliert das Management von LAP einen Kostenoptimierungsansatz für die Umsetzung der Ausbauprojekte.

Die Fraport AG betreibt zusammen mit einem türkischen Partner den Flughafen in Antalya in der Türkei. Zu einem der Hauptpfeiler der türkischen Wirtschaft zählt der Tourismus, der in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut wurde. Dies spiegelt sich insbesondere in einem relativ hohen Anteil hochwertiger Hotelanlagen zu einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis wider. Damit stellt die Türkei schon längst eine ernst zu nehmende Konkurrenzdestination zu den klassischen Urlaubszielen im Mittelmeerraum oder auf den Kanaren dar.

Angesichts terroristischer Anschläge gegen Militär- und Polizeieinrichtungen, politischer Unruhen in der Vergangenheit (vorwiegend in den Ballungszentren Istanbul und Ankara) sowie Konflikten im Grenzgebiet zum Irak und zu Syrien befinden sich die Sicherheitsvorkehrungen in der Türkei landesweit unverändert auf hohem Niveau. Insofern besteht in allen Teilen der Türkei weiterhin eine latente Gefährdung durch terroristische Aktivitäten. Bislang bewirkten weder die Konflikte im Nahen Osten oder in Nordafrika noch die politischen Unruhen in der Türkei merkliche negative Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung des Landes. Dennoch erscheint es „möglich“, dass eine solche Eskalation den Tourismus beeinflusst, was wiederum „mittlere“ negative Konsequenzen für den Geschäftsverlauf des Flughafens Antalya implizieren könnte.

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Fraport AG, Fraport-Tochtergesellschaften und verschiedenen Auftraggebern, wie beispielsweise ausländischen Flughafengesellschaften und -behörden, bestehen seitens der Fraport AG Garantien beziehungsweise Bürgschaften für betriebene Flughäfen. Bei Schlecht- oder Nichterfüllung von vertraglich geschuldeten Leistungen können diese Garantien gezogen werden. Zur Risikominimierung werden diese potenziellen Zahlungsverpflichtungen im Verhältnis zur erbrachten Leistung regelmäßig soweit möglich reduziert. Dennoch besteht – in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des jeweiligen Projekts – die Möglichkeit, dass bis zum Ende einer jeweiligen Vertragslaufzeit eine Ziehung solcher Sicherheiten seitens der Auftragnehmer zum Nachteil der Fraport AG initiiert werden kann.

Personalrisiken

Die Fraport AG möchte auch weiterhin das Wachstum im Weltluftverkehr zur Schaffung zukunftsfähiger und attraktiver Arbeitsplätze an allen Unternehmens-Standorten nutzen. Die Fraport AG ist sich dabei bewusst, dass im Zuge des demo-

grafischen Wandels insbesondere am Standort Frankfurt der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte zunehmen wird. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Mitarbeiter.

Um diesem Risiko angemessen begegnen zu können, hat die Fraport AG Maßnahmen in den Feldern Qualifikation, Engagement und Arbeitszufriedenheit ergriffen. Im Feld Qualifikation werden flughafenspezifische und fachübergreifende Qualifikationsprogramme für Fach- und Führungskräfte, Traineeprogramme sowie kurz- und mittelfristige Einsätze an den ausländischen Standorten angeboten. Im Feld Engagement bietet die Fraport AG attraktive betriebliche Leistungen, die materielle Beteiligung der Beschäftigten am Unternehmenserfolg sowie konkrete Maßnahmen zur guten Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Im Feld Arbeitszufriedenheit spielt die Schulung und Sensibilisierung der Führungskräfte zur Reduzierung und Minimierung von Arbeits- und Gesundheitsrisiken eine hervorgehobene Rolle. Zudem werden alle ein bis zwei Jahre Mitarbeiterbefragungen in Form von Vollerhebungen in allen personalstarken Beteiligungsgesellschaften durchgeführt. Diese liefern der Fraport AG wichtige Erkenntnisse über Verbesserungsmöglichkeiten auf allen Ebenen des betrieblichen Miteinanders. Aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) des Risikos als „klein“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit als „möglich“ eingeschätzt.

Aufgrund der Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes zum 1. Dezember 2011 und der hierzu zwischenzeitlich ergangenen Rechtsprechung besteht im Rahmen des Einsatzes von Beschäftigten über Arbeitnehmerüberlassungen das Risiko, dass die Anzahl der künftig einsetzbaren Beschäftigten reduziert werden muss. Darüber hinaus beinhaltet der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene das Vorhaben, Arbeitnehmerüberlassung künftig sowohl bezogen auf die Funktion als auch bezogen auf die Person einer Arbeitnehmerüberlassungskraft auf maximal 18 Monate zu begrenzen. Es besteht derzeit daher für die Fraport AG das Risiko, dass gegenüber der aktuellen Situation der Einsatz von Personal über Arbeitnehmerüberlassungen zukünftig teilweise nicht mehr zulässig sein könnte. Ohne alternative Lösungsansätze müsste der benötigte Arbeitsumfang mit eigenem Personal abgedeckt werden, was konzernweit zu jährlichen Mehrkosten in Höhe von schätzungsweise 16 bis 18 Mio € führen würde. Vor diesem Hintergrund wird bereits jetzt untersucht, adäquate Möglichkeiten zu einer alternativen Gestaltung zu finden. Die Vor- und Nachteile möglicher Gestaltungsvarianten werden derzeit geprüft und abgewogen. Aufgrund der begonnenen Maßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Risikos als „möglich“ ein.

Aufgrund der tarifvertraglichen Verpflichtung zur Gewährung einer betrieblichen Altersversorgung ist die Fraport AG Mitglied der Zusatzversorgungskasse Wiesbaden (ZVK). Diese ist derzeit – wie die gesetzliche Rentenversicherung – als Solidarmodell ausgestaltet. Im Hinblick auf die demografische Entwicklung hat die ZVK das Problem, dass die laufenden Umlagen zur Finanzierung der Leistungen nicht ausreichen. Es wird deshalb bereits jetzt zusätzlich zu den Umlagen ein sogenanntes „Sanierungsgeld“ erhoben. Ferner sieht das Soli-

darmodell der ZVK vor, dass ausscheidendes Personal durch neue Umlagezahler besetzt wird. Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Insofern lässt sich nicht ausschließen, dass die ZVK zum Ausgleich der wachsenden Deckungslücke weitere Ausgleichsbeträge erheben könnte. Um diesem Risiko der Finanzierbarkeit der betrieblichen Altersversorgung zu begegnen, wird intensiv – auch in Gesprächen mit der ZVK – nach Lösungsmöglichkeiten gesucht, wie mit vertretbarem Kostenaufwand die derzeitige Struktur der betrieblichen Altersversorgung auf ein kapitalgedecktes Modell umgestellt werden kann. Angesichts der hohen Komplexität des Themas und ungeklärter rechtlicher Fragen ist eine präzise Schätzung der potenziellen finanziellen Auswirkung (Schadensstufe) derzeit nicht möglich; die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „möglich“ eingeschätzt.

Risiken durch außergewöhnliche Störfälle

Der Geschäftsbetrieb in Frankfurt und den übrigen Beteiligungsflyplätzen kann durch lokale Ereignisse wie Unfälle, Anschläge mit terroristischem Hintergrund, Brände oder technische Störungen sowie Ereignisse, die den Betrieb des nationalen und internationalen Luftverkehrs (wie Naturkatastrophen, Extremwetterlagen, kriegerische Auseinandersetzungen und Epidemien) beeinflussen, beeinträchtigt werden. Die Fraport AG hat eine Reihe von Vorkehrungen getroffen, um solche negativen Auswirkungen zu minimieren beziehungsweise ihnen entgegenzuwirken. Um die zentrale IT-Infrastruktur und die kritischen Betriebssysteme von erheblichen negativen Auswirkungen zu schützen, haben die Fraport AG und die anderen Beteiligungsflyplätzen Pläne für die Aufrechterhaltung kritischer Geschäfts- und Betriebsprozesse (Business Continuity und Notfallstäbe) sowie die Wiederherstellung der IT-Dienste entwickelt. Ferner ist in Frankfurt ein zentraler Krisenstab eingerichtet, der bei Notfällen die flughafenweite Koordination aller notwendigen Prozesse koordiniert. Um diese Pläne und Maßnahmen auf ihre Angemessenheit zu verifizieren und kontinuierlich zu verbessern, werden regelmäßig Ausfallszenarien nachgestellt und Übungen durchgeführt.

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

Versicherungsschutz sowohl für gesetzliche als auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Beteiligungsgesellschaften decken oben beschriebene Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolicen ab.

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

IT-Risiken

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

Grundsätzlich existiert durch ständig neue technologische Entwicklungen und die wachsende Gefahr durch Cyber-attacken ein latentes Risikopotenzial für IT-Systeme. Mit einem aktiven und vorbeugenden IT-Sicherheitsmanagement, welches insbesondere auf die unternehmenskritischen IT-Systeme sowie deren Verfügbarkeit zielt, trägt die Fraport AG dieser Situation Rechnung. In der IT-Security-Policy und den -Sicherheitsrichtlinien werden die Anforderungen an die IT-Sicherheit unternehmensweit vorgegeben. Deren Einhaltung wird regelmäßig überprüft. Darüber hinaus wird die Einhaltung datenschutzrechtlicher Regelungen sichergestellt. Ferner werden Restrisiken aus auftretenden Schadensfällen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, durch spezielle IT-Versicherungen abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse der Fraport AG. Aufgrund der eingerichteten vorbeugenden und proaktiven Maßnahmen werden die potenziellen Auswirkungen (Schadensstufe) eines IT-Ausfalls für mehrere Stunden als „mittel“ eingeschätzt und die Eintrittswahrscheinlichkeit wird als „niedrig“ eingestuft.

Chancenbericht

Das Chancenmanagement-System

Das Chancenmanagement der Fraport AG hat zum Ziel, Chancen frühestmöglich zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Maßnahmen anzustoßen, damit Chancen wahrgenommen werden und zu geschäftlichem Erfolg führen.

Hierbei sollen sowohl Chancen für bestehende Geschäfte als auch Chancen aus neuen Geschäftsfeldern beurteilt werden.

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

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

Neben dem Chancenmanagement durch die Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Unternehmens nutzt die Fraport AG auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt die Fraport AG darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. Hierzu zählen neben dem klassischen Ideenmanagement der Innovationspreis „FRAnk“, der besonders innovative Ideen am Flughafen Frankfurt prämiert, und gezielte kreative Workshops mit Beschäftigten, in denen neue Geschäftsideen gesucht werden.

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

Sofern es wahrscheinlich ist, dass die Chancen eintreten, sind diese bereits in die Prognose 2014 beziehungsweise den mittelfristigen Ausblick aufgenommen worden. Der nachfolgende Abschnitt konzentriert sich deshalb auf künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für die Fraport AG positiven Abweichung vom Ausblick und der mittelfristigen Perspektive führen können.

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Die europäische Schuldenkrise führte seit dem Frühsommer 2011 dazu, dass die Wachstumsdynamik der Weltkonjunktur und insbesondere auch des weltweiten Luftfrachtverkehrs nachließ und die Wirtschaft in der Eurozone in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt in einer Rezession mündete. Die deutsche Volkswirtschaft zeigte sich dagegen vergleichsweise robust und konnte in beiden Jahren ein moderates Wachstum erzielen.

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

Wie die Erfahrungen mit den Wachstumszyklen zeigen, belasten Markturbulenzen die Aufwärtsentwicklung des Weltluftverkehrs im Allgemeinen nur zeitweise. Eine gewisse zeitliche Streckung der Aufkommenserwartungen ist einerseits zwar nicht auszuschließen, andererseits sind aber auch Nachhol-effekte nach Krisenzeiten nicht auszuschließen.

Die prognostizierte, wieder anziehende, konjunkturelle Dynamik (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“, ab Seite 36) könnte – in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage der etablierten Airlines – die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neues Airline-Angebot schaffen und die kurzfristig noch erwarteten eher konservativen Verkehrsprognosen übertreffen. Die ACI-Prognose für 2014 vom Juni 2013 liegt für die Summe der europäischen Flughäfen bei 2,4 % und bei 4,5 % weltweit. Die Fraport AG hat die Geschäftsplanung mit einem Passagierwachstum von 1 % für den Standort Frankfurt bewusst konservativ ausgelegt, geht aber aktuell von einer Aufkommenssteigerung in 2014 in der Bandbreite von 2 bis 3 % aus.

Weitgehend unabhängig von der aktuellen 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 Entwicklung in verschiedenen Entwicklungs- und Schwellenländern mit anhaltend günstigen Wachstumsperspektiven. Hier trägt der Anstieg des Lebensstandards überproportional zum Wachstum des Luftverkehrs bei, auch deshalb, weil eine landseitige Verkehrsinfrastruktur größtenteils nicht gut entwickelt ist. Im Vergleich zu Mitteleuropa und Nordamerika wurde die wirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern durch die zurückliegende Finanz- und Wirtschaftskrise und die aktuelle Schuldenkrise weit weniger beeinträchtigt.

Als international operierender und in nahezu allen Teilen der Welt vertretener Flughafenbetreiber kann die Fraport AG

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

Unternehmensstrategische Chancen

Durch die Fertigstellung der Landebahn Nordwest und des Flugsteigs A-Plus konnte die Fraport AG die luft- wie landseitigen Kapazitäten am Standort Frankfurt in den vergangenen zwei Jahren deutlich steigern und so die Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen. Die Fraport AG ist somit in der Lage, Verkehrsmengen abzuwickeln, die über die der kurzfristigen Planung zugrunde gelegten Verkehrsprognosen hinaus gehen. Der Flughafen Frankfurt gehört damit zu den wenigen großen europäischen Verkehrsflughäfen, die längerfristig über ausreichende Infrastrukturkapazitäten verfügen und bei entsprechend guter Marktentwicklung Kapazitätsengpässe anderer Flughäfen gegebenenfalls für sich nutzen können.

