

Jahresabschluss

der Einzelgesellschaft nach HGB für 2014

Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide



Inhalt

1 Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

Grundlagen der Fraport AG	1
Geschäftstätigkeit	1
Struktur	1
Steuerung	3
Rechtliche Angaben	6
Vergütungsbericht	8
Wirtschaftsbericht	16
Gesamtaussage des Vorstands	16
Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen	16
Wesentliche Ereignisse	17
Geschäftsverlauf	18
Ertragslage	18
Vermögens- und Finanzlage	20
Nicht finanzielle Leistungsindikatoren	25
Beschäftigte	26
Forschung und Entwicklung	26
Nachtragsbericht	27
Prognosebericht	27
Gesamtaussage des Vorstands	27
Risiko- und Chancenbericht	28
Geschäftsausblick	43

2 Jahresabschluss der Fraport AG

Gewinn- und Verlustrechnung	46
Bilanz	47
Entwicklung des Anlagevermögens	48
Anhang zum Jahresabschluss 2014	50
Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss	50
Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz	54
Ergänzende Angaben	74

3 Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	90
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	91
Impressum	92

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014

Grundlagen der Fraport AG

Geschäftstätigkeit

Ein führender internationaler Flughafen-Betreiber

Die Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (kurz: Fraport AG) zählt mit ihrem internationalen Beteiligungs-Portfolio zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Das Spektrum der Gesellschaft umfasst dabei sämtliche Leistungen des Flug- und Terminalbetriebs sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Die weiterführende Entwicklung von Flughäfen zu integrierten Mobilitäts-, Erlebnis- und Immobilienstandorten stellt die Fraport AG zusätzlich auf eine breite Umsatz- und Ergebnisbasis.

Wichtigster Umsatz- und Ergebnistreiber des Unternehmens 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 war die Gesellschaft zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses mittels Mehr- und Minderheitsbeteiligungen sowie Gemeinschaftsunternehmen an 14 weiteren Flughäfen auf vier Kontinenten aktiv. Dabei zählten die Beteiligungen Lima (Konzessionsvertrag bis 2031 mit Verlängerungsoptionen um zehn Jahre), Twin Star (Konzessionsvertrag zum Betrieb der Flughäfen in Varna und Burgas bis 2041) sowie Antalya (Konzessionsvertrag bis 2024) zu den ergebnismäßig bedeutendsten Beteiligungen.

Die 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 2014 keine grundlegenden Änderungen an der rechtlichen und organisatorischen Struktur der Fraport AG ergeben. Im Zusammenhang mit dem planmäßigen Auslaufen des Vertrags von Peter Schmitz, Vorstand Operations, hat der Vorstand seine Zuständigkeiten seit dem 1. September 2014 neu geordnet und die Geschäftstätigkeit der Fraport AG auf die vier Mitglieder Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) verteilt.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des externen Geschäfts hat der Vorstand das Beteiligungsportfolio im August 2014 durch Akquise der AMU Holdings Inc., USA, und im Oktober durch Erwerb der Aerodrom Ljubljana, d.d., Slowenien, (nachfolgend auch: Flughafen oder Beteiligung Ljubljana) erweitert. Darüber hinaus wurde die Fraport AG im November 2014 mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für den 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen nominiert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Die Nominierung hatte keine Auswirkungen auf den vorliegenden Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014. Weitere wesentliche Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe sowie signifikante Erhöhungen oder Verminderungen an Beteiligungsanteilen haben im vergangenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden. Eine detaillierte Übersicht der Beteiligungen der Fraport AG zum 31. Dezember 2014 ist im Anhang in Tz. 46 dargestellt.

Grundzüge der Leitung und Kontrolle

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. Der Vorstand verantwortet das Ergebnis der Gesellschaft und setzte sich zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses aus den vier Mitgliedern Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Operations), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen) zusammen. Peter Schmitz, ehemals Vorstand Operations, schied planmäßig zum 1. September 2014 aus dem Vorstand aus.

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. Als zusätzliches Kontroll- und Mitbestimmungsgremium der Fraport AG nehmen die Aktionäre 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.

Organisation

Zur Steuerung des Unternehmens hat der Vorstand die Fraport AG in Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche gegliedert. Während die Unternehmensbereiche ausschließlich am Standort Frankfurt tätig sind, erwirtschaften die Konzern-Unternehmen der Fraport AG auch maßgebliche Ergebnisse außerhalb von Frankfurt. Die Organisation der Fraport AG zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres stellte sich wie folgt dar:

Organisationsstruktur

Strategische Geschäftsbereiche

Airport Security Management
Bodenverkehrsdienste
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit
Handels- und Vermietungsmanagement

Servicebereiche

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen
Immobilien Facilitymanagement
Zentrales Infrastrukturmanagement

Zentralbereiche

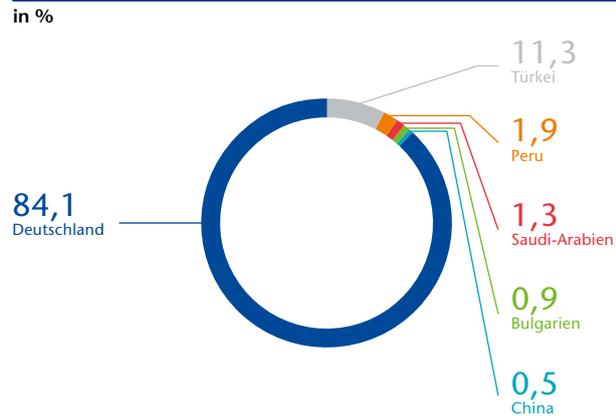
Akquisitionen und Beteiligungen
Compliance, Werte- und Risikomanagement
Rechtsangelegenheiten und Verträge
Revision
Unternehmensentwicklung, Umwelt und Nachhaltigkeit
Unternehmenskommunikation
Personalserviceleistungen
Zentraler Einkauf und Bauvergabe
Controlling
Finanzen und Investor Relations
Rechnungswesen
Personal Führungskräfte In-/Ausland

Tabelle 1

Wesentliche Standorte und Wettbewerbsposition

Mit einem Anteil von 84,1 % am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) 2014 war der Standort Deutschland – und hier nahezu ausschließlich der Flughafen Frankfurt – erneut der bedeutendste Standort der Fraport AG.

Anteil am EBT nach Standorten



Grafik 1

Bezogen auf seine Wettbewerbssituation steht der Standort Frankfurt zum einen in Konkurrenz um einsteigende Passagiere mit Flughäfen in seinem Einzugsgebiet, zum anderen – und im Wesentlichen – aufgrund seiner Funktion als internationaler Verkehrsknoten in Konkurrenz um nationale und internationale Transferpassagiere. Die größten Wettbewerber sind dabei die europäischen Hub-Flughäfen London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle, Amsterdam-Schiphol und – aufgrund der dynamischen Entwicklungen der jeweiligen nationalen Fluggesellschaften – auch die Flughäfen Dubai-International sowie Istanbul-Atatürk, in Deutschland insbesondere der Flughafen München. Mit 59,6 Mio Passagieren belegte der Flughafen Frankfurt im europäischen Vergleich im vergangenen Geschäftsjahr unverändert die dritte Position hinter London-Heathrow (73,4 Mio Passagiere) und Paris-Charles de Gaulle (63,8 Mio Passagiere), deren Abstand im Vergleich zum Vorjahr in etwa stabil blieb. Die stark wachstumsorientierte Entwicklung von Turkish Airlines führte in 2014 zu einer erneut hohen Wachstumsrate am Flughafen Atatürk in Istanbul (+10,6% auf 56,8 Mio Passagiere) und damit zu Marktanteilsgewinnen gegenüber den europäischen Wettbewerbern. Der Flughafen Amsterdam-Schiphol belegte mit 55,0 Mio Passagieren nach Istanbul den fünften Platz. Mit deutlichem Abstand zum Flughafen Frankfurt war der Flughafen München mit 39,7 Mio Passagieren (+2,7%) weiter der zweitgrößte deutsche Passagier-Flughafen.

Im interkontinentalen Vergleich entwickelten sich unverändert Flughäfen in Asien teilweise deutlich dynamischer und wiesen Marktanteilsgewinne gegenüber den europäischen Hubs aus, so auch gegenüber dem Flughafen Frankfurt. Insbesondere im Umsteigersegment verzeichneten die Flughäfen in den Golf-Staaten, allen voran der Flughafen Dubai, weiterhin Zuwächse. Diese gingen teilweise zulasten europäischer Flughäfen wie Frankfurt, da Umsteigepassagiere an diesen vorbeigelenkt wurden.

Zum Erhalt der internationalen Wettbewerbsposition des Standorts Frankfurt tragen weiterhin die Ausbau- und Modernisierungsprogramme bei. Die Programme, die im Wesentlichen die bereits fertiggestellten Baumaßnahmen Landebahn Nordwest, Flugsteig A-Plus, die A380-Modernisierungsmaßnahmen, den Flugsteig CD sowie das geplante Terminal 3 umfassen, sichern langfristig die Flughafenkapazitäten und -Qualitäten, um den Standort dauerhaft erfolgreich im Wettbewerb zu positionieren. Die laufende Weiterentwicklung der CargoCity unterstützt die Wettbewerbsposition im Cargo-Segment (Luftfracht und Luftpost).

Anders als am Standort Frankfurt stellt sich die Wettbewerbssituation an den stark touristisch geprägten Standorten Antalya, Türkei, sowie in Varna und Burgas, Bulgarien, dar. Wesentlicher Treiber für die Entwicklung an den Standorten ist die Attraktivität der touristischen Regionen unter anderem in Bezug auf Qualität und Preisniveau. Mit rund 28,0 Mio Passagieren war der Flughafen in Antalya im vergangenen Geschäftsjahr, nach dem Flughafen Atatürk in Istanbul, der zweitgrößte Passagier-Flughafen der Türkei und vor Palma de Mallorca der dominierende touristische Flughafen der Mittelmeerregion. Die Flughäfen in Burgas und Varna waren mit 2,5 Mio beziehungsweise knapp 1,4 Mio Passagieren die zweit- und drittgrößten Passagier-Flughäfen Bulgariens und die größten Schwarzmeer-Flughäfen des Landes. Durch die Terminal-Inbetriebnahme im August 2013 in Varna und im Dezember 2013 in Burgas bieten alle drei touristischen Standorte seit Ende des Geschäftsjahres 2013 ausreichend Kapazität, um das mittelfristig erwartete Wachstum der Regionen bedienen zu können.