Die Fraport AG verfügt weiterhin mit den weit vorangetriebenen Planungen für das Terminal 3 über die Möglichkeit, in absehbarer Zeit zusätzliche Kapazitäten für den Passagierverkehr bereitzustellen. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses wurde bereits ein Bauantrag für die erste Baustufe des Terminals 3 eingereicht. Die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung, sodass die Fraport AG die Chance hat, zeitgerecht ausreichend Kapazität bereitzustellen. Gegenwärtig ist die Inbetriebnahme des Terminals 3 nicht im Zeitraum der mittelfristigen Planung vorgesehen.

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

Darüber hinaus sieht die Fraport AG in Zukunft folgende wesentliche und für die Fraport AG bedeutsame Wachstumsmotoren:

Airport-Retail

Zentrale Elemente für die Steigerung der Retail-Erlöse stellen nach wie vor die Erweiterung und Modernisierung der Einzelhandels-, Gastronomie- und Serviceflächen in den Terminals, insbesondere auf der Luftseite, dar. Mit der Inbetriebnahme von 12.000 m² Retail-Flächen im Flugsteig A-Plus hat die Fraport AG im Jahr 2012 eine wesentliche Grundlage für weiteres Retail-Wachstum am Frankfurter Flughafen geschaffen. Ferner liegt der Fokus auf der Entwicklung und Umsetzung verkaufsfördernder Maßnahmen für die Passagiere, die eine außerordentlich hohe Kaufkraft aufweisen. Vor diesem Hintergrund untersucht die Fraport AG intensiv das Kaufverhalten der Passagiere, um den Ertrag je Passagier über die planerischen Ansätze hinaus zu steigern. Ebenso beobachtet die Fraport AG generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Ableitungen für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten.

Externes Geschäft

Das Know-how der Fraport AG ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden vier weitere Flughäfen durch Beteiligungsgesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50 % hat. Daneben komplettieren zahlreiche Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen oder unter Managementverträgen das Portfolio. Aus dem bestehenden Beteiligungsportfolio wird sich der entsprechende Ergebnisbeitrag des externen Geschäfts zum Ergebnis der Fraport AG in den nächsten Jahren weiter entwickeln. Darüber hinaus ist klares Ziel, das externe Geschäft weiter auszubauen. Hierzu bieten sich regelmäßig durch neue Flughäfen und Entwicklungsprojekte, die am Markt platziert werden, Chancen, das externe Geschäft zu erweitern. Die Fraport AG wird auch künftig bei attraktiven Ausschreibungen mitbieten, die den internen Renditeanforderungen entsprechen und eine angemessene Sicherheit für das Investment bieten.

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 (wie das Mönchhof-Gelände oder Gateway Gardens) zu nennen, die die Fraport AG intensiv vorantreibt. Ein weiteres Vorhaben ist die 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 die Fraport AG an der Immobilienentwicklung beteiligt. Durch die vollständige Übernahme des Ticona-Geländes zum 31. Dezember 2013 hat die Fraport AG ein weiteres Areal, das im Rahmen der Airport City entwickelt werden kann und für flughafennahe Dienstleistungen zur Verfügung steht.

Chancen in Verbindung mit organisatorischen und prozessbezogenen Verbesserungen

Eine kontinuierliche Optimierung wesentlicher Geschäftsprozesse sowie eine stetige Kostenkontrolle sind von essenzieller Bedeutung, um eine stabile Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten. Die Fraport AG ist der Meinung, dass die Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der Kostenstrukturen innerhalb des Unternehmens noch nicht voll ausgeschöpft sind. Es gehört zu den Aufgaben der Unternehmensführung, kontinuierlich die Organisation daraufhin zu untersuchen, wie diese effektiver und effizienter gestaltet werden kann. Hierbei werden im Einzelfall Projekte initiiert, die die erkannten Optimierungspotenziale heben sollen. Durch diesen kontinuierlichen Prozess soll es gelingen, zusätzliche Ergebnispotenziale über die Planung hinaus zu heben. Chancen für eine Verbesserung der Prozesse ergeben sich nicht nur innerhalb des Unternehmens, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist die Fraport AG bestrebt auch an diesen Nahtstellen regelmäßig die Prozesse zu überprüfen und weitere Potenziale zu heben, die sich positiv auf das Unternehmensergebnis und die gelieferte Qualität auswirken.

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

Finanzwirtschaftliche Chancen

Günstige Veränderungen auf den Finanzmärkten

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

Gesamtbewertung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Die Fraport AG konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Beteiligungsgesellschaften gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor zuversichtlich, dass die Ertragskraft des Unternehmens eine solide Grundlage für die künftige Geschäftsentwicklung bildet und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellt, um Chancen, die sich dem Unternehmen bieten, effektiv zu verfolgen und zu nutzen.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und/oder der finanziellen Auswirkung einzelner Risikoklassen nicht grundlegend geändert. Dies spiegelt sich auch in der geringfügigen prozentualen Veränderung der in der Risikomatrix als „wesentlich“ oder „moderat“ eingestuften Risiken wider. In Bezug auf die Gesamtzahl aller identifizierten Risiken lagen die Risiken der Risikostufe „wesentlich“ zum Jahresende bei 20,7 % (im Vorjahr: 23,8 %), die Risiken der Risikostufe „moderat“ bei 17,1 % (im Vorjahr: 21,1%). Die Veränderung der individuellen Risiken hat nach Überzeugung des Vorstands keine wesentliche Auswirkung auf das Gesamtrisikoprofil der Fraport AG, das im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen unverändert bleibt.

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die dem Geschäftsausblick zugrunde gelegten Annahmen gehen davon aus, dass die internationale Wirtschaft und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie zum Beispiel Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder zusätzliche Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklung führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 22 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2014 Entwicklung der Struktur

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 erwartet der Vorstand in 2014 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur. In Frankfurt und den wesentlichen Beteiligungen erwartet der Vorstand zudem eine gegenüber 2013 unveränderte Wettbewerbssituation. Weiterhin bestehen Bestrebungen, das externe Geschäft, um neue Flughafen-Beteiligungen zu erweitern. Diese werden üblicherweise im Rahmen öffentlicher Bieterverfahren akquiriert und sind daher nicht prognostizierbar. Ähnlich verhält es sich mit Unternehmensverkäufen, die ebenso nicht vorhersehbar und daher nicht Bestandteil der Prognose sind.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 erwartet der Vorstand in 2014 keine grundlegenden Änderungen an der Unternehmenssteuerung.

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2014

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen
Ausgehend von der im Jahresverlauf 2013 verbesserten Konjunktorentwicklung erwarten Finanzinstitute und führende Wirtschaftsinstitute für das Geschäftsjahr 2014 eine weitere Expansion der Weltwirtschaft. Mit einem Zuwachs von 3,4 % bis 3,8 % wird die Dynamik der globalen Wirtschaftsentwicklung deutlich über dem Niveau von 2013 prognostiziert (Wert 2013: etwa 3 %). Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen in 2014 etwa um 4,5 % ansteigen. Die Inflation wird allgemein moderat erwartet. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird unterstellt, dass der € in 2014 durchschnittlich in etwa unverändert bei einem Wert von 1,34 US-\$ liegen wird.

Für 2014 werden relativ stabile Ölworldmarktpreise von durchschnittlich 105 bis 110 US-\$ pro Barrel erwartet, die auf dem Niveau der letzten drei Jahre prognostiziert werden. Einerseits wird der Ölförderboom in den USA für Preisdruck sorgen, andererseits wird aufgrund der Konjunkturdynamik mit einer steigenden Rohstoffnachfrage gerechnet.

Regional wird – aufgrund einer geringeren Schuldenlast der privaten Haushalte und einer sich verbessernden Lage im Im-

mobiliensektor – unter anderem von den USA eine positive Wirtschaftsentwicklung (etwa 2,5 % bis 3 %) erwartet. Für den Euroraum – der weiter von erhöhten finanzpolitischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird generell nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen. Nach –0,4 % im Geschäftsjahr 2013 wird in 2014 ein Wachstum von etwa 1 % prognostiziert. Deutschland sollte sich dabei unverändert positiver entwickeln. Nach 0,4 % Wachstum im Geschäftsjahr 2013 wird für 2014 ein Zuwachs von 1,7 % angenommen.

Die gute Entwicklung soll dabei insbesondere von der Binnennachfrage, dem sich bessernden weltwirtschaftlichen Umfeld und einem höheren Investitionsvolumen getragen werden. Positive Impulse werden weiterhin vom privaten Konsum erwartet. Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – ein leichter Rückgang der konjunkturellen Dynamik angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen sollten. Für die Länder mit Konzern-Flughäfen mit einer Beteiligungsquote von mindestens 50 % werden folgende Wachstumsraten erwartet: Peru +5,5 %, Türkei +3,5 %, Bulgarien +1,7 %.

Quellen: Gemeinschaftsdiagnose (Oktober 2013), IMF (Oktober 2013), OECD (November 2013), Deutsche Bank Research (Januar 2014), DekaBank (Januar 2014), Weltbank (Januar 2014).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Für das Geschäftsjahr 2014 werden folgende Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Kraft treten: Im September 2009 hat die EU-Kommission die Erweiterung ihres Einflusses auf Flughäfen und Flugbewegungen/Flugsicherung beschlossen. Basierend auf diesem Beschluss wurde der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Kompetenz zur Entwicklung der Rechtsgrundlage für die Zertifizierung von Flughäfen übertragen. Ab 2014 obliegt der EASA die Sicherheitsaufsicht über die Zulassungsbehörden für alle europäischen Flughäfen. Um in allen EU-Mitgliedsstaaten einheitlich hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten und somit einen Teilaspekt des Single European Sky (SES) Programms zu realisieren, sollen nationale Gesetzgebungen und Vorschriften in Bezug auf den Betrieb und die Zulassung von Flughäfen, das Flugverkehrsmanagement sowie die Flugsicherungsdienste durch eine einheitliche EU-Gesetzgebung ergänzt beziehungsweise in Teilen abgelöst werden. Damit die rechtlichen Rahmenbedingungen aufeinander aufbauen und ein funktionierendes europäisches Luftverkehrssystem geschaffen werden kann, will die EU-Kommission mit dem Programm SES II+ neue Grundlagen für eine Harmonisierung und bessere Verzahnung der Legislativvorhaben schaffen. Die hieraus resultierenden Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die prognostizierte Geschäftsentwicklung der Fraport AG im Geschäftsjahr 2014.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften rechnet der ACI für 2014 mit einem Wachstum des Passagieraufkommens der europäischen Flughäfen von 3,2 % und der Frachttonnage von 1,5 %. IATA hingegen prognostiziert – bezogen auf die

Passagierkilometer – für 2014 einen Zuwachs des globalen Luftverkehrsmarkts von 6 % mit regional sehr unterschiedlich ausgeprägten Wachstumsraten, darunter Europa von 4,7 %. Der unverändert hoch prognostizierte Rohölpreis wird im Vorjahresvergleich weder positive noch negative Impulse auf die Wachstumsraten haben.

Quelle: ACI Press Release, 6. Februar 2014, IATA Industry Financial Forecast, Dezember 2013.

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2014

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2014 am Standort Frankfurt eine bessere Entwicklung als im vergangenen Geschäftsjahr. Dabei prognostiziert er eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen 2 % und 3 %. Während das allgemein freundlichere Wirtschaftsumfeld positive Impulse auf das Passagiergeschäft haben wird, resultieren weiterhin Unsicherheiten aus dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage erwartet der Vorstand für 2014 eine im Rahmen des Marktwachstums liegende, eher moderate Steigerungsrate für den Standort Frankfurt. Aufgrund des unverändert hohen Anteils umgeschlagener Fracht auf Nordamerika- und Asien-Verbindungen und der volatilen Wirtschaftsaussichten beider Regionen ist der Cargo-Ausblick mit erhöhten Unsicherheiten behaftet.

Prognostizierte Ertragslage 2014

Der positiv erwartete Geschäftsverlauf wird sich in einer Zunahme des **Umsatzes** 2014 widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden am Standort Frankfurt insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie Mehrerlöse in den Bereichen Retail und Real Estate zu dem Umsatzanstieg beitragen. In Abhängigkeit von der Höhe des Passagierwachstums erwartet der Vorstand einen Umsatzanstieg bis zu 2,05 Mrd €.

Der Vorstand rechnet mit steigenden Aufwendungen, die vor allem aus dem erwarteten Tarifanstieg der Entgelte für Arbeiter und Angestellte resultieren werden. Zusammenfassend wird erwartet, dass der Umsatzanstieg über der Aufwandsentwicklung ausfallen wird, sodass das **EBITDA** zwischen etwa 640 Mio € und etwa 660 Mio € liegen wird. Bei leicht höheren **Abschreibungen** wird für das **EBIT** mit einem Wachstum bis zu etwa 350 Mio € gerechnet.