Die Standorte Lima, Peru, und Xi'an, China, profitieren unverändert von den verhältnismäßig hohen wirtschaftlichen Wachstumsraten der jeweiligen Länder und von einer wachsenden touristischen Nachfrage. Das Wachstum des Standorts Lima ist darüber hinaus von der guten geografischen Lage des Flughafens begünstigt, die insbesondere für den Umsteigerverkehr zwischen Süd- und Nordamerika attraktiv ist. Durch seine bisher geringe Ausprägung bietet der Transfermarkt dem Standort Xi'an weiteres Entwicklungspotenzial. Aufgrund des prognostizierten Passagierwachstums werden die Kapazitäten des Standorts Lima in absehbarer Zeit an ihre Grenzen stoßen, zum Erhalt und zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind daher mittelfristig Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens (Bau eines neuen Terminals sowie einer neuen Start- und Landebahn) notwendig. Der Standort Xi'an verfügt durch die Inbetriebnahme eines neuen Terminals und einer neuen Start- und Landebahn im Geschäftsjahr 2012 kurz- bis mittelfristig über ausreichende Kapazitäten. Wegen der hohen Wachstumsperspektiven des Standorts sind jedoch auch hier langfristig zusätzliche Kapazitäten unumgänglich.

Weitere Informationen zur Geschäftsentwicklung im vergangenen Geschäftsjahr sind dem Kapitel „Wirtschaftsbericht“ ab Seite 16 zu entnehmen.

Steuerung

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Verglichen mit dem Vorjahr haben sich im Geschäftsjahr 2014 keine grundlegenden Änderungen an der Steuerung ergeben. Unverändert steuert der Vorstand die Gesellschaft nach wesentlichen finanziellen und nicht finanziellen Leistungsindikatoren.

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 oder den Ausbau des externen Geschäfts – auch zu einer kurz- bis mittelfristigen Belastung der finanziellen Leistungsindikatoren kommen, solange langfristig eine positive Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage unterstellt wird und die Maßnahmen nicht mit unverhältnismäßig hohen Risiken für 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 den Kapiteln „Ertragslage“ sowie „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 18 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie ein Mittelfristausblick sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43 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 prognostiziert wird, werden für interne planerische Zwecke auch regelmäßig Ertragsprognosen für langfristige Zeiträume erstellt. Die hieraus resultierenden Informationen sind für den Vorstand wesentlich für die langfristige wertorientierte Steuerung des Unternehmens.

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind für die Fraport AG die **Umsatzerlöse** – als wesentlicher Bestandteil der Gesamtleistung –, das **EBITDA** (betriebliches Ergebnis vor Abschreibungen), das **EBIT** (betriebliches Ergebnis), 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 Leistungsindikator 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. Ab-/zuzüglich des Finanzergebnisses, das sich im Wesentlichen aus dem Zinsergebnis zusammensetzt, ergibt sich aus dem EBIT das EBT.

Der Jahresüberschuss ist das Resultat der Geschäftstätigkeit und 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 **Liquidität** beziehungsweise der **Netto-Finanzschulden**, der **Gearing Ratio**, des **operativen Cash Flows** und des **Free Cash Flows** von wesentlicher Bedeutung.

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

Neben dem Eigenkapital dienen dem Vorstand insbesondere die Netto-Finanzschulden (= Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten + Anleihen + abgegrenzte Zinsaufwendungen – Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten – kurzfristig liquidierbare Mittel) und die Gearing Ratio als wesentliche finanzielle Kennzahlen zur Bewertung der Finanzlage. Zur Berechnung der Gearing Ratio setzt das Unternehmen die Netto-Finanzschulden, die als Differenz aus der Liquidität und den lang- sowie kurzfristigen Finanzschulden definiert sind, in das Verhältnis zum Eigenkapital. Zur Erzielung eines exakteren Ergebnisses wird das Eigenkapital dabei zusätzlich um die geplante Dividendenausschüttung bereinigt. Die Gearing Ratio gibt damit den Verschuldungsgrad der Fraport AG an und variiert grundsätzlich je nachdem, in welcher Phase eines Investitionszyklus sich die Gesellschaft befindet. So steigt gewöhnlich die Gearing Ratio 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 zirka 140% nicht übersteigen soll. In Abhängigkeit der Finanzierung der Investitionen in das externe Geschäft kann die Gearing Ratio der Fraport AG temporär auch einen höheren Wert erreichen.

Zusätzlich zur Gearing Ratio nutzt der Vorstand den operativen 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 Finanzanlagen. Zur Darstellung einer exakteren Entwicklung der freien finanziellen Mittel (des Free Cash Flows) berücksichtigt die Fraport AG seit dem Jahresabschluss 2014 auch etwaige eingehende Dividenden aus Konzern-Unternehmen. 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 Mittel können wiederum thesauriert werden, um die Liquidität des Unternehmens zu erhöhen und diesem als finanzielles Polster für zukünftige Investitionen zur Verfügung zu stehen beziehungsweise den Verschuldungsgrad (die Gearing Ratio) zu verringern, oder können den Aktionären als Dividende ausgeschüttet werden. 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 Modernisierungsprogramms 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 25 zu finden. Diesbezügliche Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2015 sowie eine mittelfristige Zielsetzung sind im Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43 enthalten. Eine darüber hinausführende Beschreibung nicht finanzieller Leistungsindikatoren, die nicht wesentlich zum Verständnis der Geschäftsentwicklung im Sinne des DRS 20 sind, sowie ein Statusbericht des Nachhaltigkeitsprogramms sind auf der Konzern-Homepage www.fraport.de im Bereich Nachhaltigkeit zu finden. Die Online-Berichterstattung 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 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**. Über den Standort Frankfurt hinaus steht an den Flughafen-Beteiligungen ebenfalls die Zufriedenheit der Passagierkunden im Fokus. Aufgrund der Kontrolle über die jeweiligen Konzern-Unternehmen werden im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung lediglich die Zufriedenheitswerte der Flughäfen angegeben, an denen die Fraport AG mindestens 50% der Eigenkapital-Anteile hält.

Die Globalzufriedenheit beschreibt die generelle Zufriedenheit der Passagiere mit dem Service am Standort Frankfurt. Als Zielwert für die Globalzufriedenheit strebt das Unternehmen am Flughafen Frankfurt unverändert einen Wert von mindestens 80% an. Gegenüber dem Geschäftsjahr 2010 entspricht dies einer Steigerung um zehn Prozentpunkte. Sowohl in Frankfurt als auch an den weiteren Standorten wird die Zufriedenheit der Passagiere vor allem durch Befragungen erhoben.

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 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%.

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 seit dem Geschäftsjahr 2014 jährlich (vorher: 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. Trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen strebt die Fraport AG an, die Mitarbeiterzufriedenheit auf eine Durchschnittsnote von besser als 3,0 zu steigern (Indexwert analog Schulnotensystem).

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 eines ausgewogenen Finanzierungsmixes bestehend aus bilateralen Krediten, Anleihen (Kapitalmarkt), Kreditmitteln von Förderkreditinstituten und Schuldscheindarlehen. Zur Reduzierung von Zinsrisiken aus variablen Kreditaufnahmen können grundsätzlich Zinssicherungsgeschäfte abgeschlossen werden.

Die Liquidität wird vor dem Hintergrund der Risikostreuung sowie der zeitlich unterschiedlichen Mittelabflüsse breit diversifiziert angelegt. Der mittel- und langfristige Anlagehorizont entspricht dabei weitestgehend der langfristigen Mittelabflusserwartung. Zur Deckung kurzfristig erwarteter Auszahlungen hält die Fraport AG Termingeldanlagen sowie Wertpapiere mit kurzer Restlaufzeit. Die etablierte Asset-Management-Strategie der breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen mit und teilweise ohne externem Rating wurde auch in 2014 fortgeführt. Die internen Vorgaben zur Risikobegrenzung wurden dabei stets beachtet, sodass im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Ausfälle zu verzeichnen waren.

Im Rahmen der Asset-Management-Strategie 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 schlechter als „BBB+“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage getroffen.

Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Bilanz zum 31. Dezember 2014 bezieht sich die Finanzierungs- und Liquiditätsanalyse im Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 20 lediglich auf die Fraport AG. Darüber hinausgehende wesentliche finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen, also auch der Konzern-Unternehmen, sind im Risiko- und Chancenbericht ab Seite 28 dargestellt.

Rechtliche Angaben

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

Übernahmerechtliche Angaben

Das Grundkapital der Fraport AG beträgt 923.427.480 € (Stand 31. Dezember 2014). Es ist in 92.342.748 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Die Gesellschaft hält eigene Aktien (77.365 Stück), die bilanziell vom Grundkapital abgesetzt werden. Das zum 31. Dezember 2014 in der Handelsbilanz ausgewiesene und um die eigenen Aktien verminderte gezeichnete Kapital beträgt 922.653.830 € (92.265.383 Stückaktien). Es bestehen keine unterschiedlichen Aktiengattungen.

Aufgrund des zwischen dem Land Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 betrug der gemäß § 22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil der beiden Gesellschafter an der Fraport AG zum 31. Dezember 2014 51,37%. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,35% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,02%. 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 2014): Deutsche Lufthansa AG 8,45% und RARE Infrastructure Limited 5,27%. Die relativen Anteile wurden an die aktuelle Gesamtzahl der Aktien zum Bilanzstichtag angepasst und können daher von der Höhe zum Meldezeitpunkt beziehungsweise den eigenen Angaben der Anteilseigner abweichen.

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

Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG genutzt werden kann (siehe auch 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 2014 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.400 € für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms verwendet.