Vor allem aufgrund der schwierigen Vorhersehbarkeit der Zins- und Währungskurseffekte ist die Prognose des **EBTs** und **Jahresüberschusses** für das Geschäftsjahr 2014 mit Unsicherheiten behaftet. Aktuell geht der Vorstand von einer Verschlechterung des Finanzergebnisses gegenüber 2013 aus, sodass für das EBT und den Jahresüberschuss Werte prognostiziert werden, die leicht über dem Vorjahr liegen. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,25 € für das Geschäftsjahr 2014 mindestens stabil zu halten.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2014

Die Vermögens- und Finanzlage wird im Geschäftsjahr 2014 von einem leicht rückläufigen **Investitionsvolumen** sowie von Tilgungen langfristiger Finanzschulden geprägt sein. Investitionsschwerpunkte werden weiterhin Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie Vorbereitungen für das Terminal 3 sein. Unverändert prüft der Vorstand Opportunitäten zur fortlaufenden Verbesserung der Vermögens- und Finanzlage der Fraport AG.

Als Resultat der positiv prognostizierten Geschäftsentwicklung rechnet der Vorstand mit einer leichten Verbesserung des **operativen Cash Flows**. Im Zusammenhang mit dem geringeren Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wird ein gegenüber 2013 leicht verbesserter **Free Cash Flow** 2014 erwartet. Trotz des höheren Free Cash Flows wird die **Liquidität** in 2014 – aufgrund der Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2013 – geringfügig rückläufig angenommen, was zu einem leichten Anstieg der **Netto-Finanzschulden** führen wird. Die **Gearing Ratio** wird jedoch leicht unter dem Niveau von 2013 prognostiziert. Grund hierfür wird die Zunahme des **Eigenkapitals** sein, die aus den Zuführungen zu den Gewinnrücklagen resultieren wird. Vor allem infolge der Tilgung langfristiger Finanzschulden wird die **Bilanzsumme** 2014 geringfügig unter dem Wert von 2013 erwartet.

Sollte die Fraport AG im Rahmen ihrer Bestrebungen das externe Geschäft im Geschäftsjahr 2014 ausbauen und größere Akquisitionen durchführen, kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2014

Auch im Geschäftsjahr 2014 wird die Fraport AG ihren Fokus neben der finanziellen Entwicklung auf die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren legen. Im Bereich **Kundenzufriedenheit** und **Produktqualität** erwartet der Vorstand am Standort Frankfurt weiterhin eine Globalzufriedenheit von mindestens 80 %. Während die Pünktlichkeitsquote in etwa auf unverändert hohem Niveau prognostiziert wird, rechnet der Vorstand mit einer Gepäck-Konnektivität von über 98,5 %. Für die Anlagenverfügbarkeit wird weiter ein Wert von deutlich über 90 % erwartet.

In der Kategorie **Attraktivität als Arbeitgeber** strebt der Vorstand auch im Geschäftsjahr 2014 eine Förderung der Mitarbeiterzufriedenheit an. Zielwert ist eine Durchschnittsnote von besser als 3,0. Ferner strebt der Vorstand an, die Zahl der Arbeitsunfälle weiter zu reduzieren.

Mittelfristiger Ausblick

Mittelfristig erwartet die Fraport AG eine nachhaltige Erholung der Weltwirtschaft sowie insbesondere eine Verbesserung der konjunkturellen Situation im Euroraum. Positiv wird auch die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts erwartet, von der auch die Fraport AG profitieren wird. Entsprechend prognostiziert der Vorstand mittelfristig eine positive operative Entwicklung sämtlicher Geschäftsbereiche. Dabei bleibt langfristig insbesondere die Situation im Bereich Bodenverkehrsdienste – im Zusammenhang mit der geplanten weiteren

Liberalisierung des Bereichs – eng zu beobachten (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 22).

Im Zusammenhang mit der geplanten Rückführung langfristiger Finanzschulden wird eine Reduzierung des Zinsaufwands angenommen. Mittelfristig erwartet der Vorstand daher einen weiteren Anstieg der finanziellen Leistungsindikatoren der Ertragslage.

Im Zusammenhang mit der prognostizierten Geschäftsentwicklung rechnet der Vorstand mindestens bis zum Baubeginn von Terminal 3 ab etwa 2015 mit einer positiven Entwicklung des Free Cash Flows. Die zusätzliche Liquidität aus dem Free Cash Flow wird zunächst zur Tilgung langfristiger Finanzschulden und zur Dividendenausschüttung verwendet. Im Zusammenhang mit dem mittelfristig steigenden Jahresüberschuss und daraus resultierenden Zuführungen zum Eigenkapital erwartet der Vorstand eine Reduzierung der Gearing Ratio auf einen Wert zwischen 80 % und 100 %.

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand einerseits eine Dividendenkontinuität – im Sinne einer Mindestdividende – und andererseits eine Partizipation an steigenden Jahresüberschüssen an.

Darüber hinaus steht unverändert die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren im Fokus. Dabei wird weiterhin eine hohe Kundenzufriedenheit und Produktqualität sowie Attraktivität als Arbeitgeber angestrebt.

Der zuvor genannte mittelfristige Ausblick ist vorbehaltlich größerer Akquisitionsprojekte im externen Geschäft.

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Schmitz

Dr. Zieschang

Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2013

Jahresabschluss der Fraport AG

Gewinn- und Verlustrechnung	40
Bilanz	41
Entwicklung des Anlagevermögens	42
Anhang zum Jahresabschluss 2013	44
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	44
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	47
Ergänzende Angaben	57
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	76
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	77

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2013	2012
Umsatzerlöse	(5)	1.954,7	1.898,5
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	30,0	35,1
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	33,8	90,4
Gesamtleistung		2.018,5	2.024,0
Materialaufwand	(8)	-584,1	-553,0
Personalaufwand	(9)	-650,8	-663,9
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-292,4	-299,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-179,8	-183,1
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		311,4	324,7
Erträge aus Beteiligungen	(12)	46,0	45,2
Zinsergebnis	(13)	-140,5	-125,0
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-1,2	-1,7
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	19,6	12,3
Finanzergebnis		-76,1	-69,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		235,3	255,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-61,5	-79,5
Jahresüberschuss	(17)	173,8	176,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(17)	-58,4	-60,5
Bilanzgewinn	(17)	115,4	115,5
EBITDA		603,8	624,0

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

— Grafik 23

Bilanz

Aktiva			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012
A. Anlagevermögen		6.525,1	6.467,2
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	46,3	34,5
II. Sachanlagen	(19)	5.346,7	5.316,1
III. Finanzanlagen	(20)	1.132,1	1.116,6
B. Umlaufvermögen		1.025,9	1.227,4
I. Vorräte	(21)	14,1	14,4
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	131,8	137,7
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	222,3	208,6
IV. Wertpapiere	(24)	303,3	263,5
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(25)	354,4	603,2
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(26)	39,3	34,5
D. Aktive latente Steuern	(27)	51,2	41,2
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(28)	9,3	4,6
		7.650,8	7.774,9

Passiva			
in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012
A. Eigenkapital	(29)	2.624,3	2.562,6
I. Gezeichnetes Kapital		922,9	922,1
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 3,4 Mio € (Vorjahr 3,7 Mio €)		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		598,1	595,8
III. Gewinnrücklagen		988,7	930,0
IV. Bilanzgewinn		115,4	115,5
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	14,0	15,3
C. Rückstellungen	(31)	524,3	522,6
D. Verbindlichkeiten		4.430,1	4.613,7
I. Anleihen	(32)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	3.137,3	3.243,8
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	130,6	194,8
IV. Andere Verbindlichkeiten	(35)	212,2	225,1
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	45,2	48,7
F. Passive latente Steuern	(37)	12,9	12,0
		7.650,8	7.774,9

— Grafik 24

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio €	Bruttowerte				Stand am 31.12.2013
	Stand am 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
Anschaffungs- oder Herstellungskosten					
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	116,8	5,7	- 16,1	15,5	121,9
	116,8	5,7	- 16,1	15,5	121,9
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.634,7	110,6	- 61,9	99,1	5.782,5
Technische Anlagen und Maschinen	2.831,6	97,5	- 126,4	95,4	2.898,1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	374,3	19,4	- 43,6	2,4	352,5
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	623,3	144,8	- 14,3	- 212,5	541,3
	9.463,9	372,3	- 246,2	- 15,6	9.574,4
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	574,2	40,8	- 0,4	0,0	614,6
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	19,8	1,5	- 3,0	0,0	18,3
Beteiligungen	191,1	0,0	0,0	0,0	191,1
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	96,2	0,0	- 17,8	0,0	78,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	487,0	173,0	- 4,8	- 149,9	505,3
Sonstige Ausleihungen	56,4	15,0	- 2,3	- 40,2	28,9
	1.424,7	230,3	- 28,3	- 190,1	1.436,6
Gesamt	11.005,4	608,3	- 290,6	- 190,2	11.132,9

Bruttowerte						Nettowerte		
Abschreibungen								
Stand am 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschrei- bungen	Stand am 31.12.2013	Stand am 31.12.2013	Stand am 31.12.2012	
82,3	9,3	-16,0	0,0	0,0	75,6	46,3	34,5	
82,3	9,3	-16,0	0,0	0,0	75,6	46,3	34,5	
2.436,6	158,4	-52,8	0,0	0,0	2.542,2	3.240,3	3.198,1	
1.460,8	98,6	-107,1	0,0	0,0	1.452,3	1.445,8	1.370,8	
249,3	26,1	-43,3	0,0	0,0	232,1	120,4	125,0	
1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	540,2	622,2	
4.147,8	283,1	-203,2	0,0	0,0	4.227,7	5.346,7	5.316,1	
139,6	0,0	0,0	0,0	0,0	139,6	475,0	434,6	
2,0	0,0	-2,0	0,0	0,0	0,0	18,3	17,8	
88,9	0,0	0,0	0,0	0,0	88,9	102,2	102,2	
74,1	0,0	0,0	0,0	0,0	74,1	4,3	22,1	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	505,3	487,0	
3,5	0,0	-1,5	0,0	-0,1	1,9	27,0	52,9	
308,1	0,0	-3,5	0,0	-0,1	304,5	1.132,1	1.116,6	
4.538,2	292,4	-222,7	0,0	-0,1	4.607,8	6.525,1	6.467,2	

— Grafik 25

Anhang zum Jahresabschluss 2013

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

1 _ Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2013 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

Der Abschlussstichtag der Fraport AG ist der 31. Dezember 2013.

3 _ Währungsumrechnung

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

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

4 _ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Im Folgenden werden die im Jahresabschluss der Fraport AG angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt. 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) festgelegt. Bei der Bestimmung der aktivierbaren Fremdkapitalzinsen wurden in Abhängigkeit von der jeweiligen Projektfinanzierung Zinssätze zwischen 4,26 % und 4,43 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 14,1 Mio € (im Vorjahr: 24,1 Mio €) aktiviert. Diese betrafen 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.

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 mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) abgestimmten Abschreibungsplans vorgenommen. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird übergangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt.

Die planmäßigen Abschreibungen werden über die folgenden Nutzungsdauern vorgenommen:

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

— Grafik 26

Geringwertige Anlagegüter mit einem Einzelanschaffungswert bis zu 410 € werden im Zugangsjahr direkt als Aufwand erfasst. Geringwertige Anlagegüter von 410 € bis 3.000 €

werden über fünf Jahre mit jeweils 20 % abgeschrieben, die Abgangsbuchung erfolgt nach fünf Jahren.

Das Ergebnis des laufenden Jahres wird durch in Vorjahren handelsrechtlich in Anspruch genommene erhöhte Abschreibungen aufgrund steuerlicher Vorschriften mit rund 2,3 Mio € entlastet.

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

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

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen sind grundsätzlich mit den Anschaffungskosten bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, sofern von einer dauerhaften Wertminderung auszugehen ist. 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 Personenhandelsgesellschaften werden grundsätzlich phasengleich vereinnahmt, sofern dem geschäftsvertraglich nichts entgegensteht.

Zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen 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 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. 23) werden aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von unverändert 3,75 % p. a. abgezinst und unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Zur Insolvenzsicherung 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 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes von 4,89 % (im Vorjahr: 5,05 %) ermittelt worden. Es wurde eine Rentenentwicklung von 1,0 % bis 2,5 % p. a. (im Vorjahr: 1,0 % bis 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 im Geschäftsjahr bekannt gegebenen fristenkongruenten Zinssätze zwischen 3,34 % und 4,91 % (im Vorjahr: zwischen 3,69 % und 5,10 %).

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 3,95 % (im Vorjahr: 4,24 %) und für Jubiläumszuwendungen mit 4,89 % (im Vorjahr: 5,05 %). Bei der Bewertung der Alterszeitrückstellung wurde wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,6 % angenommen. In die Rückstellung für Altersteilzeit wurden im laufenden Geschäftsjahr ausschließlich geregelte und laufende Anspruchsberechtigte einbezogen.

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 2,73 % und 3,92 % (im Vorjahr: 2,44 % und 3,92 %).

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

Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung bestehender und zukünftiger Zins- und Währungsrisiken eingesetzt. Soweit Zahlungen zum Anschaffungszeitpunkt geleistet beziehungsweise empfangen wurden, werden die Sicherungsgeschäfte als sonstige Vermögensgegenstände beziehungsweise sonstige Verbindlichkeiten bilanziert. Soweit möglich, werden Bewertungseinheiten gemäß § 254 HGB gebildet, das heißt Grundgeschäft und Sicherungsgeschäft gemeinsam betrachtet. Marktwertveränderungen von in Bewertungseinheiten designierten Derivaten werden nicht berücksichtigt („Einfrierungsmethode“). Derivative Finanzinstrumente, für die keine Bewertungseinheiten mit einem Grundgeschäft gebildet werden können, 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 an-

hand 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.

Aktienoptionsprogramme

Aktienoptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2013 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 unverändert rund 31 %.

Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, welches mit 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 § 6b EnWG zu erstellen.

Die Regelungen wurden im Einklang mit den Anforderungen der Bundesnetzagentur im Jahresabschluss 2013 angewendet.

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

5 _ Umsatzerlöse

Umsatzerlöse		
in Mio €	2013	2012
Flughafen-Entgelte	697,1	673,6
davon Passagier-Entgelte	463,2	443,9
davon Start- und Lande-Entgelte	149,8	148,0
davon Abstell-Entgelte	44,7	42,9
davon Sicherheits-Entgelte	39,4	38,8
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	322,8	326,1
Infrastruktur-Entgelte	264,1	256,9
Sicherheitsdienstleistungen	88,6	87,2
Umsatzerlöse Real Estate	182,8	183,7
Umsatzerlöse Retail	197,4	181,3
Parkierung	77,7	75,9
Sonstige Umsatzerlöse	124,2	113,8
Gesamt	1.954,7	1.898,5

— Grafik 27

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

6 _ Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen		
in Mio €	2013	2012
Andere aktivierte Eigenleistungen	30,0	35,1

— Grafik 28

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

7 _ Sonstige betriebliche Erträge

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

Im Vorjahr entstanden aus der Veräußerung von Anlagen im Rahmen des Financial Asset Managements Gewinne in Höhe von 38,3 Mio €. Davon waren 24,3 Mio € in den Erträgen aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie 14,0 Mio € in den Erträgen aus der Währungsumrechnung enthalten.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 13,3 Mio € (im Vorjahr 35,9 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

Sonstige betriebliche Erträge		
in Mio €	2013	2012
Auflösungen von Rückstellungen	7,8	21,8
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	3,5	26,3
Erträge aus Schadensersatzleistungen	2,5	1,8
Erträge aus der Währungsumrechnung	2,3	15,1
(davon realisiert)	(0,4)	(14,5)
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	1,8	0,9
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	2,2
Passiver Schallschutz	0,0	6,9
Sonstige	14,6	15,4
Gesamt	33,8	90,4

— Grafik 29

8 _ Materialaufwand

Materialaufwand		
in Mio €	2013	2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-66,0	-66,6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-518,1	-486,4
Instandhaltung	-59,0	-59,1
Versorgungsleistungen	-102,4	-91,8
Sonstige Fremdleistungen	-356,7	-335,5
(davon Fremdpersonal)	(-179,9)	(-171,4)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-26,8)	(-26,8)
Gesamt	-584,1	-553,0

— Grafik 30

9 _ Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand		
in Mio €	2013	2012
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-516,5	-527,2
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-134,3	-136,7
(davon für Altersversorgung)	(-40,5)	(-40,2)
Gesamt	-650,8	-663,9

— Grafik 31

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

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter		
	2013	2012
Stammbeschäftigte	10.439	10.747
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	553	555
Gesamt	10.992	11.302

— Grafik 32

10 _ Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen		
in Mio €	2013	2012
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-9,3	-8,1
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-158,4	-167,0
Technische Anlagen und Maschinen	-98,6	-97,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-26,1	-26,6
Gesamt	-292,4	-299,3

— Grafik 33

Im Geschäftsjahr wurden planmäßige Abschreibungen in Höhe von 291,9 Mio € sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,5 Mio € vorgenommen. Im Vorjahr wurden ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

11 _ Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
in Mio €	2013	2012
Mieten und Leasingaufwendungen	-28,5	-27,9
Versicherungen	-20,2	-21,0
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-18,4	-14,5
Aufwand für Betriebsrestaurants	-16,8	-16,4
Werbekosten	-14,9	-16,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-12,1	-15,0
Wertberichtigungen auf Forderungen	-10,2	-2,0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-6,7	-5,4
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-6,3	-6,9
Sonstige Steuern	-5,2	-3,7
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,8	-19,2
Aufwendungen aus der Währungs- umrechnung	-1,7	-1,9
(davon realisiert)	(-0,4)	(-0,9)
Schadensersatzleistungen	-0,7	-3,3
Übrige	-34,3	-29,1
Gesamt	-179,8	-183,1

— Grafik 34

Die Umwelt- und Umlandverpflichtungen beinhalteten im Vorjahr insbesondere Rückstellungsbildungen für die finanzielle Beteiligung der Fraport AG an dem im Rahmen der Allianz für Lärmschutz 2012 aufgelegten Regionalfonds sowie Rückstellungsbildungen für die Förderung von Umweltprojekten.

Der Posten „Übrige“ beinhaltete insbesondere Betriebs- und Verwaltungsaufwendungen.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 9,1 Mio € (im Vorjahr: 7,5 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 Nr. 17 HGB Gebrauch und verweist diesbezüglich auf den Konzern-Anhang der Fraport AG zum 31. Dezember 2013.

12 _ Erträge aus Beteiligungen

Erträge aus Beteiligungen		
in Mio €	2013	2012
Fraport Cargo Services GmbH	11,0	2,5
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	9,3	0,0
Lima Airport Partners S.R.L.	7,6	15,0
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	4,1	6,1
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	3,5	8,8
Energy Air GmbH	3,4	2,6
Fraport Asia Ltd.	1,8	4,5
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	0,8	0,7
Media Frankfurt GmbH	0,8	0,0
APS Airport Personal Service GmbH	0,7	2,3
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	0,7	0,6
Übrige	2,3	2,1
Gesamt	46,0	45,2
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(33,5)	(42,8)

— Grafik 35

13 _ Zinsergebnis

Zinserträge und Zinsaufwendungen		
in Mio €	2013	2012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18,7	24,3
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,7	3,6
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-159,2	-149,3
davon an verbundene Unternehmen	-0,1	-0,3
Gesamt	-140,5	-125,0

— Grafik 36

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen:

Zusammensetzung Zinsen und ähnliche Aufwendungen		
in Mio €	2013	2012
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-136,3	-127,5
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-12,3	-13,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,0	-1,2
Übrige	-7,5	-6,7
Gesamt	-156,1	-149,3

— Grafik 37

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

Ferner enthielten die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge mit 5,5 Mio € (im Vorjahr: 5,2 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten auf-schiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (siehe auch Tz. 31).

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitzinsen) in Höhe von 14,1 Mio € (im Vorjahr: 24,1 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

14 _ Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		
in Mio €	2013	2012
Wertpapiere des Umlaufvermögens	-1,2	-1,7

— Grafik 38

15 _ Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis		
in Mio €	2013	2012
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	10,5	14,7
davon aus verbundenen Unternehmen	1,0	1,1
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	9,0	-2,5
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Gesamt	19,6	12,3

— Grafik 39

Die wesentlichen Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens betrafen Zinszahlungen aus den im Rahmen des Finanzanlagen-Management getätigten Geldanlagen.

Im Geschäftsjahr 2013 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 9,4 Mio € und Verluste in Höhe von 0,4 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 3,6 Mio € sowie Verluste in Höhe von 6,1 Mio €). Die Buchgewinne haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung aufgrund des zum Bilanzstichtag gestiegenen Zinsniveaus ergeben. Die Gewinne verminderten die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 37,3 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 Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 41).

16 _ Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		
in Mio €	2013	2012
Latente Ertragsteuern	9,1	1,4
Laufende Ertragsteuern	-70,6	-80,9
Gesamt	-61,5	-79,5

— Grafik 40

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Erträge aus der Zunahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 10,0 Mio € sowie Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 0,9 Mio € erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens. Im Vorjahr wurden Aufwendungen aus dem Abbau aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 0,5 Mio € sowie Erträge aus der Abnahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 1,9 Mio € erfasst.

Der laufende Steueraufwand für das Geschäftsjahr 2013 betrug 70,6 Mio €.

17 _ Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung		
in Mio €	2013	2012
Jahresüberschuss	173,8	176,0
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-58,4	-60,5
Bilanzgewinn	115,4	115,5

— Grafik 41

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen 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 Anlagepiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2013).

18 _ Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 5,7 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 15,5 Mio € betrafen insbesondere sonstige Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 9,3 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

19 _ Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betragen 372,3 Mio €. Diese betrafen mit 144,8 Mio € Leistungen zum Ausbau des Flughafens sowie Leistungen für noch nicht fertiggestellte und damit noch nicht abschreibungsfähige Sachanlagen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminal-Anlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

In den Zugängen zu den Anlagen im Bau waren aktivierte Fremdkapitalzinsen in Höhe von 14,1 Mio € enthalten (siehe auch Tz. 4 und 13).

Die aufgrund betriebsbereiter Übergabe beziehungsweise Lieferung des Vermögensgegenstands erstmals in 2013 zu Abschreibungen führenden Zugänge und Umbuchungen von Anlagen im Bau betrafen vor allem Maßnahmen zur Modernisierung und Erweiterung der Terminal-Anlagen und deren brandschutztechnischer Ertüchtigung.

Abgänge ergaben sich im Wesentlichen aus Korrekturen von im Vorjahr erfassten Eingangsberechnungen, aus Gutschriften und Stornierungen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 1,8 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 6,7 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 283,1 Mio € betrafen mit 282,6 Mio € planmäßige Abschreibungen und mit 0,5 Mio € außerplanmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

20 _ Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 40,8 Mio € resultierten im Wesentlichen aus den Kapitalerhöhungen bei der Fraport Malta Ltd. in Höhe von 20,0 Mio € und einer Kapitalerhöhung bei der Fraport Casa GmbH von 19,4 Mio €.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen erhöhten sich aufgrund einer Auszahlung eines weiteren Gesellschafterdarlehens an die Air-Transport IT Services, Inc. um 1,5 Mio €.

Die Abgänge bei den Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 3,0 Mio € betrafen die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens an die Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG von 1,0 Mio € sowie die planmäßige Tilgung des in Vorjahren mit 2,0 Mio € wertberechtigten Gesellschafterdarlehens an die Air-Transport IT Services, Inc. Das in Vorjahren an die N*ICE Aircraft Services & Support GmbH ausgereichte Gesellschafterdarlehen wurde teilweise getilgt und teilweise an die Malta Ltd. übertragen. Aufgrund dessen ergaben sich bei den Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Abgänge von 17,8 Mio €.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 173,0 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Wertpapiere in Höhe von 149,9 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 24).

Zum Bilanzstichtag waren in den Wertpapieren des Anlagevermögens verzinsliche Wertpapiere enthalten, deren Buchwerte (72,7 Mio €) über den beizulegenden Zeitwerten (72,3 Mio €) lagen. Weil diese Marktwertänderungen auf Änderungen des allgemeinen Zinsniveaus zurückzuführen waren und es sich hierbei um Wertpapiere handelt, bei denen die Kapitalrückzahlung zum Laufzeitende in Höhe des Nominalvolumens stattfinden wird, handelt es sich um eine voraussichtlich nicht andauernde Wertminderung.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2013 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 0,4 Mio €, sowie ein Abgang von 7,1 Mio € durch Verkauf. Die Anschaffungskosten betragen nunmehr 56,2 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (57,5 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 28 und 31).

Die Zugänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 15,0 Mio € betrafen im Wesentlichen Zukäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen. Schuldscheindarlehen in Höhe von 40,2 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr in das Umlaufvermögen umgegliedert.

21 _ Vorräte

Vorräte		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14,1	14,4

— Grafik 42

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 Landebahnensystems.

22 _ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	131,8	137,7

— Grafik 43

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

23 _ Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

— Grafik 44

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen sowie die Forderungen gegen Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierten im Wesentlichen aus Gewinnansprüchen.

Bei dem sonstigen Vermögensgegenstand „Passiver Schallschutz“ handelt es sich um eine aufschiebend bedingte For-

derung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutz-Entgelten resultierenden Refinanzierung von Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Für die Verpflichtung zur Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen wurde bereits in den Vorjahren eine entsprechende Rückstellung gebildet (siehe auch Tz. 31). Im Geschäftsjahr kam es aufgrund des erlassenen Entwurfs der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung) zu einer barwertigen Erhöhung der aufschiebend bedingten Forderung in Höhe von 41,3 Mio €. Hinsichtlich der korrespondierenden barwertigen Erhöhung der sonstigen Rückstellungen wird auf Tz. 31 verwiesen.

Bei den sonstigen Ausleihungen handelte es sich um erworbene Schuldscheindarlehen, die aufgrund einer Laufzeit von weniger als einem Jahr vom Finanzanlagevermögen in das Umlaufvermögen umgegliedert wurden (siehe auch Tz. 20).

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 zehn gleichen Jahresbeträgen. Der Auszahlungsanspruch entstand grundsätzlich mit Ablauf des 31. Dezember 2006 und ist unverzinslich. Die Auszahlung erfolgte erstmals im Jahr 2008 und zukünftig jeweils am 30. September eines jeden Jahres.

Das Körperschaftsteuerguthaben betrug zum 31. Dezember 2013 rund 24,4 Mio € (im Vorjahr: 30,5 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs betrug zum Bilanzstichtag rund 20,3 Mio € (im Vorjahr: 24,9 Mio €).