Auf der Hauptversammlung vom 14. März 2001 wurde nach den §§ 192 ff. AktG eine bedingte Kapitalerhöhung von 13,9 Mio € beschlossen. Im Rahmen der Hauptversammlung vom 1. Juni 2005 wurde der Verwendungszweck des bedingten Kapitals erweitert. Die bedingte Kapitalerhöhung diente auch der Erfüllung von Bezugsrechten aus dem beschlossenen Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005). 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, bestand teilweise eine Sperrfrist von zwölf beziehungsweise 24 Monaten. Der Ausübungszeitraum der letzten Tranche des Fraport-Management-Stock-Options-Plans 2005 endete zum 10. April 2014. Ein neuer Plan wurde nicht aufgelegt.

Zum 31. Dezember 2014 betrug das bedingte Kapital 3,4 Mio €. In 2014 wurden Bezugsrechte des MSOP 2005 in Höhe von 37.500 € (3.750 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 2014 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 31,35 % (im Vorjahr: 31,37 %) und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH in Höhe von 20,02 % (im Vorjahr: 20,03 %) und des zwischen diesen Gesellschaftern geschlossenen Konsortialvertrags vom 18./23. April 2001 mit Ergänzung vom 2. Dezember 2014 ist die Fraport AG ein abhängiges Unternehmen der öffentlichen Hand. Ein Beherrschungs- oder Gewinnabführungsvertrag besteht nicht.

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

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 (DCGK) über die Corporate Governance im Unternehmen. Die Erklärung zur Unternehmensführung inklusive des Corporate Governance Berichts ist im Geschäftsbericht 2014 und auf der Unternehmens-Homepage www.fraport.de im Bereich Konzern veröffentlicht.

Wesentliche Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess gemäß § 289 Absatz 5 HGB ist dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 28 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 DCGK in der Fassung vom 24. Juni 2014 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 2014 Vergütungssystem

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

Die Vergütung setzt sich wie folgt zusammen:

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

Um den vergütungsrelevanten Änderungen des DCGK in der Fassung vom 24. Juni 2014 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 haben die Mitglieder des Vorstands Dotierungen zu den Pensionszusagen erhalten. Die Altersversorgungszusagen stehen grundsätzlich, auch bei leistungsorientierten Dotierungen, in einem festen Verhältnis zu dem jeweiligen festen Jahresbruttogehalt und unterliegen damit implizit Höchstgrenzen. Weitere Angaben zu den Pensionszusagen für Vorstandsmitglieder sind dem Anhang unter Tz. 31 zu entnehmen.

Erfolgsunabhängige Komponenten

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

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

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

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

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

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

Erfolgsabhängige Komponenten

Ohne langfristige Anreizwirkung (Tantieme)

Die Tantieme knüpft an das EBITDA und den „Return on Fraport-Assets“ (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 zurückzahlende 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 den Performancezeitraum 2014 bis 2016 mit Auszahlung 2017 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 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 werden in jedem Geschäftsjahr – erstmals für das Geschäftsjahr 2010 – eine im Dienstvertrag vereinbarte Anzahl virtueller Aktien, sogenannte „Performance-Shares“, unter dem Vorbehalt und in Abhängigkeit von der Erreichung im Voraus definierter Erfolgsziele in Aussicht gestellt (die sogenannte „Ziel-Tranche“). Nach Ablauf von 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 2014 wurden wie im Vorjahr als Ziel-Tranche an Herrn Dr. Stefan Schulte 9.000 sowie an Herrn Dr. Matthias Zieschang 6.850 Performance-Shares zugeteilt. Frau Anke Giesen wurden als Ziel-Tranche für das Geschäftsjahr 2014 6.850 sowie Herr 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 angedauert hat. Die periodengerechte Verteilung des beizulegenden Zeitwerts des LTIP führte im Geschäftsjahr zu folgendem Aufwand: Dr. Stefan Schulte 304,2 Tsd € (im Vorjahr: 648,8 Tsd €), Anke Giesen 183,8 Tsd € (im Vorjahr: 233,3 Tsd €), Michael Müller 96,5 Tsd € (im Vorjahr: 128,7 Tsd €), Peter Schmitz 113,2 Tsd € (im Vorjahr: 532,6 Tsd €), Dr. Matthias Zieschang 217,6 Tsd € (im Vorjahr: 532,6 Tsd €).

Weitere Angaben zu anteilsbasierten Vergütungen mittels LTIP sind im Anhang unter Tz. 39 aufgeführt.

Vergütung des Vorstands 2014

In den nachstehenden Tabellen sind die jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des DCGK individuell dargestellt:

Vergütung des Vorstands (Zuwendungsbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)			
	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)
Festvergütung	415,0	415,0	415,0	415,0
Nebenleistungen ¹⁾	22,5	30,8	30,8	30,8
Summe ¹⁾	437,5	445,8	445,8	445,8
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	674,8	711,7	–	870,1
Mehrfährige variable Vergütung				
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)				
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2015)	120,0	–	–	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2016)	–	120,0	0,0	150,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)				
Tranche 2013 (1.1.2013 bis 31.12.2016) ³⁾	346,7	–	–	–
Tranche 2014 (1.1.2014 bis 31.12.2017) ³⁾	–	440,0	0,0	810,0
Summe ⁴⁾	1.579,0	1.717,5	445,8	2.275,9
Versorgungsaufwand ⁵⁾	417,3	390,9	390,9	390,9
Gesamtvergütung	1.996,3	2.108,4	836,7	2.666,8

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

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2014 sowie die Zuführung zur Tantiemerrückstellung 2014.

³⁾ Der LTIP wurde mit dem beizulegenden Zeitwert zum Ausübungszeitpunkt bewertet.

⁴⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Da Herr Schmitz zum 31.8.2014 ausschied, beträgt sein Gesamt-Cap für das Geschäftsjahr 2014 anteilig 1,1 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

⁵⁾ Der Versorgungsaufwand wurde nach IAS 19 angegeben.

Vergütung des Vorstands (Zuflussbetrachtung)

in Tsd €	Dr. Stefan Schulte (Vorstandsvorsitzender; Vorstand seit 15.4.2003)	
	2013	2014
Festvergütung	415,0	415,0
Nebenleistungen	22,5	30,8
Summe	437,5	445,8
Einjährige variable Vergütung (Tantieme) ²⁾	663,4	666,1
Mehrfährige variable Vergütung		
Fraport-Management-Stock-Options-Plan 2005 (MSOP 2005)	–	–
Long-Term Strategy Award (3 Jahre)		
Tranche 2010 (1.1.2010 bis 31.12.2012)	100,0	–
Tranche 2011 (1.1.2011 bis 31.12.2013)	–	60,0
Long-Term Incentive Programm (4 Jahre)		
Tranche 2010 (1.1.2010 bis 31.12.2013)	–	664,2
Summe ³⁾	1.200,9	1.836,1
Versorgungsaufwand	417,3	390,9
Gesamtvergütung	1.618,2	2.227,0

¹⁾ Es erfolgte eine Anrechnung der Vergütung in 2013 für die Aufsichtsratsstätigkeit Flughafen Hannover-Langenhagen auf die Tantiemeezahlung von Herrn Dr. Zieschang in Höhe von 4.760,00 €.

²⁾ Die Tantieme enthält die Akontozahlungen für das Geschäftsjahr 2014 sowie die Spitzabrechnung der Tantieme für das Geschäftsjahr 2013.

³⁾ Der Gesamt-Cap beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 2,3 Mio € und für alle anderen Vorstandsmitglieder 1,65 Mio €. Da Herr Schmitz zum 31.8.2014 ausschied, beträgt sein Gesamt-Cap für das Geschäftsjahr 2014 anteilig 1,1 Mio €. Im Falle eines Überschreitens des Gesamt-Cap, wird bei der letzten Auszahlungskomponente entsprechend gekürzt.

Gewährte Zuwendungen															
Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)				Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)				Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)				Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)	2013	2014	2014 (Min)	2014 (Max)
300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	200,0	200,0	200,0	320,0	320,0	320,0	320,0
43,9	29,3	29,3	29,3	47,0	51,8	51,8	51,8	33,1	48,6	48,6	48,6	43,9	44,4	44,4	44,4
343,9	329,3	329,3	329,3	347,0	351,8	351,8	351,8	333,1	248,6	248,6	248,6	363,9	364,4	364,4	364,4
476,3	502,4	–	674,8	296,4	312,6	–	419,9	476,3	328,1	–	328,1	523,9	541,4	–	541,4
90,0	–	–	–	90,0	–	–	–	50,0	–	–	–	90,0	–	–	–
–	90,0	0,0	112,5	–	90,0	0,0	112,5	–	20,0	0,0	25,0	–	90,0	0,0	112,5
263,9	–	–	–	136,7	–	–	–	263,9	–	–	–	263,9	–	–	–
–	334,9	0,0	616,5	–	173,6	0,0	616,5	–	0,0	–	–	–	334,9	0,0	616,5
1.174,1	1.256,6	329,3	1.733,1	870,1	928,0	351,8	1.500,7	1.123,3	596,7	248,6	601,7	1.241,7	1.330,7	364,4	1.634,8
120,0	133,7	133,7	133,7	129,8	124,1	124,1	124,1	144,7	136,8	136,8	136,8	289,2	268,9	268,9	268,9
1.294,1	1.390,3	463,0	1.866,8	999,9	1.052,1	475,9	1.624,8	1.268,0	733,5	385,4	738,5	1.530,9	1.599,6	633,3	1.903,7

Tabelle 2

Zufluss									
Anke Giesen (Vorstand Ground Handling; Vorstand seit 1.1.2013)		Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor; Vorstand seit 1.10.2012)		Peter Schmitz (Vorstand Operations; Vorstand vom 1.9.2009 bis 31.8.2014)		Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen; Vorstand seit 1.4.2007)			
2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013 ¹⁾	2014		
300,0	300,0	300,0	300,0	300,0	200,0	320,0	320,0		
43,9	29,3	47,0	51,8	33,1	48,6	43,9	44,4		
343,9	329,3	347,0	351,8	333,1	248,6	363,9	364,4		
240,6	470,2	185,1	292,6	468,2	392,0	515,0	517,2		
–	–	57,8	–	–	–	–	–		
–	–	–	–	70,0	–	70,0	–		
–	15,0	–	18,8	–	45,0	–	45,0		
–	–	–	–	–	505,6	–	505,6		
584,5	814,5	589,9	663,2	871,3	1.191,2	948,9	1.432,2		
120,0	133,7	129,8	124,1	144,7	136,8	289,2	268,9		
704,5	948,2	719,7	787,3	1.016,0	1.328,0	1.238,1	1.701,1		

Tabelle 3

Pensionsverpflichtungen

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

in Tsd €	Verpflichtung 31.12.2013	Veränderung 2014	Verpflichtung 31.12.2014
Dr. Stefan Schulte	3.178	422	3.600
Anke Giesen	119	124	243
Michael Müller	150	127	277
Peter Schmitz bis 31.8.2014	1.533	364	1.897
Dr. Matthias Zieschang	1.379	257	1.636
Gesamt	6.359	1.294	7.653

Tabelle 4

Sonstige Vereinbarungen

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

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

Der Dienstvertrag 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 2014 112,5 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. Des Weiteren erhielt Herr Mai im Geschäftsjahr 2014 für die LTIP-Tranche 2010 eine Auszahlung in Höhe von 347,5 Tsd € und für die LSA-Tranche 2011 einen Auszahlungsbetrag in Höhe von 26,3 Tsd €.

Der Dienstvertrag von Peter Schmitz sieht für seine Beendigung des Dienstverhältnisses zum 31. August 2014 ein zweijähriges Wettbewerbsverbot vor. Gemäß Aufsichtsratsbeschluss wurde auf das Wettbewerbsverbot verzichtet. Aufgrund der schriftlichen Erklärung an Herrn Schmitz Ende März 2014 erfolgte eine einmalige Entschädigung in Höhe von 12,5 Tsd € gemäß § 90a HGB für den Monat September 2014.

Sonstige Leistungen

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2014

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

Aufsichtsratsmitglieder, die während des laufenden Geschäftsjahres in den Aufsichtsrat eintreten oder aus dem Aufsichtsrat ausscheiden, erhalten eine entsprechende anteilige Vergütung. Entsprechendes gilt bei Veränderungen der Mitgliedschaft in Ausschüssen. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält für jede Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und an Sitzungen eines Ausschusses, dessen Mitglied es ist, ein Sitzungsgeld in Höhe von jeweils 800€. Darüber hinaus werden anfallende Auslagen erstattet (siehe auch Anhang Tz. 45).

Für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats ergab sich für das Geschäftsjahr 2014 folgende Vergütung:

Bezüge des Aufsichtsrats 2014

in €		Festvergütung	Ausschussvergütung	Sitzungsgelder	Insgesamt
Aufsichtsratsmitglied					
Amier	Claudia	33.750,00	10.000,00	13.600,00	57.350,00
Arslan	Devrim	22.500,00	10.000,00	8.000,00	40.500,00
Becker	Uwe	22.500,00	10.000,00	8.800,00	41.300,00
Cicek	Hakan	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Dahnke	Kathrin	22.500,00	5.000,00	7.200,00	34.700,00
Feldmann	Peter	22.500,00	10.000,00	6.400,00	38.900,00
Garnadt	Karl Ulrich	6.750,00	0,00	1.600,00	8.350,00
Gerber	Peter	13.125,00	0,00	3.200,00	16.325,00
Haase	Dr. Margarete	45.000,00	10.000,00	12.800,00	67.800,00
Hahn	Jörg-Uwe	14.062,50	4.166,67	4.800,00	23.029,17
Kaufmann	Frank-Peter	13.125,00	5.833,33	7.200,00	26.158,33
Klemm	Lothar	28.593,75	10.000,00	14.400,00	52.993,75
Krieg	Dr. Roland	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Odenwald	Michael	22.500,00	5.000,00	6.400,00	33.900,00
Özdemir	Mehmet	22.500,00	5.000,00	8.000,00	35.500,00
Prangenberg	Arno	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schaub	Gerold	33.750,00	10.000,00	10.400,00	54.150,00
Schmidt	Hans-Jürgen	22.500,00	5.000,00	10.400,00	37.900,00
Schmidt	Werner	22.500,00	10.000,00	10.400,00	42.900,00
Stejskal	Edgar	22.500,00	10.000,00	16.000,00	48.500,00
Weimar	Karlheinz	45.000,00	10.000,00	7.200,00	62.200,00
Windt	Prof. Dr. Katja	22.500,00	10.000,00	10.400,00	42.900,00
		525.656,25	155.000,00	196.000,00	876.656,25

Tabelle 5

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2014

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

Wirtschaftsbericht

Gesamtaussage des Vorstands

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich die Passagier- und Cargozahlen am Standort Frankfurt positiv entwickelt. Trotz einer Vielzahl streikbedingter Flugannullierungen wuchs der Passagierverkehr um 2,6% auf knapp 60 Mio Reisende. Die Cargo-Tonnage erhöhte sich um 1,8% auf gut 2,1 Mio Tonnen. Auch an den Flughafen-Beteiligungen stiegen die Anzahl der Passagiere und die umgeschlagene Cargo-Tonnage.

Zusätzlich zu der operativen Entwicklung wirkten sich am Standort Frankfurt insbesondere die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte umsatz erhöhend aus. Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 1,6% auf 1.985,2 Mio €. Das EBITDA verbesserte sich um 9,0% auf 658,3 Mio € und der Jahresüberschuss lag in Höhe von 178,5 Mio € um 2,7% über dem Vorjahreswert.

Verglichen mit der Prognose lag das EBITDA am oberen Ende der prognostizierten Bandbreite. Aufgrund nahezu konstanter Abschreibungen entwickelten sich das EBIT und EBT über den Erwartungen. Auch aufgrund der anhaltend guten Liquiditätsausstattung sowie der guten Entwicklung des operativen und des Free Cash Flows bezeichnet der Vorstand die Entwicklung der Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt als positiv.

Wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Die globale Konjunktur verzeichnete im Jahr 2014 erneut ein Wachstum, allerdings entwickelte sich dies zögerlicher als erwartet. Wachstumsimpulse kamen vor allem aus den USA und Großbritannien sowie einigen sich erholenden Schwellenländern Asiens. Dämpfend auf die Weltwirtschaft wirkten unter anderem geopolitische Konflikte und die schwächere Dynamik großer Schwellenländer in Lateinamerika.

Die Konjunktur im Euroraum erholte sich nicht wie erwartet, wobei die Entwicklungen in den Mitgliedsländern weiterhin unterschiedlich verliefen. Für die deutsche Wirtschaft blieb die Binnenkonjunktur wachstumsbestimmend. Während der Konsum sich weiter positiv entwickelte, sanken die Investitionen auch aufgrund der Verunsicherungen durch die internationalen Konflikte leicht.

Trotz der insgesamt moderaten Wirtschaftsentwicklung blieb der Preis auf den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, im ersten Halbjahr 2014 zunächst auf dem hohen Niveau der Vorjahre. Im Juli ergab sich eine Trendwende. Die Ölpreise sanken von 113 US-\$ im Juli auf 60 US-\$ je Barrel am Jahresende. Die Wachstumsrate des Welthandels lag bei 3,8%.

Bruttoinlandsprodukt (BIP)/Welthandel ¹⁾

Reale Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	2014	2013
Deutschland	1,6	0,1
Eurozone	0,8	-0,5
Bulgarien	1,4	0,9
Türkei	3,0	4,0
Peru	3,6	5,8
Slowenien	1,4	-1,0
USA	2,4	2,2
Japan	0,1	1,6
Großbritannien	2,6	1,7
Russland	0,6	1,3
China	7,4	7,8
Indien	5,8	5,0
Brasilien	0,1	2,5
Welt	3,3	3,3
Welthandel	3,8	3,0

¹⁾ Angaben 2014: Schätzungen in Anlehnung an Internationaler Währungsfonds (IMF, Januar 2015 und Oktober 2014), Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD, Oktober 2014), Deutsche Bank (Januar 2015), DekaBank (Dezember 2014), Statistisches Bundesamt (Februar 2015), www.tecson.de (Ölpreise, Januar 2015); Angaben 2013: IMF (Oktober 2014), Statistisches Bundesamt für BIP Deutschland (September 2014).

Tabelle 6

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 Luftverkehrsmarkts

Für das Geschäftsjahr 2014 meldete der Airports Council International (ACI) ein vorläufiges weltweites Passagierwachstum von 5,1%. Das Luftfrachtaufkommen legte um 4,7% zu. Beim Passagieraufkommen konnten die europäischen Flughäfen mit einem Plus von 5,3% leicht überproportionale Wachstumsraten erzielen. Bei der Luftfracht entwickelten sich die Flughäfen in Europa mit 3,6% unter der Gesamtentwicklung. Das Passagieraufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen wuchs laut der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) um 3,0%. Die Cargo-Tonnage (Luftfracht und Luftpost) entwickelte sich mit einem Plus von 2,8% ebenfalls positiv, allerdings wie der Passagierverkehr unter Weltniveau.

Passagier- und Frachtentwicklung nach Regionen

Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr in %	Passagiere 2014	Luftfracht 2014
Deutschland	3,0	2,8
Europa	5,3	3,6
Nordamerika	3,3	3,5
Lateinamerika	6,4	-0,4
Nah-/Mittelost	9,4	11,8
Asien/Pazifik	5,9	5,7
Afrika	3,2	3,8
Welt	5,1	4,7

Quelle: Pressemitteilung ACI PaxFlash and FreightFlash (ACI, 11. Januar 2015), ADV für Deutschland, dabei Cargo statt Luftfracht (ADV, 5. Februar 2015).

Tabelle 7

Wesentliche Ereignisse

Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen-Ausbau in Frankfurt ergänzt

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) hat den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 mit Planergänzungsbeschluss vom 26. Mai 2014 hinsichtlich bestehender Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen bezogen auf das Schutzgebiet gegenüber dem ersten die Wirbelschleppen betreffenden Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 nochmals erheblich erweitert. Informationen zur Auswirkung auf den Jahresabschluss können dem Kapitel „Vermögens- und Finanzlage“ ab Seite 20 dieses Berichts entnommen werden.

Fraport AG erwirbt AMU Holdings Inc.

Im August 2014 hat die Fraport AG 100 % der Anteile der AMU Holdings Inc., USA, erworben. Die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen betreiben und entwickeln über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den vier US-amerikanischen Flughäfen Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland. Die Akquisition erweitert das internationale Portfolio der Fraport AG um den nordamerikanischen Flughafen-Markt und stärkt die Unternehmensposition im profitablen Retail-Geschäft.