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

Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	Restlaufzeit				Restlaufzeit			
	31.12.2013	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre	31.12.2012	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4,5	4,5	–	–	5,8	5,8	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,4	0,4	–	–	0,7	0,7	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	217,4	101,0	83,5	32,9	202,1	115,7	59,6	26,8
davon Passiver Schallschutz	(108,2)	(12,3)	(63,0)	(32,9)	(72,9)	(11,6)	(34,5)	(26,8)
davon sonstige Ausleihungen	(40,1)	(40,1)	–	–	(28,1)	(28,1)	–	–
davon Körperschaftsteuerguthaben	(20,3)	(5,4)	(14,9)	–	(24,9)	(5,4)	(19,5)	–
davon Zinsforderungen	(11,6)	(11,6)	–	–	(12,4)	(12,4)	–	–
davon Forderungen im Zusammenhang Ergebnisabführung Hahn	(5,6)	–	(5,6)	–	(5,6)	–	(5,6)	–
Gesamt	222,3	105,9	83,5	32,9	208,6	122,2	59,6	26,8

— Grafik 44

Die bis zur Kündigung des Ergebnisabführungsvertrags 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.

24 _ Wertpapiere

Wertpapiere		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Sonstige Wertpapiere	303,3	263,5

— Grafik 45

Im Geschäftsjahr wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 297,8 Mio € erworben. Weiterhin wurden Wertpapiere mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr in Höhe von 149,9 Mio € von den Wertpapieren des Anlagevermögens in die Wertpapiere des Umlaufvermögens umgegliedert (siehe auch Tz. 20).

25 _ Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Kurzfristige Tages- und Termingelder	332,4	584,0
Sonstige	22,0	19,2
Gesamt	354,4	603,2

— Grafik 46

Die kurzfristigen Tages- und Termingelder betrafen insbesondere Anlagen in €. Die Gelder stammten im Wesentlichen aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zur Vorratsfinanzierung des zukünftigen Investitionsbedarfs.

Die sonstigen Guthaben betrafen im Wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

26 _ Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Baukostenzuschüsse	22,1	18,0
Sonstige	17,2	16,5
Gesamt	39,3	34,5

— Grafik 47

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

Die sonstigen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalteten ein Disagio für die im Geschäftsjahr 2009 platzierten Anleihen in Höhe von 2,5 Mio € (im Vorjahr: 2,7 Mio €), (siehe auch Tz. 32).

27 _ Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 51,2 Mio € (im Vorjahr: 41,2 Mio €) betrafen temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen der Rückstellungen. Der Ermittlung der Steuerlatenzen lag ein Ertragsteuersatz von rund 31 % zugrunde. Zum Bilanzstichtag bestanden weder Verlust- noch Zinsvorträge und somit auch keine latenten Steuern auf diese.

28 _ Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der Wert der in Vorjahren abgeschlossenen Rückdeckungsversicherung in Höhe von 15,5 Mio € (im Vorjahr: 18,3 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 3,8 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 31).

Weiterhin wurden Wertpapiere des Anlagevermögens, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitanträgen der Mitarbeiter der Fraport AG erworben wurden, mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet. Der die Rückstellungen übersteigende Betrag in Höhe von 5,5 Mio € (im Vorjahr: 0,8 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 20 und 31).

29 _ Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

— Grafik 48

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr 2013 um rund 0,8 Mio €.

Davon betrafen 0,6 Mio € die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals nach Kapitalerhöhung gegen Bareinlage für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms (MAP).

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Aktien zur Bedienung der Aktienoptionen aus dem Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005) im Rahmen des bedingten Kapitals in Höhe von 0,2 Mio € geschaffen.

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2013	921,3	595,8	36,5	893,5	115,5	2.562,6
Dividendenzahlung					-115,2	-115,2
Kapitalerhöhung	0,8	2,3				3,1
Jahresüberschuss					173,8	173,8
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				58,7	-58,7	0,0
Stand 31.12.2013	922,1	598,1	36,5	952,2	115,4	2.624,3

— Grafik 48

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
			Stück	in €	in %
Stand 1.1.2013	92.211.756	92.134.391	77.365	773.650	0,0839
Management-Stock-Options-Plan 2005					
Kapitalerhöhungen 2013	22.600	22.600			
Mitarbeiteraktienprogramm					
Kapitalerhöhung (27.6.2013)	55.298	55.298			
Stand 31.12.2013	92.289.654	92.212.289	77.365	773.650	0,0838

— Grafik 49

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 setzte sich das gezeichnete Kapital, nach offener Verrechnung der eigenen Anteile (77.365 Stück), aus 92.212.289 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00 € zusammen.

— Grafik 49

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des MAP wurden am 27. Juni 2013 zu einem Preis von 45,00 € an die Mitarbeiter weitergegeben.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist nach den §§ 202 ff. AktG durch Beschluss der Hauptversammlung vom 27. Mai 2009 ermächtigt gewesen, das Grundkapital bis zum 26. Mai 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein- oder mehrmalig um bis zu 5,5 Mio € zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre konnte ausgeschlossen werden. In 2013 wurden aus dem genehmigten Kapital 552.980 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des MAP verwendet. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Auf-

sichtsrats einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 3,5 Mio € durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

Zum 31. Dezember 2013 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 3,5 Mio €, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Das Bezugsrecht der Aktionäre kann ausgeschlossen werden.

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 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, bestehen teilweise Sperrfristen von 12 beziehungsweise 24 Monaten.

Das bedingte Kapital zum 31. Dezember 2013 betrug 3,4 Mio €. In 2013 wurden von den gewährten Optionen der 5. Tranche des MSOP 2005 0,2 Mio € (22.600 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des MSOP 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber von Bezugsrechten, die im Rahmen des MSOP 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 Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,3 Mio € resultierte in Höhe von 1,9 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (35,00 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 55.298 Aktien) sowie in Höhe von 0,3 Mio € aus dem durchschnittlich übersteigenden Ausgabebetrag (13,59 €) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (22.600 Aktien).

Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2012 wurden 0,3 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2013 58,4 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,25 € je Aktie (im Vorjahr: 1,25 € je Aktie). Auf Tz. 17 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt ausschüttungsgespernte Betrag in Höhe von 40,8 Mio € (im Vorjahr: 31,8 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- 38,3 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- 2,5 Mio € aus der Aktivierung von Vermögensgegenständen zum beizulegenden Zeitwert

Die Ausschüttungssperre griff allerdings insofern nicht, als ausreichend freie Rücklagen vorhanden waren.

30 _ Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	14,0	15,3

— Grafik 50

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 vereinbart und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

31 _ Rückstellungen

Rückstellungen		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen für Pensionen	21,8	20,5
Steuerrückstellungen	60,2	85,7
Sonstige Rückstellungen	442,3	416,4
Gesamt	524,3	522,6

— Grafik 51

Rückstellungen für Pensionen

— Grafik 52

Die Pensionsverpflichtungen enthielten 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.

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 2013 17,9 Mio € (im Vorjahr 14,5 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 19,3 Mio € (im Vorjahr: 18,3 Mio €). Davon wurden 15,5 Mio € (im Vorjahr: 14,5 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,8 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4 und 28).

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

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2013	Verbrauch	Zuführung	davon		31.12.2013
				Aufzinsung (+)	Abzinsung (-)	
Pensionsverpflichtungen	11,9	- 1,9	2,3	(+ 1,1)		12,3
Sonstige Pensionszusagen	8,6	- 0,1	1,0	(+ 0,6)		9,5
Gesamt	20,5	- 2,0	3,3	(+ 1,6)		21,8

— Grafik 52

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2013	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon		31.12.2013
					Aufzinsung (+)	Abzinsung (-)	
Personal	83,6	-58,9	-3,1	67,9	(+0,0)		89,5
Passiver Schallschutz	78,4	-4,3	0,0	52,8	(+3,0)		126,9
Ökologischer Ausgleich	48,4	-0,3	-22,0	2,4	(+2,4)		28,5
Derivative Finanzinstrumente	46,4	0,0	-9,3	0,2	(+0,0)		37,3
Umwelt	29,9	-4,2	0,0	4,1	(+1,5)		29,8
Übrige	129,7	-51,3	-4,6	56,5	(+1,4)		130,3
Gesamt	416,4	-119,0	-39,0	183,9	(+8,4)		442,3

— Grafik 53

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. Für einen Teil der Pflichtversicherten (in der Regel AT-Beschäftigte und leitende Angestellte) wird für das ZVK-pflichtige Entgelt, das über dem tariflich festgesetzten Grenzwert § 38 ATV-K liegt, eine zusätzliche Umlage von 9 % gezahlt. Die umlagepflichtigen Entgelte betragen 466,4 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 60,2 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

— Grafik 53

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.

Im Geschäftsjahr wurden die Rückstellungen für Zeitkontenmodelle und Altersteilzeitanprüche der Mitarbeiter der Fraport AG mit den zur Insolvenzsicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 57,5 Mio € (im Vorjahr: 65,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4, 20 und 23).

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

Die in 2011 gebildete Rückstellung für die Verpflichtung zur Erstattung von passiven Schallschutzaufwendungen privat genutzter Grundstücke wurde im Geschäftsjahr um 52,8 Mio € erhöht. Hiervon entfielen 41,3 Mio € auf die barwertig gebildete Rückstellung für die Verpflichtung zur Zah-

lung von Außenwohnbereichsschädigungen auf Grundlage des im Geschäftsjahr erlassenen Entwurfs der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsschädigungs-Verordnung). Die Verpflichtung resultierte aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 und wurde im Geschäftsjahr durch Erlass der vorstehenden Verordnung konkretisiert. Weitere 8,5 Mio € sind auf den Planergänzungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 30. April 2013 zurückzuführen, wonach die Fraport AG verpflichtet wurde, passive Schallschutzaufwendungen gewerblich genutzter Grundstücke zu erstatten. Die verbleibenden 3,0 Mio € betrafen die Aufzinsung der zum Barwert eingebuchten Rückstellung.

In 2009 wurden die für den Ausbau erforderlichen Rodungsarbeiten im Süden des Flughafens sowie im Bereich der Landebahn Nordwest abgeschlossen, woraus sich für die Fraport AG die Verpflichtung ergab, ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Für diese langfristigen Verpflichtungen wurden Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert. Korrespondierend dazu wurden die Verpflichtungen im Anlagevermögen aktiviert. Die Verpflichtungen werden bis zum Zahlungszeitpunkt aufgezinst. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu erbringenden Leistungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurde die Rückstellung ergebnisneutral um 22,0 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurden die Herstellungskosten im Anlagevermögen vermindert.

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 37,3 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 46,4 Mio €), (siehe auch Tz. 41).

Umweltrückstellungen wurden 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. Weitere Rückstellungen wurden für die Förderung von Umweltprojekten eingestellt.

Die übrigen Rückstellungen wurden insbesondere für Rabatte, Rückerstattungen, ausstehende Lieferantenrechnungen, Schadensfälle und andere Sachverhalte gebildet. Die Zuführungen in 2013 enthalten unter anderen die Verpflichtungen aus dem Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 hinsichtlich Wirbelschleppen.

Weiterhin waren 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 9,3 Mio € (im Vorjahr: 18,2 Mio €) enthalten.

32 _ Anleihen

— Grafik 54

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 zehn Jahren. Der Ausgabekurs betrug 99,832 %.

Ferner wurde im Geschäftsjahr 2009 eine weitere Anleihe im Rahmen einer Privatplatzierung in Höhe von 150 Mio € ausgegeben. Diese Anleihe wurde mit einem Kupon von

5,875 % p. a. ausgestattet und hat eine Laufzeit von 20 Jahren. Der Ausgabekurs betrug 98,566 %.

33 _ Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

— Grafik 55

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

34 _ Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

— Grafik 56

35 _ Andere Verbindlichkeiten

— Grafik 57

Anleihen								
in Mio €	31.12.2013	Restlaufzeit			31.12.2012	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen	950,0	–	–	950,0	950,0	–	–	950,0

— Grafik 54

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten								
in Mio €	31.12.2013	Restlaufzeit			31.12.2012	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.137,3	162,6	1.629,9	1.344,8	3.243,8	144,8	1.541,9	1.557,1

— Grafik 55

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen								
in Mio €	31.12.2013	Restlaufzeit			31.12.2012	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	130,6	79,9	35,0	15,7	194,8	130,4	46,9	17,5

— Grafik 56

Andere Verbindlichkeiten								
in Mio €	31.12.2013	Restlaufzeit			31.12.2012	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,5	0,5	–	–	0,6	0,6	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	97,1	97,1	–	–	108,3	108,3	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10,7	10,7	–	–	7,4	7,4	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	103,9	56,2	42,5	5,2	108,8	48,1	48,5	12,2
davon aus Steuern	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
Gesamt	212,2	164,5	42,5	5,2	225,1	164,4	48,5	12,2

— Grafik 57

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten mit 87,6 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 88,9 Mio €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten mit 32,4 Mio € (im Vorjahr: 44,2 Mio €) Leasingverbindlichkeiten im Zusammenhang mit einer Vereinbarung zwischen der Fraport AG und der operational services GmbH & Co. KG über die Bereitstellung sowie den Betrieb des Netzwerks am Frankfurter Flughafen.

Weiterhin waren in dem Posten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 16,3 Mio € (im Vorjahr: 18,2 Mio €) im Zusammenhang mit einer 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 wurde der Fraport AG zugeordnet, die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten wurden bilanziert.

Weiterhin beinhaltete der Posten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,7 Mio € (im Vorjahr: 15,7 Mio €) für die jährlich vorzunehmenden Zinszahlungen für die in 2009 platzierten Anleihen (siehe auch Tz. 32).

36 _ Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Passive Rechnungsabgrenzungsposten		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Mietvorauszahlungen	8,2	8,6
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/ Mietabgaben	1,4	2,7
Erschließungskostenbeiträge	20,2	21,0
Sonstige	15,4	16,4
Gesamt	45,2	48,7

— Grafik 58

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

37 _ Passive latente Steuern

Zum Bilanzstichtag wurden passive latente Steuern in Höhe von 12,9 Mio € (im Vorjahr: 12,0 Mio €) auf temporäre bilanzielle Unterschiede zwischen der Handels- und Steuerbilanz bilanziert. Diese betrafen im Wesentlichen Bewertungsunterschiede des Sachanlagevermögens.

Ergänzende Angaben

38 _ Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum 31. Dezember 2013 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

Haftungsverhältnisse		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Bürgschaften	11,4	4,7
Gewährleistungsverträge	220,6	233,5
davon Vertragserfüllungs- garantien	113,3	127,3
Sonstige	12,2	12,8
Gesamt	244,2	251,0
(davon gegenüber ver- bundenen Unternehmen)	6,2	4,6

— Grafik 59

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Gewährleistungsverträge resultieren aus den jeweiligen Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit den 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.

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 35,1 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.

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

Des Weiteren besteht eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 8,2 Mio € (11,3 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 der Tochtergesellschaft in Lima. Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas hat die Fraport AG für ihre Tochtergesellschaft Fraport Twin Star Airport Management AD, Bulgarien, eine Vertragserfüllungsgarantie in Höhe von 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 8,0 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 3,8 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 50,1 Mio €.

Die sonstigen Haftungsverhältnisse beinhalten eine Haftung der Fraport AG für Mietzahlungen der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft an die Tectum 26 Vermögensverwaltungs GmbH im Falle der Ausübung eines Sonderkündigungsrechts der Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft in Höhe von 12,2 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Sonstige finanzielle Verpflichtungen		
in Mio €	31.12.2013	31.12.2012
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	127,3	133,5
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	14,4	15,1
fällig innerhalb der darauf folgenden 4 Jahre	34,9	35,9
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	78,0	82,5
Bestellobligo	321,0	393,3
davon Baumaßnahmen	193,1	281,5
davon Sonstiges	127,9	111,8
Sonstige	66,4	77,1
Gesamt	514,7	603,9
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	193,8	138,9

— Grafik 60

Der Posten „Sonstiges“ beinhaltet im Wesentlichen eine im Zusammenhang mit der Kreditzusage der AAV an die Notern Capital Gateway LLC (NCG) bestehende sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 45,4 Mio €. Des Weiteren beinhaltet dieser Posten Kapitaleinzahlungsverpflichtungen zur Finanzierung der Investitionen für den indischen Flughafen Delhi Indira Gandhi International Airport in Höhe von 17,6 Mio € (1,5 Mrd INR).

39 _ Aktienoptionsprogramme

Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hat der Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung ein neues Aktienopti-

onsprogramm (MSOP 2005) mit geänderten Optionsbedingungen vorzuschlagen.

Auf der Grundlage dieses Vorschlags hat die Hauptversammlung 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 ein Gesamtvolumen von höchstens 1.515.000 Aktienoptionen bis zum 31. August 2009 ausgegeben werden.

Die Aktienoptionen konnten den Bezugsberechtigten einmal jährlich in bis zu fünf 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 Sperrfrist von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei 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.

Die Ausgabe von Bezugsrechten des MSOP 2005 konnte letztmalig in 2009 erfolgen.

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

— Grafik 61

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten

— Grafik 62

Da der Ausübungszeitraum der vierten Tranche 2005 in 2013 endete, sind 188.350 noch nicht ausgeübte Bezugsrechte verfallen. Davon betrafen 52.200 Stück den Vorstand, 113.050 Stück Führungskräfte und 23.100 Bezugsrechte die Mitglieder der Geschäftsführung von verbundenen Unternehmen.

40 _ Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2013 sind der Fraport AG keine Mitteilungen nach § 21 Absatz 1 WpHG zugegangen.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2013 wie folgt dar:

Rahmenbedingungen der MSOP-Tranchen

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

1 Ursprünglicher Ausübungspreis zum Ausgabezeitpunkt, vorbehaltlich einer Adjustierung durch das relative Erfolgsziel.

2 Zum Ausgabezeitpunkt.

— Grafik 61

Entwicklung des Bestands an ausgegebenen Bezugsrechten

	Gesamtanzahl	davon an Vorstand	davon an Mitglieder der Geschäftsführung verbundener Unternehmen	davon an Führungskräfte der Fraport AG	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis in €
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 1.1.2013	220.200	54.000	29.350	136.850	30,87
Ausgeübt in 2013	-22.600	-1.800	-5.000	-15.800	23,59
Verfallen in 2013	-188.350	-52.200	-23.100	-113.050	40,81
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2013	9.250	0	1.250	8.000	24,35

— Grafik 62

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 2013 51,40 %. Daraus entfielen auf das Land Hessen 31,37 % und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,03 %.

Der Stimmrechtsanteil der Stadt Frankfurt am Main an der Fraport AG besteht mittelbar über das Tochterunternehmen Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH.

Gemäß der letzten offiziellen Meldung nach WpHG oder den eigenen Angaben der Aktionäre waren weitere Stimmrechte an der Fraport AG wie folgt zuzuordnen (Stand jeweils 31. Dezember 2013): Deutsche Lufthansa AG 8,46 %, Lazard Asset Management LLC 3,16 % und RARE Infrastructure Limited 3,06 %. 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 33,92 % liegen keine Meldungen vor (Free Float).

41 _ Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen

— Grafik 63

Zum Abschlussstichtag bestanden 48 Zinsswaps, die in Vorjahren abgeschlossen wurden, um bestehende variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Zu fünf Zinsswaps wurde eine Option verkauft, um Finanzierungskosten zu senken. Der Wert wurde in dem Marktwert der Zinsswaps berücksichtigt.

46 der bestehenden Zinsswaps wurden für variabel verzinsliche Verbindlichkeiten abgeschlossen. Bei den gebildeten Bewertungseinheiten handelte es sich um Microhedges. Für 14 dieser Zinsswaps bestehen zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen aus vergangenen Marktbewertungen in Höhe von 18,2 Mio €. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 15).

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte ¹		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	1.160,0	1.160,0	-134,8	-188,3	-18,2	-21,9
davon freistehend	100,0	100,0	-18,5	-23,5	-19,1	-24,5
Zins-/Währungsswap	0,0	15,5	0,0	-0,3	0,0	0,0

1 Ohne Stückzinsen.

— Grafik 63

Bei zwei Zinsswaps handelte es sich um freistehende Derivate, für die kein passendes Grundgeschäft abgeschlossen wurde und insofern auch die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war. Für diese Swaps bestanden zum Bilanzstichtag Drohverlustrückstellungen in Höhe des negativen Marktwerts von 19,1 Mio €.

Der Zins-/Währungsswap wurde in Vorjahren in eine Bewertungseinheit designiert, sodass eine Bewertung gemäß handelsrechtlichen Vorschriften unterbleibt.

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

Details zu Zins- und Währungsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert ¹ in Mio €
2005	2014	60,0	-0,1
2006	2016	70,0	-6,1
2007	2017	60,0	-7,5
2008	2015	30,0	-1,2
2008	2016	30,0	-2,7
2008	2017	20,0	-2,1
2008	2018	130,0	-19,2
2009	2015	45,0	-2,7
2009	2016	100,0	-8,8
2009	2017	25,0	-3,1
2009	2019	220,0	-36,6
2010	2015	85,0	-5,2
2010	2017	100,0	-12,9
2010	2020	85,0	-16,6
2010	2025	30,0	-6,2
2011	2015	70,0	-3,8
Gesamt		1.160,0	-134,8

¹ Ohne Stückzinsen.

— Grafik 64

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

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

Am 17. Dezember 2013 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 unter der Rubrik Konzern im Bereich Corporate Compliance dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

43 _ Angaben zu Vorstand, Aufsichtsrat und Beraterkreis

Vergütungsbericht

Der nachfolgende Vergütungsbericht stellt entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des

Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 13. Mai 2013 die Grundzüge des Vergütungssystems für Vorstand und Aufsichtsrat der Fraport AG dar. Er fasst zusammen, welche Grundsätze für die Festsetzung der Gesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands Anwendung finden, und erläutert Struktur und Höhe der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Mitglieder des Aufsichtsrats.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2013

Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

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.

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 13. Mai 2013 zu entsprechen, wurde mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2014 mit jedem Vorstandsmitglied eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Summe der vorgenannten jeweiligen Vergütungskomponenten festgelegt. Diese beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für die übrigen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Diese Höchstgrenze gilt auch für Vergütungsbestandteile für die früheren Geschäftsjahre 2010 bis 2013, die noch nicht vollständig zur Auszahlung gelangt sind.

Neben den vorstehend genannten Vergütungsbestandteilen bestehen weiterhin in früheren Jahren ausgegebene Aktienoptionen mit langfristiger Anreizwirkung im Rahmen des noch laufenden Aktienoptionsplans (siehe auch Tz. 39). Aktienoptionen wurden letztmalig für das Jahr 2009 ausgegeben. Darüber hinaus haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

Die Höhe des festen Jahresgehalts wird regelmäßig, in der Regel jährlich, auf ihre Angemessenheit geprüft.

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

Erhält ein Vorstandsmitglied für derartige Mandate Bezüge direkt von der Beteiligungsgesellschaft, werden sie auf die Vergütung angerechnet. Die von Dr. Zieschang für seine Tätigkeit als Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH erhaltenen Bezüge wurden auf seine Vergütung 2013 von der Fraport AG angerechnet.

Darüber hinaus enthält die Vergütung der Vorstandsmitglieder Sach- und sonstige Bezüge (Nebenleistungen). 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 vorgenannten Ergebnisgrößen addiert werden. Der Betrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der für das Jahr 2009 gezahlten – beziehungsweise im Fall der unterjährigen Bestellung oder Vertragsänderung in 2009 auf den Ganzjahresbetrag hochgerechneten – Tantieme begrenzt. Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder ist der Höchstbetrag der Tantieme für ein Geschäftsjahr auf 140 % der sich pro forma für das Geschäftsjahr 2011 errechneten Tantieme begrenzt. 50 % der erwarteten Tantieme werden bereits während des Geschäftsjahres in Form von monatlichen Abschlagszahlungen ausgezahlt. Im Übrigen werden Tantieme-

zahlungen 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 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125 % dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Für den Vorstandsvorsitzenden wurde wie im Vorjahr für 2016 jeweils ein Betrag von 120 Tsd €, für die restlichen Vorstandsmitglieder jeweils ein Betrag von 90 Tsd € in Aussicht gestellt. Michael Müller und Anke Giesen nehmen pro rata temporis an dem Plan-Award für 2011 und 2012 teil.

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

wird der für die Kundenzufriedenheit ausgezahlte Betrag erhöht beziehungsweise gemindert.

Die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung knüpft sowohl an der Mitarbeiterzufriedenheit als auch an der Entwicklung des Personalstands an. Die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Grad der Zielerreichung orientiert sich an den Ergebnissen des Mitarbeiterzufriedenheitsbarometers (einer jährlich oder zumindest alle zwei Jahre 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.

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

Long-Term Incentive Programm (LTIP)

Beim LTIP handelt es sich um ein virtuelles Aktienoptionsprogramm. Den Mitgliedern des Vorstands der Fraport AG wird in jedem Geschäftsjahr – 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 vier Geschäftsjahren – dem

„Performance-Zeitraum“ – wird für diese Erfolgsziele der Grad der Zielerreichung festgestellt und die diesem Grad entsprechende Anzahl der dem Vorstandsmitglied tatsächlich zuzuteilenden Performance-Shares, die sogenannte „Ist-Tranche“, ermittelt. Die Höhe der Ist-Tranche kann die Höhe der Ziel-Tranche über- oder unterschreiten, sie ist jedoch auf 150 % der Ziel-Tranche begrenzt.

Für die Ableitung der Ist-Tranche aus der Ziel-Tranche sind die beiden Erfolgsziele „Earnings per Share“ (EPS) und „Rang Total Shareholder Return MDAX“ maßgeblich, wobei das Erfolgsziel EPS mit 70 % und das Erfolgsziel Rang Total Shareholder Return MDAX mit 30 % gewichtet wird. Für das Geschäftsjahr 2013 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Peter Schmitz und Dr. Matthias Zieschang jeweils 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2013 6.850 sowie Michael Müller 3.550 Performance-Shares zugeteilt.

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

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

höhung der Zahl der ausgegebenen Performance-Aktien gegenüber Platz 5.

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

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

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

Die Regelungen für Ansprüche ausgeschiedener Vorstandsmitglieder beim LTIP entsprechen weitgehend denen des LSA. Ferner hat ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied keinen Anspruch auf eine Ziel-Tranche, für die der Performance-Zeitraum zum Zeitpunkt der rechtlichen Beendigung des Dienstverhältnisses noch nicht länger als zwölf Monate andauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 648,8 Tsd € (im Vorjahr: 370,5 Tsd €), Anke Giesen 233,3 Tsd €, Michael Müller 128,7 Tsd € (im Vorjahr: 50,2 Tsd €), Peter Schmitz 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 532,6 Tsd € (im Vorjahr: 256,3 Tsd €), Herbert Mai 200,1 Tsd € (im Vorjahr: 112,8 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 Vorstandsmitglieds steigt, jährlich um 2,0 % bis auf maximal 75 %.