Baugenehmigung für Terminal 3 erteilt

Die zuständige Bauaufsichtsbehörde der Stadt Frankfurt hat am 12. August 2014 den Bauantrag der Fraport AG für das Terminal 3 genehmigt. Die Errichtung des neuen Terminals auf dem südlichen Gelände des Frankfurter Flughafens ist Teil des durch den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 genehmigten Ausbaus. Für das Terminal 3 ist eine modulare Bauweise vorgesehen. In der ersten, nun genehmigten, Bauphase ist ein zentrales Terminal-Gebäude mit zwei Flugsteigen und einer jährlichen Kapazität von 14 Mio Passagieren geplant. Die Fraport AG geht aufgrund der derzeitigen Verkehrsprognosen für den Flughafen Frankfurt davon aus, den ersten Bauabschnitt des Terminal 3 Ende 2021/Anfang 2022 in Betrieb zu nehmen.

Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana

Im Oktober 2014 hat die Fraport AG 75,5 % der Anteile an der börsennotierten Aerodrom Ljubljana, d.d. erworben. Die Gesellschaft betreibt den slowenischen Hauptstadt-Flughafen in Ljubljana. Der Kaufpreis für die Anteile betrug 177,1 Mio €. Den verbleibenden Aktionären der Gesellschaft wurde im vierten Quartal 2014 ein Übernahmeangebot zum Preis von 61,75 € je Aktie unterbreitet. Bis zum Bilanzstichtag erwarb die Fraport AG dadurch 97,99 % der Anteile an der Gesellschaft zu einem Gesamtpreis von 229,7 Mio €. Der Flughafen Ljubljana beförderte im vergangenen Geschäftsjahr rund 1,3 Mio Passagiere.

Fraport AG Konsortium erhält Zuschlag für griechische Regional-Flughäfen

Im November 2014 wurden die Fraport AG und ihr griechischer Partner, die Copelouzos Group, von der staatlichen griechischen Privatisierungsgesellschaft Hellenic Republic Assets Development Fund (HRADF) als Preferred Investor für zwei Konzessionsverträge zum Betrieb von 14 Regional-Flughäfen in Griechenland nominiert. Die jeweils auf 40 Jahre angesetzten Verträge umfassen die Festland-Flughäfen von Thessaloniki, Aktio und Kavala sowie die Inselflughäfen von Chania auf Kreta, Kefalonia, Kerkyra auf Korfu, Kos, Mykonos, Lesbos, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos und Zakynthos. Zusammen verzeichneten die Flughäfen in 2014 eine Passagierzahl von 22,1 Mio. Mit dem Vorjahr verglichen war dies ein Zuwachs von 15,9%. Der Kaufpreis für den Erwerb der Konzessionen setzt sich aus einer einmaligen Zahlung in Höhe von 1.234 Mio € sowie einer jährlichen Mindestkonzessionszahlung in Höhe von 22,9 Mio € zuzüglich einer inflationsabhängigen Anpassung zusammen. Das Konsortium, an dem die Fraport AG die Mehrheit halten wird, ist zudem verpflichtet, Investitionen an den Flughäfen durchzuführen.

Aufgrund der Neuwahl des griechischen Parlaments am 25. Januar 2015 und des vollzogenen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion wird auch die einmalige Zahlung von 1.234 Mio € zu leisten sein.

Geschäftsverlauf

Entwicklung am Standort Frankfurt

Trotz einer Vielzahl streikbedingter Flugannullierungen entwickelte sich der **Passagierverkehr** im Geschäftsjahr 2014 positiv und erreichte mit fast 59,6 Mio Passagieren (+2,6%) einen Gesamtjahreshöchstwert. Besonders positiv entwickelten sich die Monate Mai bis September, die – auch wegen einer hohen touristischen Nachfrage – starke Zuwächse verzeichneten. Ohne die Streiks des Sicherheitspersonals, des Öffentlichen Dienstes und der Piloten sowie witterungsbedingte Flugannullierungen wäre ein Passagierwachstum von etwa 3,9% auf rund 60,3 Mio Passagiere möglich gewesen.

Den Flugplanerweiterungen entsprechend legte der **Europaverkehr** mit 5,2% am kräftigsten zu. Neben einer gestiegenen Nachfrage nach touristischen Destinationen spielten die Aufnahme neuer Ziele, Frequenzverdichtungen, das mäßige Sommerwetter im August 2014 sowie der boomende Kreuzfahrtmarkt eine Rolle. Obwohl die streik- und witterungsbedingten Annullierungen im Besonderen den **Inlandverkehr** beeinflussten, legten innerdeutsche Destinationen mit einem Plus von 2,1% noch deutlich zu. Im **Interkontinentalverkehr** (–0,5%) fielen Flugplanaufstockungen und die Erhöhung des Sitzplatzangebots vergleichsweise gering aus. Zwar war ab August eine Erholung des Asien-, Nordafrika- und Nordamerikaverkehrs zu beobachten, doch verhinderten die streikbedingten Annullierungen zum Jahresende ein besseres Ergebnis.

Mit einer Zuwachsrate von 1,8% stieg das **Cargo-Aufkommen** in 2014 moderat auf rund 2,1 Mio Tonnen. Nach deutlichen Zuwächsen im ersten Quartal verringerte sich die Dynamik in den folgenden Quartalen. Hier spiegelte sich auch die zögerlichere Entwicklung der Weltwirtschaft wider. Der Chinaverkehr erwies sich mit einem deutlichen Anstieg der Cargo-Tonnage als wesentlicher Wachstumstreiber für die Cargo-Entwicklung in Frankfurt. Die übrigen aufkommenstärkeren Länder in Fernost verzeichneten hingegen Rückgänge. Auf Verbindungen von und nach Europa wurden moderate Tonnagezuwächse um 1,7% erreicht. Im volumenstarken Nordamerikaverkehr stagnierte das Ergebnis.

Aufgrund der streik- sowie witterungsbedingten Annullierungen und des weiterhin konservativen Angebotsverhaltens der Fluggesellschaften gingen die Flugbewegungen um 0,8% auf rund 469 Tsd zurück. Ohne die Annullierungen hätte ein Wachstum von etwa 0,5% erzielt werden können. Aufgrund anhaltender Konsolidierungsmaßnahmen (Einsatz größerer Flugzeuge und Erhöhung des Sitzplatzangebots) verschiedener Fluggesellschaften legten die **Höchststartgewichte** um 1,9% weiter zu. Ohne die Annullierungen wäre auch hier eine höhere Zuwachsrate von etwa 3,0% erzielbar gewesen. Der Anteil der **Transferpassagiere** blieb mit rund 55% unverändert.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2014 entwickelte sich der Passagierverkehr am Standort Frankfurt – trotz streikbedingter Ausfälle – innerhalb der Prognose von 2 bis 3% Passagierwachstum. Mit einer Wachstumsrate von 1,8% lag die umgeschlagene Cargo-Tonnage im Rahmen der Erwartungen.

Ertragslage

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Im Geschäftsjahr 2014 erwirtschaftete die Fraport AG **Umsatzerlöse** in Höhe von 1.985,2 Mio €. Verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einem Anstieg um 30,5 Mio € beziehungsweise 1,6%. Insbesondere die Anhebung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte sowie das Verkehrswachstum in Frankfurt trugen zu dem Umsatzanstieg bei. Negative Umsatzeffekte resultierten vor allem aus rückläufigen Retail-Erlösen aufgrund einer veränderten Passagierstruktur und Kaufkraftverlusten bei umsatzstarken Retail-Nationen im Zusammenhang mit Währungskurseffekten sowie aus rückläufigen Erlösen aus Sicherheitsdienstleistungen, die im Wesentlichen aus der Zuführung des Terminalabschnitts 1B in den Wettbewerb der Luftsicherheitskontrolldienstleistungen resultierten. Preis- und Struktureffekte führten zu rückläufigen Erlösen aus Bodenverkehrsdiensten.

Infolge der geringeren Bautätigkeit am Standort Frankfurt reduzierten sich die **aktivierten Eigenleistungen** im Vorjahresvergleich von 30,0 Mio € auf 25,7 Mio € (–14,3%).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund von Gewinnen aus dem Abgang von Finanzanlagen sowie Rückstellungsaufösungen von 33,8 Mio € auf 43,2 Mio € (+27,8%).

Die **Gesamtleistung** lag in Höhe von 2.054,1 Mio € um 35,6 Mio € über dem Wert des Vorjahres (+1,8%).

Ein rückläufiger **Materialaufwand** resultierte witterungsbedingt insbesondere aus geringeren Aufwendungen für Winterdienste sowie Energie- und Versorgungsleistungen. Im Zusammenhang mit dem Auftragsverlust zur Erbringung der Sicherheitsleistungen im Terminal 1B reduzierten sich die Aufwendungen entsprechend. In Summe sank der Materialaufwand im Geschäftsjahr 2014 um 21,9 Mio € auf 562,2 Mio € (–3,7%).

In Höhe von 659,5 Mio € lag der **Personalaufwand** um 8,7 Mio € über dem Vorjahresniveau von 650,8 Mio € (+1,3%). Grund hierfür waren im Wesentlichen Tarifierhöhungen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sanken unter anderem aufgrund geringerer Wertberichtigungen um 5,7 Mio € auf 174,1 Mio € (–3,2%).

Aufgrund der positiven Umsatzentwicklung und rückläufigen Materialaufwendungen stieg das **EBITDA** im Geschäftsjahr 2014 spürbar um 54,5 Mio € auf 658,3 Mio € (+9,0%). Die **EBITDA-Marge** (EBITDA/Umsatz) verbesserte sich entsprechend um 2,3 Prozentpunkte auf 33,2%.

Nahezu konstante **Abschreibungen** von 293,2 Mio € (im Vorjahr: 292,4 Mio €) führten zu einem deutlichen **EBIT**-Anstieg um 53,7 Mio € auf 365,1 Mio € (+17,2%).

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich von –76,1 Mio € auf –92,5 Mio € (–16,4 Mio €). Gründe für den Rückgang waren eine negative Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses sowie ein schlechteres Zinsergebnis (Zinserträge und Zinsaufwendungen). Die negative Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses stand im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Deri-

vaten. Das schlechtere Zinsergebnis war vor allem auf rückläufige Zinserträge zurückzuführen. Die Aktivierung von Bauzeitinsen wirkte sich im Geschäftsjahr 2014 mit einem Betrag von 13,4 Mio € (im Vorjahr: 14,1 Mio €) reduzierend auf den ausgewiesenen Zinsaufwand aus.

Trotz des schlechteren Finanzergebnisses lag das **EBT** aufgrund der deutlichen Verbesserung des EBITs um 37,3 Mio € über dem Vorjahreswert bei 272,6 Mio € (+15,9%). Trotz einer höheren **Steuerquote** von 34,5%, die auf höhere Steuerrückstellungen zurückzuführen war (im Vorjahr: 26,1%), nahm der **Jahresüberschuss** um 4,7 Mio € gegenüber dem Vorjahr auf 178,5 Mio € zu (+2,7%).

Entwicklung in den wesentlichen Beteiligungen

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

Wesentliche Beteiligungen

Konzern-Unternehmen	Anteil in %	Umsatz in Mio € ¹⁾			EBITDA in Mio €			EBIT in Mio €			Ergebnis in Mio €		
		2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %	2014	2013	Δ %
AMU Holdings Inc. ²⁾	100	20,6	–	–	3,8	–	–	0,9	–	–	1,1	–	–
Ljubljana ²⁾	97,99	7,2	–	–	1,7	–	–	–0,8	–	–	–0,6	–	–
Lima	70,01	214,3	208,0	3,0	76,7	71,3	7,6	61,8	57,7	7,1	32,1	26,4	21,6
Twin Star	60	60,7	101,1	–40,0	35,7	28,2	26,6	24,4	20,2	20,8	15,8	13,7	15,3
Antalya ³⁾	51/50	326,8	320,7	1,9	282,6	276,2	2,3	184,0	177,9	3,4	85,2	66,3	28,5
Pulkovo	35,5	369,9	586,8	–37,0	108,7	37,7	> 100	67,0	19,4	> 100	–291,7	–47,9	–
Hannover	30	142,0	141,5	0,4	27,1	24,5	10,6	7,2	3,0	> 100	1,1	–2,1	–
Xi'an ⁴⁾	24,5	142,6	133,5	6,8	59,2	53,8	10,0	23,3	16,6	40,4	11,1	10,3	7,8

¹⁾ Umsatz bereinigt um IFRIC 12: Lima 2014: 204,7 Mio € (2013: 193,8 Mio €); Twin Star 2014: 59,5 Mio € (2013: 49,6 Mio €), Pulkovo 2014: 241,3 Mio € (2013: 209,3 Mio €).

²⁾ Werte seit Fraport AG Anteilsverkauf

³⁾ Stimmrechtsanteil: 51 %, Dividendenanteil: 50 %.

⁴⁾ Werte gemäß Einzelabschluss.

Tabelle 8

Seit August 2014 erwirtschaftete die **AMU Holdings Inc.** Umsatzerlöse von 20,6 Mio €, ein EBITDA von 3,8 Mio €, ein EBIT von 0,9 Mio € und ein Ergebnis von 1,1 Mio €.

Das Konzern-Unternehmen **Ljubljana** erzielte seit Oktober 2014 Umsatzerlöse von 7,2 Mio €, ein EBITDA von 1,7 Mio €, ein EBIT von –0,8 Mio € und ein Ergebnis von –0,6 Mio €. Der negative EBIT- und Ergebnisbeitrag des Konzern-Unternehmens war im Wesentlichen auf das saisonale Geschäft der Gesellschaft zurückzuführen.

Das Konzern-Unternehmen **Lima** wies in 2014 ein Umsatz-, EBITDA-, EBIT- und Ergebniswachstum im einstelligen Mio-€-Bereich aus. Grund für die positive Ergebnisentwicklung war das Verkehrswachstum am Standort.

Der deutliche Umsatzrückgang des Konzern-Unternehmens **Twin Star** auf 60,7 Mio € (–40,0%) war im vergangenen Geschäftsjahr ausschließlich auf die geringere ergebnisneutrale Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 zurückzuführen. Bereinigt um die kapazitiven Investitionen entwickelte sich das Konzern-Unternehmen auf Umsatzebene deutlich positiv. Das EBITDA und das Ergebnis verbesserten sich ebenfalls spürbar.

Das Konzern-Unternehmen **Antalya** verzeichnete in 2014 einen deutlichen Ergebnisanstieg, der einerseits auf die starke Passagierentwicklung am Standort und andererseits auf geringere Zinsaufwendungen zurückzuführen war.

Bereinigt um die ergebnisneutrale umsatzseitige Erfassung kapazitiver Investitionen in Verbindung mit der Anwendung von IFRIC 12 wies das Konzern-Unternehmen **Pulkovo** in 2014 ein spürbares Umsatzwachstum aus, das auch die anhaltend gute Verkehrsentwicklung reflektierte. Höhere Abschreibungen resultierten vor allem aus der Terminal-Inbetriebnahme im Dezember 2013. Im Finanzergebnis des Unternehmens spiegelten sich ebenfalls negative Effekte aus der Terminal-Inbetriebnahme im Zusammenhang mit dem Wegfall der Aktivierungsmöglichkeit von Fremdkapitalkosten während der Bauphase wider. Darüber hinaus führte die Währungsumrechnung von Finanzverbindlichkeiten zu einer deutlichen Verschlechterung des Finanzergebnisses. In Summe führten die beiden Effekte zu einer spürbaren Verschlechterung des Ergebnisses von –47,9 Mio € auf –291,7 Mio €.

Die leicht positive Verkehrsentwicklung des Konzern-Unternehmens **Hannover** schlug sich auch im Umsatz und Ergebnis der Gesellschaft nieder. Positive Effekte resultierten auch aus geringeren Abschreibungen im Zusammenhang mit der Anpassung von Nutzungsdauern.

Das Konzern-Unternehmen **Xi'an** spiegelte in 2014 umsatz- und ergebnisseitig die positive Verkehrsentwicklung wider. Gedämpft wurde der Verkehrseffekt jedoch durch eine im August 2013 zusätzlich eingeführte Steuer sowie einen gestiegenen Material- und Personalaufwand.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose für das Geschäftsjahr 2014 (siehe auch Lagebericht 2013 ab Seite 22) ergaben sich im vergangenen Geschäftsjahr folgende Abweichungen:

Negative Umsatzeffekte resultierten im Bereich Retail aus einer veränderten Passagierstruktur und Kaufkraftverlusten bei umsatzstarken Retail-Nationen im Zusammenhang mit Währungskurseffekten.

Das EBIT der Fraport AG verbesserte sich deutlich auf 365,1 Mio € (Prognose: Wachstum bis zu etwa 350 Mio €). Grund hierfür waren nahezu konstante Abschreibungen (Prognose: leicht höhere Abschreibungen). Entsprechend lag das EBT spürbar, anstatt leicht, über dem Wert von 2013.

Die weiteren Kennzahlen der Ertragslage entwickelten sich innerhalb der Prognose.

Vermögens- und Finanzlage

Vermögens- und Kapitalstruktur

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** der Fraport AG blieb im Geschäftsjahr 2014 im Vergleich zum Vorjahreswert von 7.650,8 Mio € nahezu konstant bei 7.648,2 Mio €.

Das **Anlagevermögen** nahm insbesondere aufgrund von Investitionen in Finanzanlagen von 6.525,1 Mio € auf 6.892,6 Mio € (+5,6%) zu. Diese standen im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana sowie der AMU Holdings Inc. Das Anlagevermögen beinhaltet auch die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt aktivierten Aufwendungen für erweiterte Schutzaufgaben aus dem zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen vom 26. Mai 2014 in Höhe von 26,0 Mio € (vergleiche Seite 17 dieses Berichts). Das **Umlaufvermögen** reduzierte sich im Wesentlichen durch geringere Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten aufgrund der Tilgung von Finanzschulden, der Dividendenzahlung sowie der Kaufpreiszahlungen für den Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana sowie der AMU Holdings Inc. von 1.025,9 Mio € auf 659,5 Mio € (–35,7%).

Das **Eigenkapital** stieg von 2.624,3 Mio € auf 2.690,2 Mio € (+2,5%). Die **Eigenkapitalquote** (Eigenkapital abzüglich des zur Ausschüttung vorgesehenen Betrags) nahm im Vorjahresvergleich um 0,7 Prozentpunkte auf 33,5% zu (im Vorjahr: 32,8%). Trotz neuer Schuldscheindarlehen in Höhe von 400 Mio € lagen die **Verbindlichkeiten** mit 4.339,0 Mio € um 2,1% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.430,1 Mio €). Wesentlicher Grund hierfür waren niedrigere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Zusammenhang mit der Rückzahlung von Krediten sowie geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die **Liquidität**, bestehend aus liquiden Mitteln und frei handelbaren Wertpapieren, betrug zum 31. Dezember 2014 988,8 Mio € aus (im Vorjahr: 1.227,5 Mio €). Dem gegenüber standen kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 4.060,5 Mio € (im Vorjahr: 4.103,0 Mio €). Hieraus ergaben sich **Netto-Finanzschulden** von 3.071,8 Mio € (im Vorjahr: 2.875,5 Mio €) und eine **Gearing Ratio** von 120,0% (im Vorjahr: 114,6%). Zum Bilanzstichtag standen der Fraport AG freie Kreditlinien in Höhe von 471,8 Mio € (im Vorjahr: 502,2 Mio €) zur Verfügung.

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

Zugänge zum Anlagevermögen

Im Geschäftsjahr 2014 lagen die Zugänge zum Anlagevermögen bei 669,7 Mio € (im Vorjahr: 608,3 Mio €). Von diesem Betrag entfielen 264,4 Mio € auf Sachanlagen (im Vorjahr: 372,3 Mio €), 400,4 Mio € auf Finanzanlagen (im Vorjahr: 230,3 Mio €) sowie 4,9 Mio € auf immaterielle Vermögenswerte (im Vorjahr: 5,7 Mio €).