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 58,0 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. Dezember 2013 38,0 % 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 acht Jahre nach Beendigung beziehungsweise Nichtverlängerung des Dienstverhältnisses auf die Versorgungsbezüge angerechnet. Dr. Zieschang hat zum 31. Dezember 2013 einen prozentualen Anspruch von 42,0 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

Bei den ab 2012 bestellten Vorstandsmitgliedern sind die Alters- und Hinterbliebenenversorgung sowie eine Versorgung bei dauernder Dienstunfähigkeit zusätzlich in einem gesonderten Versorgungsvertrag geregelt. Dieser sieht vor, dass nach Eintritt eines Versorgungsfalls ein einmaliges Versorgungskapital oder ein lebenslanges Ruhegehalt gezahlt wird. Das Versorgungskapital baut sich auf, indem die Fraport AG jährlich 40 % des gewährten festen Jahresbruttogehalts auf einem Versorgungskonto gutschreibt. Das am Ende des Vorjahres angesammelte Versorgungskapital verzinst sich jährlich entsprechend mit dem für die Bewertung von Altersversorgungsverpflichtungen in der deutschen Handelsbilanz der Fraport AG zum Ende des Vorjahres verwendeten Zinssatzes gemäß § 253 Absatz 2 HGB, mindestens mit

3 % und höchstens mit 6 %. Bei Zahlung eines lebenslangen Ruhegehalts wird dieses jährlich zum 1. Januar um 1 % erhöht. Eine weitergehende Anpassung findet nicht statt. Beträgt beim Eintritt des Versorgungsfalls wegen dauernder Dienstunfähigkeit das erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von der Fraport AG auf diese Summe aufgestockt. Für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit innerhalb der ersten fünf Jahre ihrer Vorstandstätigkeit können die Vorstandsmitglieder den Beginn der Ruhegehaltszahlungen auf maximal fünf Jahre seit Beginn des Dienstverhältnisses verschieben. Bis zum aufgeschobenen Beginn der Ruhegehaltszahlungen erhalten sie eine monatliche Rente von 2,5 Tsd €. Das Risiko der Rentenzahlung in der Aufstockungsphase und der Zahlungen für die Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Berufsunfähigkeitsversicherung rückgedeckt. Auf das gewährte Ruhegehalt werden alle Einkünfte im Sinne des Einkommensteuergesetzes aus nicht selbständiger oder selbständiger Tätigkeit bis zum Ende des Monats, in dem das Vorstandsmitglied das 62. Lebensjahr vollendet, in voller Höhe angerechnet.

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder erhalten die Hinterbliebenen folgende Hinterbliebenenversorgung: Ohne vorangegangenen Versorgungsfall beträgt diese für die Witwe beziehungsweise den Witwer das bisher erreichte Versorgungskapital. Ist keine anspruchsberechtigte Witwe beziehungsweise kein Witwer vorhanden, erhält jede Halbwaise 10 % und jede Vollwaise 25 % des bisher erreichten Versorgungskapitals als Einmalzahlung. Beträgt das bis zum Ableben erreichte Versorgungskapital weniger als 600 Tsd €, wird es von Fraport auf diese Summe aufgestockt. Das Zahlungsrisiko der Aufstockung wurde durch den Abschluss einer entsprechenden Risiko-Lebensversicherung rückgedeckt. Im Falle des Ablebens während des Bezugs von Ruhegehalt hat

die Witwe beziehungsweise der Witwer Anspruch auf 60 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts, Halbweisen erhalten jeweils 10 % und Vollweisen jeweils 25 % des zuletzt gewährten Ruhegehalts. Sind keine der vorgenannten Hinterbliebenen vorhanden, erhalten die Erbberechtigten ein einmaliges Sterbegeld in Höhe von 8,0 Tsd €.

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

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

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

Die nachfolgenden Übersichten enthalten detaillierte Angaben über die Vergütungsbestandteile und die Vergütungshöhe der Vorstände der Fraport AG im Jahr 2013:

Vergütung des Vorstands 2013

Die Gesamtvergütung verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands:

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Barkomponente				Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	LSA	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,5	674,8	100,0	1.212,3
Anke Giesen	300,0	43,9	476,3	0,0	820,2
Michael Müller	300,0	47,0	296,4	0,0	643,4
Peter Schmitz	300,0	33,1	476,3	70,0	879,4
Dr. Matthias Zieschang	320,0	43,9	523,9	70,0	957,8
Insgesamt	1.635,0	190,4	2.447,7	240,0	4.513,1

— Grafik 65

Vergütung des Vorstands 2013

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung
	LTIP
Dr. Stefan Schulte	346,7
Anke Giesen ab 1.1.2013	263,9
Michael Müller	136,7
Peter Schmitz	263,9
Dr. Matthias Zieschang	263,9
Insgesamt	1.275,1

— Grafik 66

Vergütung des Vorstands 2012

in Tsd €	Barkomponente			Insgesamt
	Erfolgsunabhängige Komponenten		Erfolgsabhängige Komponente ohne langfristige Anreizwirkung	
	Fixum	Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	
Dr. Stefan Schulte	415,0	22,3	662,4	1.099,7
Michael Müller ab 1.10.2012	75,0	10,3	72,7	158,0
Peter Schmitz	300,0	37,5	467,5	805,0
Dr. Matthias Zieschang	320,0	40,1	514,3	874,4
Herbert Mai bis 30.9.2012	225,0	30,2	350,6	605,8
Insgesamt	1.335,0	140,4	2.067,5	3.542,9

— Grafik 67

Vergütung des Vorstands 2012

in Tsd €	Aktienbasierte Komponente	
	Erfolgsabhängige Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	
	LTIP	
Dr. Stefan Schulte		291,8
Michael Müller ab 1.10.2012		201,8
Peter Schmitz		222,1
Dr. Matthias Zieschang		222,1
Herbert Mai bis 30.9.2012		0,0
Insgesamt		937,8

— Grafik 68

Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2013 sowie die Zuführung zur Tantiemerückstellung 2013.

Über die endgültige Höhe der Tantieme 2013 entscheidet der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2014. Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Auslobungszeitpunkt bewertet.

Die Gesamtvergütung in 2012 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Mitglieder des Vorstands.

— Grafik 67 und 68

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2013 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand waren. Im Konzernabschluss nach IFRS werden die Aktienoptionsprogramme er-

folgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts: Im Geschäftsjahr 2013 besaß ausschließlich Michael Müller 1.800 Aktienoptionen aus dem MSOP 2005, Tranche 2009. Die Aktienoptionen wurden von Michael Müller in 2013 vollständig ausgeübt, woraus ein Aufwand in Höhe von 12,6 Tsd € resultierte. Im Vorjahr betrug der Aufwand für die Vorstände 42,2 Tsd €.

Pensionsverpflichtungen

Von den zukünftigen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 27.731 Tsd € entfallen 21.372 Tsd € auf Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen. Die laufenden Pensionen betragen in 2013 1.740 Tsd €.

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

Pensionsverpflichtungen aktive Vorstandsmitglieder

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2012	Veränderung 2013	Verpflichtung 31.12.2013
Dr. Stefan Schulte	2.681	497	3.178
Michael Müller	30	120	150
Peter Schmitz	1.356	177	1.533
Dr. Matthias Zieschang	1.104	275	1.379
Anke Giesen ab 1.1.2013	0	119	119
Insgesamt	5.171	1.188	6.359

— Grafik 69

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.

Anke Giesen wurde im Rahmen ihrer Mehraufwendungen für die doppelte Haushaltsführung eine monatliche Pauschale in Höhe von 2 Tsd € brutto für zwölf Monate nach Beginn des Dienstvertrags zugesagt. Demzufolge wurden ihr für 2013 insgesamt 24,0 Tsd € gewährt. Zusätzlich wurden Umzugskosten gegen Vorlage entsprechender Rechnungen in Höhe von insgesamt 9,5 Tsd € von der Fraport AG übernommen.

Der Dienstvertrag von Herbert Mai sieht für die Beendigung seines Dienstverhältnisses zum 30. September 2012 ein zweijähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vor. Die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung an Herrn Mai im Sinne des § 90a HGB betrug für das Jahr 2013 150,0 Tsd €. Gemäß Dienstvertrag wird die oben genannte Entschädigung auf das Ruhegehalt angerechnet, soweit diese zusammen mit anderweitig erzielten Einkünften 100 % des zuletzt bezogenen festen Jahresbruttogehalts übersteigt.

Darüber hinaus erhielt Herr Mai Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 135,0 Tsd €, eine anteilige Tantieme für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 350,6 Tsd € sowie eine anteilige Auszahlung des LSA für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 64,2 Tsd €.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Wilhelm Bender unterstützte die Fraport AG auch nach seinem Ausscheiden weiterhin beratend. Der in 2011 endende Beratervertrag war um zwei weitere Jahre bis zum 31. August 2013 verlängert worden. Für diese und weitere Aufgaben stellte die Fraport AG Prof. Dr. Bender bis zum 31. August 2013 neben Büroräumen und für den Bürobetrieb notwendigen Einrichtungen sowie Materialien eine Assistentin zur Verfügung. Prof. Dr. Bender erhielt 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 erhielt Prof. Dr. Bender Ruhegehaltszahlungen in Höhe von 252,4 Tsd €. Das nachvertragliche Wettbewerbsverbot ließ Prof. Dr. Bender auch nach Ablauf der zwei Jahre nach seinem Ausscheiden für weitere zwei Jahre bis zum 31. August 2013 gegen sich gelten. Auf die von der Fraport AG zu leistende Entschädigung im Sinne des § 90a HGB verzichtete 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 dienstlichen Mobiltelefons, 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.

Mitteilungen gemäß § 15a WpHG

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Fraport AG sind nach § 15a WpHG verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Fraport AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten der Gesellschaft und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) innerhalb von fünf Werktagen mitzuteilen. Dies gilt auch für Personen, die mit einer solchen Person gemäß § 15a Absatz 3 WpHG in einer engen Beziehung stehen. Diese Geschäfte hat die Fraport AG gemäß der Frist nach § 15a WpHG veröffentlicht.

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2013

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

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in 2013 insgesamt mit 889,5 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 853,4 Tsd €).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2013 folgende Vergütung:

— Grafik 70

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2013

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

Im Geschäftsjahr 2013 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 93,0 Tsd €).

Bezüge des Aufsichtsrats 2013

in €	Festvergütung	Ausschuss- vergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Ismail Aydin	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Claudia Amier	19.687,50	5.833,33	11.200,00	36.720,83
Devrim Arslan	13.125,00	5.833,33	6.400,00	25.358,33
Mario A. Bach	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Uwe Becker	13.125,00	5.597,23	7.200,00	25.922,23
Hakan Cicek	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Kathrin Dahnke	13.125,00	2.916,67	5.600,00	21.641,67
Detlef Draths	7.500,00	3.333,33	4.000,00	14.833,33
Peter Feldmann	22.500,00	4.763,90	6.400,00	33.663,90
Dr. Margarete Haase	35.625,00	10.000,00	12.000,00	57.625,00
Jörg-Uwe Hahn	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Erdal Kina	9.375,00	2.083,33	2.400,00	13.858,33
Lothar Klemm	22.500,00	10.000,00	16.800,00	49.300,00
Dr. Roland Krieg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Stefan H. Lauer	22.500,00	0,00	4.000,00	26.500,00
Michael Odenwald	22.500,00	5.000,00	5.600,00	33.100,00
Mehmet Özdemir	13.125,00	2.916,67	6.400,00	22.441,67
Arno Prangenberg	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Gabriele Rieken	1.875,00	833,33	0,00	2.708,33
Dr. h. c. Petra Roth	9.375,00	4.166,67	2.400,00	15.941,67
Gerold Schaub	33.750,00	10.000,00	12.800,00	56.550,00
Hans-Jürgen Schmidt	22.500,00	5.000,00	11.200,00	38.700,00
Werner Schmidt	22.500,00	6.666,67	10.400,00	39.566,67
Edgar Stejskal	22.500,00	10.000,00	19.200,00	51.700,00
Christian Strenger	18.750,00	4.166,67	5.600,00	28.516,67
Karlheinz Weimar	45.000,00	10.000,00	9.600,00	64.600,00
Prof. Dr.-Ing. Katja Windt	22.500,00	10.000,00	12.800,00	45.300,00

— Grafik 70

44 _ Vorstand**Mitglieder des Vorstands**

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorstandsvorsitzender

Dr. Stefan Schulte

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

Vorstand Ground Handling

Anke Giesen

Vorstand Arbeitsdirektor

Michael Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ APS Airport Personal Service GmbH (bis 19. März 2013)
_ FraSec Fraport Security Services GmbH

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Airport Cater Service GmbH
_ Medical Airport Service GmbH
_ Terminal for Kids gGmbH (ab 6. Mai 2013)

Vorstand Operations

Peter Schmitz

Vorstand Controlling & Finanzen

Dr. Matthias Zieschang

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatirim ve Isletmeciligi Anonim Sirketi

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

_ Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH

Mitglied im Verwaltungsrat:

_ Frankfurter Sparkasse

45 _ Aufsichtsrat**Mitglieder des Aufsichtsrats**

Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien

Vorsitzender

Karlheinz Weimar

Hessischer Minister der Finanzen a. D

Leiter der Bundesanstalt für Finanzmarktstabilisierung

(Bezüge 2013: 64.600 €;

2012: 64.600 €)

Mitglied im Beirat:

_ Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH

Mitglied im Hochschulrat:

_ Universität Frankfurt am Main

Stellvertretender Vorsitzender

Gerold Schaub

Landesfachbereichsleiter Verkehr
ver.di Hessen

(Bezüge 2013: 56.550 €;

2012: 54.950 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

_ LSG Lufthansa Service Holding AG
_ APS Airport Personal Service GmbH
_ LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH

Claudia Amier

Betriebsratsvorsitzende

(ab 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 36.720,83 €)