Schwerpunkte der Zugänge zum Sachanlagevermögen bildeten Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3. Die Zugänge beinhalteten zudem die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt aktivierten Aufwendungen für erweiterte Schutzauflagen aus dem zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen vom 26. Mai 2014 in Höhe von 26,0 Mio € sowie die Aktivierung von Bauzeitzinsen in Höhe von 13,4 Mio € (im Vorjahr: 14,1 Mio €).

Im Bereich der Finanzanlagen wurde im Wesentlichen in verbundene Unternehmen sowie in Wertpapiere investiert. Die Anteile an verbundenen Unternehmen betrafen insbesondere den Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana und den Erwerb der AMU Holdings Inc.

Kapitalflussrechnung

In Höhe von 535,2 Mio € lag der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (operativer Cash Flow)** im vergangenen Geschäftsjahr um 53,7 Mio € über dem Vorjahreswert (+11,2%). Grund für den Anstieg waren geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Verbindlichkeiten, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind.

Im Zusammenhang mit dem niedrigeren Investitionsvolumen sank der **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen** von 348,5 Mio € im Vorjahr auf 232,0 Mio € im Geschäftsjahr 2014. Der geringere Mittelabfluss führte zu einem positiven **Free Cash Flow** von 344,5 Mio €, verglichen mit dem Vorjahr entsprach dies einer Verbesserung um 172,4 Mio € (im Vorjahr: 172,1 Mio €). Einschließlich der Mittelab- und zuflüsse aus Finanzanlagen verzeichnete die Fraport AG im vergangenen Geschäftsjahr einen **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit** von 327,1 Mio € (im Vorjahr: 352,2 Mio €). Hierin enthalten waren auch die Mittelabflüsse für den Erwerb der Konzern-Unternehmen AMU Holdings Inc. und Flughafen Ljubljana.

Der **Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit** lag bei 312,9 Mio € (im Vorjahr: 377,5 Mio €). Wesentlicher Grund für die Reduzierung war die Veränderung von Finanzkrediten.

Der **Finanzmittelbestand** belief sich zum Ende des Geschäftsjahres 2014 auf 154,8 Mio €, ein Rückgang um 104,8 Mio € gegenüber 2013. 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 lässt sich der Finanzmittelbestand durch den Abzug des Cash-Poolings der Verbindlichkeiten in Höhe von 71,6 Mio € vom Kassenbestand und dem Guthaben bei Kreditinstituten von 226,4 Mio € herleiten.

Finanzierungsanalyse

Unverändert verfolgte das Finanzmanagement der Fraport AG in 2014 eine ausgewogene Mittelbeschaffung über den operativen Cash Flow und eine breit aufgestellte Fremdfinanzierungsbasis mit einem ausgewogenen Fälligkeitsprofil. Zum Bilanzstichtag zeigte sich ein ausgewogener Finanzierungsmix bestehend aus: bilateralen Krediten (23,2%), Anleihen (23,5%), Kreditmitteln durch Förderkreditinstitute (19,1%) sowie Schuldscheindarlehen (34,2%).

Zur Reduzierung der Zinsrisiken aus variabel verzinsten Kreditaufnahmen wurden teilweise Zinssicherungsgeschäfte geschlossen. Das sich hierauf beziehende Nominalvolumen betrug zum Jahresende 1.200 Mio €. In Summe wiesen die Finanzverbindlichkeiten eine verbleibende durchschnittliche Restlaufzeit von 5,2 Jahren bei einer durchschnittlichen Zinsbindungsdauer von 4,0 Jahren nach Absicherung aus. Unter Berücksichtigung der Zinssicherungsgeschäfte lag der variable Anteil der Bruttoverschuldung der Fraport AG bei annähernd 30%, der fixe Anteil bei rund 70% (variabler Anteil im Vorjahr: annähernd 40%, fixer Anteil: rund 60%). Der Fremdkapitalkostensatz nach Zinssicherungsmaßnahmen betrug 3,5% (im Vorjahr: 3,6%).

in Mio €	2014 ¹⁾	2013	Veränderung	Veränderung in %
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	259,6	507,7	-248,1	-48,9
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	535,2	481,5	53,7	11,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ohne Geld- und Finanzanlagen	-232,0	-348,5	116,5	-
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit inklusive Geld- und Finanzanlagen	-327,1	-352,2	25,1	-
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-312,9	-377,5	64,6	-
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	154,8	259,6	-104,8	-40,4

¹⁾ Erstanwendung DRS 21 in 2014; Zahlen 2013 wurden entsprechend angepasst.

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

Fremdkapitalstruktur

Finanzierungsart	Jahr der Aufnahme	Nominalvolumen in Mio €	Fälligkeit	Tilgungsart	Verzinsung	Zinssatz
Schuldscheindarlehen	2008	263	2015	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
		257	2017	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2009	14	2017	endfällig	überwiegend variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2010	35	2020	endfällig	variabel	6-Monats-EURIBOR + Marge
	2012	300	2020	endfällig	überwiegend fix	6-Monats-EURIBOR + Marge
			2022			
			2030			
	2012	60	2020	endfällig	fix	2,74 % p. a.
			2022			3,06 % p. a.
	2013	50	2028	endfällig	fix	4,0 % p.a.
2014	350	2021	endfällig	fix	1,436 % p.a.	
2014	50	2021	endfällig	fix	1,436 % p.a.	
Fördermittel-Darlehen EIB/WiBank	2009	770	2016–2019	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 Darlehen	1993–2012	931,3 (überwiegend in € denominiert)	2015–2028	überwiegend endfällig	überwiegend variabel	1/3/6/12-Monats-EURIBOR/ CHF-Libor + Marge

Tabelle 10

Die vertraglichen Vereinbarungen der Finanzschulden der Fraport AG beinhalten mit einer Negativverpflichtung („Negative Pledge“) und einer Gleichrangerklärung („Pari Passu“) zwei übliche Kreditklauseln. Lediglich bei den Fördermittel-Darlehen bestehen unter anderem allgemein gängige Kreditklauseln bezüglich Änderungen in der Gesellschafterstruktur und der Beherrschung der Gesellschaft (sogenannte Change of Control Klausel). Sofern sich daraus bei Eintritt nachweislich

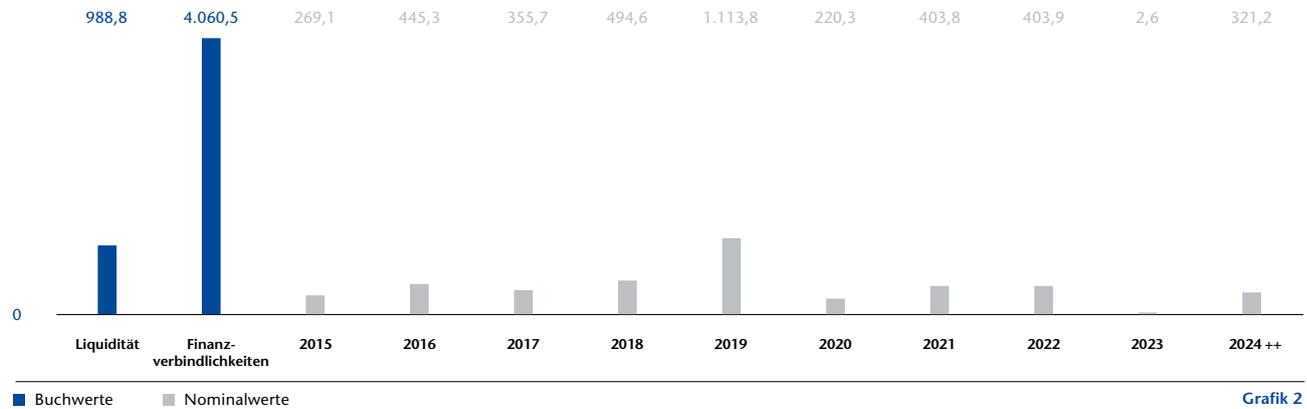
die Bonität der Fraport AG verschlechtert, haben die Darlehensgeber ab einer bestimmten Schwelle das Recht, die Darlehen vorzeitig fällig zu stellen.

Ausgewogene Finanzstruktur zum Bilanzstichtag

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

Fälligkeitsprofil der Fraport AG

in Mio €



Grafik 2

Liquiditätsanalyse

Die Strategie zur breiten Diversifizierung von Anlagen in Unternehmensanleihen wurde im Geschäftsjahr 2014 fortgeführt. Die wesentlichen Merkmale der Anlageinstrumente der Fraport AG hinsichtlich der Art, Restlaufzeit und Verzinsung sind der Tabelle zu entnehmen:

Anlagestruktur der Fraport AG

Anlageart	Marktwerte ¹⁾ in Mio €	Restlaufzeit in Jahren	Verzinsung
Schuldscheindarlehen	22,5	2,7	variabel
	28,1	1,5	fix
Tagesgeld	0,0	–	fix
Termingeld	210,0	0,7	fix
Anleihen	172,1	2,4	variabel
	485,9	2,9	fix
davon Staaten	10,5	2,4	fix
davon Finanztitel	150,1	1,6	variabel
	88,2	2,2	fix
davon Versicherungen	6,7	3,2	fix
davon Industrie	22,1	4,0	variabel
	380,6	3,1	fix
Commercial Paper	69,9	1,8	fix

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

Tabelle 11

Die Industrie-Schuldscheindarlehen, -Anleihen und -Commercial Paper verteilen sich zum 31. Dezember 2014 auf folgende Industriezweige (Marktwerte: 487,7 Mio €):

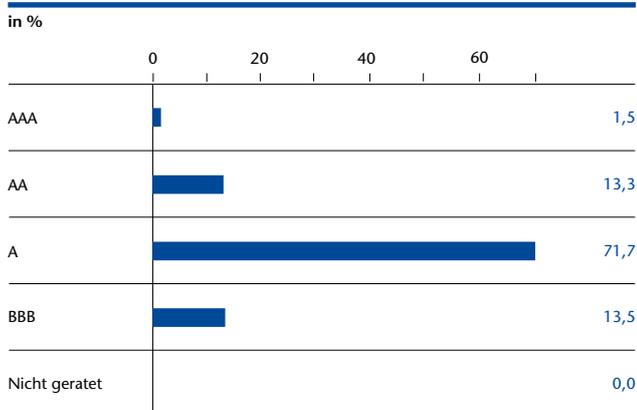
Verteilung der Industrieanlagen



Grafik 3

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

Ratingstruktur der Anlagen



Grafik 4

In 2014 wurden erstmals unterjährig nicht geratete Industrie-Anleihen sowie -Commercial Papers erworben. Zum Bilanzstichtag befanden sich allerdings ausschließlich geratete Assets im Industrie-Portfolio.