Devrim Arslan

Betriebsratsvorsitzender der

APS Airport Personal Service GmbH

(ab 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 25.358,33 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ APS Airport Personal Service GmbH

Ismail Aydin**Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender**

(bis 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 13.858,33 €;
2012: 35.500 €)

Mario A. Bach**Teamleiter Konzern-Ideenmanagement Fraport AG**

(bis 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 13.858,33 €
2012: 7.225 €)**Mitglied der Betriebskommission:**

_ Kommunale Wohnungsgesellschaft Ginsheim-Gustavsburg

Uwe Becker**Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main**

(ab 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 25.922,23 €)

Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:

- _ Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitz)
- _ ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- _ Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft
- _ Mainova AG (Vorsitz)
- _ Messe Frankfurt GmbH
- _ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH
- _ Süwag Energie AG

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:

- _ AVA Abfallverbrennungsanlage Nordweststadt Gesellschaft mit beschränkter Haftung
- _ Hafenbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- _ Kommunale Kinder-, Jugend- und Familienhilfe Frankfurt am Main
- _ Marktbetriebe der Stadt Frankfurt am Main
- _ Stadtentwässerung Frankfurt am Main
- _ Kita Frankfurt
- _ Städtische Kliniken Frankfurt am Main-Höchst
- _ Volkshochschule Frankfurt am Main
- _ Dom Römer GmbH
- _ Erdgas Westthüringen Beteiligungsgesellschaft mbH
- _ Gas-Union GmbH (Vorsitz)
- _ Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH
- _ Gemeinnützige Kulturfonds Frankfurt RheinMain GmbH
- _ Nassauische Sparkasse
- _ Klinikum Frankfurt Höchst GmbH
- _ Sparkassenzweckverband Nassau
- _ Sportpark Stadion Frankfurt am Main
- _ Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH am Main
- _ Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
- _ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH
- _ Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung

Hakan Cicek**Betriebsratsmitglied**

(ab 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 22.441,67 €)

Kathrin Dahnke**Mitglied des Vorstands****Wilh. Werhahn KG**

(ab 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 21.641,67 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Younicos AG

Detlev Draths**freigestelltes Betriebsratsmitglied**

(ab 1. Februar 2013 bis 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 14.833,33 €)

Peter Feldmann**Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main**

(Bezüge 2013: 33.663,90 €

2012: 9.900 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ABG FRANKFURT HOLDING
Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- _ Messe Frankfurt GmbH
- _ Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:

- _ Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH
- _ FrankfurtRheinMain GmbH International
Marketing of the Region
- _ Gas Union GmbH (ab 6. November 2013)
- _ Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und
Entwicklungsgesellschaft mbH
- _ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (ab 30. April 2013)
- _ Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH
- _ Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main
(ab 1. November 2013)
- _ Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt
Economic Development – GmbH
- _ Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) (ab 13. März 2013)

Mitglied im Vorstand:

- _ Sparkassenzweckverband Nassau

Mitglied im Beirat:

- _ Thüga AG
-

Karl Ulrich Garnadt**Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG**

(ab 13. Februar 2014)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Austrian Airlines AG

Dr. Margarete Haase**Mitglied des Vorstands DEUTZ AG**

(Bezüge 2013: 57.625 €;

2012: 42.698,91 €)

Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien im Sinne des § 125 AktG:

- _ DEUTZ (Dalian) Engine Co. Ltd.
- _ Deutz Engines (Shandong) Co. Ltd. (Vorsitz)
- _ Deutz Engines (China) Ltd. Co. (Vorsitz)
(ab 21. November 2013)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ ElringKlinger AG
 - _ ZF Friedrichshafen AG
-

Jörg-Uwe Hahn**Hessischer Minister der Justiz,
für Integration und Europa a. D.**

(Bezüge 2013: 57.350 €;

2012: 54.150 €)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats:

- _ ALEA Hoch- und Industriebau AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ HA Hessen Agentur GmbH
- _ hr-Senderservice GmbH
- _ WV Energie AG

Mitglied im Beirat:

- _ ÖD-Beirat DBV-Winterthur
-

Erdal Kina**Betriebsratsmitglied**

(bis 31. Mai 2013)

(Bezüge 2013: 13.858,33 €;

2012: 35.500 €)

Lothar Klemm**Hessischer Staatsminister a. D.**(Bezüge 2013: 49.300 €;
2012: 49.300 €)**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

- _ Dietz AG
- _ Variolog AG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ IQB Career Services AG

Dr. Roland Krieg**Leiter des Servicebereichs
Informations- und Kommunikationsdienstleistungen**(Bezüge 2013: 38.700 €
2012: 15.758,35 €)**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

- _ AirIT Services AG
- _ operational services GmbH & Co. KG

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ FraSec Fraport Security Services GmbH
(ab 1. September 2013)

Mitglied der Gesellschafterversammlung:

- _ AirITSystems GmbH
- _ operational services GmbH & Co. KG

Chairman of the Board (BoD):

- _ Air-Transport IT Services, Inc. (USA) (bis 31. August 2013)

Stefan H. Lauer

(bis 31. Dezember 2013)

(Bezüge 2013: 26.500 €;
2012: 25.700 €)**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

- _ Austrian Airlines AG (bis 27. Juni 2013)
- _ Lufthansa Flight Training GmbH (bis 30. Juni 2013)

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ LSG Lufthansa Service Holding AG (bis 30. Juni 2013)
- _ Lufthansa Cargo AG
- _ Pensions-Sicherungs-Verein VVaG (bis 30. Juni 2013)
- _ ESMT European School of Management and Technology GmbH (bis 28. Mai 2013)

Mitglied im Verwaltungsrat:

- _ Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Stellvertretender Verwaltungsratsvorsitzender:

- _ Swiss International Air Lines AG (bis 30. September 2013)

Member of the Board of Directors:

- _ Aircraft Maintenance and Engineering Corp.
(Stellvertretender Vorsitz)
- _ SN Airholding SA/NV (bis 1. Juli 2013)
- _ Günes Ekspres Havacilik A.S. (Sun Express)
(Stellvertretender Vorsitz)

Michael Odenwald**Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur**(Bezüge 2013: 33.100 €
2012: 2.312,10 €)**Vorsitzender des Aufsichtsrats:**

- _ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Mitglied im Aufsichtsrat:

- _ Deutsche Bahn AG
- _ DB Mobility Logistics AG

Mehmet Özdemir
Betriebsratsmitglied
 (ab 31. Mai 2013)
 (Bezüge 2013: 22.441,67 €)

Arno Prangenberg
Wirtschaftsprüfer, Steuerberater
 (Bezüge 2013: 38.700 €;
 2012: 37.900 €)

Gabriele Rieken
Betriebsratsmitglied
 (bis 31. Januar 2013)
 (Bezüge 2013: 2.708,33 €;
 2012: 43.700 €)

Dr. h. c. Petra Roth
Oberbürgermeisterin a. D. der Stadt Frankfurt am Main
 (bis 31. Mai 2013)
 (Bezüge 2013: 15.941,67 €;
 2012: 42.900 €)

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
 _ Mainova AG (Konzernmandat) (bis 30. Mai 2013)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 _ Thüga Holding GmbH & Co. KGaA
 _ AXA Konzern AG, Köln

**Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien von
 Wirtschaftsunternehmen:**
 _ Gas-Union GmbH
 _ Grontmij A & T GmbH
 _ Eurex Zürich AG (ab 5. Februar 2013)

Mitglied im Beirat:
 _ Deutsche Vermögensberatung AG
 _ Thüga AG

Hans-Jürgen Schmidt
1. Stellvertretender Landesvorsitzender
komba gewerkschaft Hessen
Vorsitzender
komba gewerkschaft Kreisverband
Flughafen Frankfurt/Main
 (Bezüge 2013: 38.700 €;
 2012: 37.900 €)

Werner Schmidt
Betriebsratsmitglied
 (Bezüge 2013: 39.566,67 €
 2012: 35.500 €)

Vorsitzender des Vorstands:
 _ Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter
 (AUF e.V.)

Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands:
 _ komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen
 Frankfurt/Main

Mitglied im Aufsichtsrat:
 _ FraSec Fraport Security Services GmbH

Edgar Stejskal
Konzern-Betriebsratsvorsitzender
 (Bezüge 2013: 51.700 €;
 2012: 48.500 €)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 _ Airmail Center Frankfurt GmbH

Christian Strenger
 (bis 31. Mai 2013)
 (Bezüge 2013: 28.516,67 €;
 2012: 67.800 €)

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
 _ The Germany Funds (USA)

Mitglied im Aufsichtsrat:
 _ DWS Investment GmbH
 _ Evonik Industries AG (bis 11. März 2013)
 _ TUI AG

Prof. Dr.-Ing. Katja Windt
Professor of Global Production Logistics
Jacobs University Bremen gGmbH
(Bezüge 2013: 45.300 €
2012: 17.837,02 €)

Mitglied im Vorstand:

_ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

Mitglied im Aufsichtsrat:

_ Deutsche Post AG

Mitglied im Beirat:

_ BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG

Mitglied im wissenschaftlichen Beirat:

_ Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V.

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

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%	Tsd €	Tsd €
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,0	1.436	-40 ³
AirITSystems GmbH, Hannover	50,0	3.010	809
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,0	2.223	355
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,0	4.535	1.402
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,0	135.460	4.857
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	26	90 ⁴
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/U.S.A.	100,0	5.873	438 ⁸
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,0	38.410	660
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	1.454	904
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,0	1.631	545
Compañía de Economía Mixta de Valor y Seguridad CIVAS EQUADOR, Quito/Ecuador	(35,0)	-	- ⁵
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,0)	591	-103 ³
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,0	153.498	1.037 ⁶
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,0	2.014	1.961
Flughafen Frankfurt Main (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,0	54	-11 ⁷
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,0	133.306	-2.084 ⁸
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	51,0	1.262	119
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,0	87.503	1.696
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	16.568	-3.233
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,0	40.531	300
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,0	1.251	-1 ³
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	38,64 (11,36)	69.100	63.987
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	34,0 (16,0)	58.732	51.938
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(50,0)	231	-40 ⁷
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	100,0	11.538	3.939
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,0)	100.757	1.875
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	100,0	103.569	3.080
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	25	1
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-3.180	- ⁷
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99	368	212
FPS Frankfurt Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	51,0	657	307
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Flörsheim am Main	(100,0)	25	1
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	4.895	2.075 ⁹
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Flörsheim am Main	100,0	29	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Flörsheim am Main	(100,0)	6.825	1.829 ⁹
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	9.059	4.775 ⁸
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,0	68.278	13.668 ⁸
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,0	6.584	1.203
FRA - Verkehrszentrale GmbH, Neu-Isenburg	100,0	28	0 ⁷
FRA - Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,0	89	47
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Neu-Isenburg	100,0	350	97
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	148	73
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	(16,66)	262	51
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	2	- ⁷

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²
	%		Tsd €
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,0	3.554	2.462
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,3	6.683	-122
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	-	- ^{5 10}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	-	- ^{5 10}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	-	- ^{5 10}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,0	-	- ^{5 10}
International Aviation Security (UK) Ltd., London/Großbritannien	(100,0)	-	- ^{5 7}
International Aviation Security, Lda., Lissabon/Portugal	(100,0)	-	- ^{5 7}
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	96.323	28.870
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	7.273	2.210
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	6.080	1.167 ³
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,0)	34	614
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	19.944	4.111
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	(35,5)	7.979	-45.280
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	12.351	3.505
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	(50,0)	6.438	962
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	0,0	1.510	1.382 ^{11 12}
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	1.186	214 ¹¹
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.341	456 ¹¹
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	-1.590	833 ^{7 13}
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	-2.937	1.390 ^{7 13}
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	4.533	9 ^{7 13}
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	30,0	98.747	4.761 ^{7 13}
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,0	310	15
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	(50,0)	1.950	490 ³
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	35,5	39.481	-39
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2,2	-565.131	-67.812 ¹¹
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	(18,75)	-12.781	2.606
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	39	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,5)	425.437	10.273

— Grafik 71

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

- 1 Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.
- 2 Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.
- 3 Untestierter Jahresabschluss 2013.
- 4 Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.
- 5 Gesellschaft befindet sich in Liquidation.
- 6 Geschäftsjahr endete am 31. März 2013.
- 7 Gesellschaft inaktiv.
- 8 Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).
- 9 Ergebnis vor Ergebnisübernahme.
- 10 Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.
- 11 Jahresabschluss 2012.
- 12 Unbeschränkte persönliche Haftung Gesellschafter ohne Bareinlage.
- 13 Untestierter Jahresabschluss 2005.

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



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 4. März 2014

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



Schmitz



Dr. Zieschang

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung 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 2013 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG 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 sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG 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 und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. 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 sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. 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.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen und Tätigkeitsabschlüsse aufzustellen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Frankfurt am Main, den 4. März 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

ppa. Christoph Meyer
Wirtschaftsprüfer

Impressum

Herausgeber

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide
60547 Frankfurt
Deutschland
Telefon: +49 (0) 1806 3724636*
Internet: www.fraport.de

* 20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz;
maximal 60 Cent pro Anruf aus dem Mobilfunknetz

Kontakt Investor Relations

Stefan J. Rüter
Leiter Finanzen & Investor Relations
Telefon: +49 69 960-74840
Telefax: +49 69 690-74843
Internet: www.meet-ir.de
E-Mail: investor.relations@fraport.de

Redaktionsschluss

4. März 2014

Sprachgebrauch

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

Layout

Layout Service Darmstadt GmbH

Veröffentlichungstermin

27. März 2014