Im Rahmen des Asset-Managements konnte auf Basis eigener Ermittlungen über das gesamte Wertpapier-Portfolio eine Performance von nahezu 2% realisiert werden. Die Kosten der Liquiditätshaltung (Cost of Carry), die nach dem Schichtenbilanzprinzip ermittelt werden, wiesen zum 31. Dezember 2014 einen Wert von 0,84% (8,2 Mio €) aus.

Bedeutung außerbilanzieller Finanzinstrumente für die Finanzlage

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

Rating

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

Dividende für das Geschäftsjahr 2014 (Gewinnverwendungsvorschlag)

Der Vorstand beabsichtigt, der Hauptversammlung 2015 eine Dividende von 1,35 € je Aktie vorzuschlagen. Verglichen mit dem Vorjahr entspricht dies einer Erhöhung um 0,10 € beziehungsweise 8,0% (prognostizierte Entwicklung des Lageberichts 2013: im Vorjahresvergleich mindestens stabile Dividende). Bezogen auf den Aktienschlusskurs 2014 von 48,04 € ergäbe sich hieraus eine Dividendenrendite von 2,8% (im Vorjahr: 2,3%). Der hierfür vorgesehene Bilanzgewinn von 124,7 Mio € (im Vorjahr: 115,4 Mio €) würde damit – im Verhältnis zum Jahresüberschuss 2014 der Fraport AG von 178,5 Mio € – einer

Ausschüttungsquote von 69,9% (im Vorjahr: 66,4%) beziehungsweise – im Verhältnis zu dem den Gesellschaftern der Fraport AG zurechenbaren Konzern-Ergebnis von 234,7 Mio € – von 53,1% entsprechen (im Vorjahr: 52,2%).

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose des Lageberichts 2013 gab es bezüglich der Vermögens- und Finanzlage folgende Abweichungen:

Aufgrund eines stärker als geplant rückläufigen Investitionsvolumens und einer besser als geplanten Entwicklung des operativen Cash Flows lag der Free Cash Flow deutlich über dem Wert des Geschäftsjahres 2013 (Prognose: leichte Verbesserung). Trotz der besseren Free Cash Flow-Entwicklung ging die Liquidität im Zusammenhang mit der Akquisition der AMU Holdings Inc. und dem Erwerb der Anteile am Flughafen Ljubljana stärker zurück als prognostiziert. Korrespondierend stiegen die Netto-Finanzschulden über den Erwartungen und die Gearing Ratio erhöhte sich (Prognose: leicht unter dem Niveau von 2013). Aufgrund neuer Schuldscheindarlehen blieb die Bilanzsumme nahezu konstant (Prognose: geringfügiger Rückgang).

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kundenzufriedenheit und Produktqualität

Globalzufriedenheit

Als Resultat der in den vergangenen Geschäftsjahren ergriffenen Maßnahmen der Service-Initiative „Great to have you here!“ ist es – bei gestiegenen Passagierzahlen – gelungen, die Globalzufriedenheit der Passagiere am Standort Frankfurt in 2014 auf dem Vorjahresniveau von rund 80% zu halten. Positiv wirkte sich unter anderem die Einführung eines unbegrenzt freien WLAN-Angebots in den Terminals seit 1. Juli 2014 aus.

Am Standort Antalya lag die Zufriedenheit der Kunden in Höhe von 79,8% um 0,7 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres (im Vorjahr: 79,1%). Der Flughafen in Lima erreichte unverändert einen hohen Wert zufriedener Passagiere von 95,0% (im Vorjahr: 95,0%). An den Flughäfen in Varna und Burgas verbesserten sich die Zufriedenheitswerte aufgrund der Terminal-Inbetriebnahmen an beiden Standorten von 86,5% auf 97,0%. Aufgrund der anteiligen Einbeziehung war für den Standort Ljubljana kein Zufriedenheitswert zu ermitteln, der die Fraport AG betraf.

Pünktlichkeitsquote

In 2014 wirkten sich am Standort Frankfurt unverändert die zusätzlichen Kapazitäten aus der Landebahn Nordwest und der Terminal-Erweiterung A-Plus fördernd auf die Pünktlichkeitssituation aus. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 81,1% konnte der hohe Vorjahreswert jedoch nicht ganz erreicht werden (2013: 82,3%). Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2013 entwickelte sich in 2014 das erste Halbjahr

zunächst deutlich besser. Das hohe Passagieraufkommen in den Sommermonaten, die Auswirkungen der Streiks (insbesondere im vierten Quartal) und Witterungseinflüsse führten jedoch im zweiten Halbjahr zu einer niedrigeren Pünktlichkeitsquote.

Gepäck-Konnektivität

Die Gepäck-Konnektivität betrug im vergangenen Geschäftsjahr am Standort Frankfurt 98,6% und lag damit um 0,2 Prozentpunkte über dem Wert des Vorjahres. Insbesondere in den Monaten Februar und März 2014 entwickelte sich die Konnektivität besser als im Vorjahresvergleich.

Anlagenverfügbarkeitsquote

Die Anlagenverfügbarkeitsquote erreichte im Geschäftsjahr 2014 einen Wert von durchschnittlich 97,8% und lag damit um 3,0 Prozentpunkte über dem Niveau des Vorjahres. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum verbesserte sich insbesondere die Verfügbarkeit der Aufzüge (durchschnittlich 97,7% zu 95,0%) und der Fahrtreppen (durchschnittlich 96,8% zu 92,2%). Mit einer durchschnittlichen Verfügbarkeit von 99,8% waren die Fluggastbrücken im Berichtszeitraum nahezu jederzeit erreichbar (im Vorjahr: 99,7%).

Attraktivität als Arbeitgeber

Mitarbeiterzufriedenheit

Die Durchschnittsnote der Mitarbeiterzufriedenheit lag im vergangenen Geschäftsjahr bei 3,14 und war damit gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen stabil (im Vorjahr: 3,12). Zur Verbesserung des direkten Arbeitsumfelds wurden in 2014 über 150 Einzelmaßnahmen initiiert. Dadurch konnten trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen einzelne Aspekte der Mitarbeiterzufriedenheit verbessert werden. Die Rücklaufquote der Befragung betrug 59% (im Vorjahr: 60%). Ab dem Geschäftsjahr 2015 wird die Mitarbeiterzufriedenheit mittels einer Online-Befragung erhoben.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle stieg im Geschäftsjahr 2014 von 663 auf 742. Im Vorjahresvergleich verzeichnete insbesondere der Strategische Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste mehr Arbeitsunfälle.

Vergleich zur prognostizierten Entwicklung

Verglichen mit der Prognose des Lageberichts 2013 gab es bezüglich der nicht finanziellen Leistungsindikatoren folgende Abweichungen:

Entgegen der Prognose konnte die Mitarbeiterzufriedenheit trotz zahlreicher Verbesserungsaktivitäten gegenüber dem Vorjahr nicht gesteigert werden. Die Gründe hierfür lagen in erster Linie in den anhaltend unsicheren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen insbesondere im Bereich der Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste. Trotz anhaltender Arbeitsschutzschulungen konnte die Gesamtzahl der Arbeitsunfälle im Vergleich zu 2013 nicht reduziert werden.

Die weiteren Prognosen wurden eingehalten.

Beschäftigte

Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Strategischer Geschäftsbereich	2014	2013	Veränderung	Veränderung in %
Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit	1.198	1.149	49	4,3
Airport Security Management	1.009	1.070	-61	-5,7
Bodenverkehrsdienste	5.177	5.424	-247	-4,6
Handels- und Vermietungsmanagement	366	412	-46	-11,2
Weitere Bereiche	2.975	2.937	38	1,3
Gesamt	10.725	10.992	-267	-2,4

Tabelle 12

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl der Fraport AG, ohne Auszubildende und Freigestellte, reduzierte sich um 267 Mitarbeiter auf 10.725 Beschäftigte (-2,4%). Insgesamt 7.750 Beschäftigte waren in den vier Strategischen Geschäftsbereichen der Fraport AG tätig (im Vorjahr: 8.055 Beschäftigte). Im Strategischen Geschäftsbereich „Flugbetriebs- und Terminalmanagement, Unternehmenssicherheit“ stieg die Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt um 49 Personen, unter anderem aufgrund der Rückkehr von Mitarbeitern aus einem Tochterunternehmen. In den Bereichen Airport Security Management und Bodenverkehrsdienste waren Rückgänge um 61 beziehungsweise 247 Beschäftigte zu verzeichnen. Gründe für die Reduzierungen waren eine fluktuationsbedingt rückläufige Beschäftigung sowie eine stärkere Beschäftigung in den Tochterunternehmen der Fraport AG zur Optimierung des Personalmixes. Die Verringerung des Personalbestands im Strategischen Geschäftsbereich „Handels- und Vermietungsmanagement“ resultierte aus internen Umstrukturierungsmaßnahmen von Beschäftigten zu den weiteren Bereichen.

Der Anteil der weiblichen Beschäftigten sank in 2014 gegenüber dem Vorjahr auf 19,1% (im Vorjahr 19,4%). Im Berichtszeitraum überschritt der Anteil der Schwerbehinderten mit 11,1% erneut die gesetzliche Mindestquote von 5% (im Vorjahr: 11,2%). Die Quote der ausländischen Beschäftigten (ohne deutsche Staatsangehörige mit Migrationshintergrund) blieb mit 15,1% auf dem Vorjahresniveau. Die durchschnittliche Zahl der Auszubildenden veränderte sich von 325 auf 310 Auszubildende. Die Fluktuationsquote lag bei 1,9% (im Vorjahr: 1,5%).

Forschung und Entwicklung

Als Dienstleistungsunternehmen betreibt die Fraport AG keine Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Jedoch dienen der Gesellschaft Verbesserungsvorschläge und Innovationen der Beschäftigten als Faktoren zur Erhöhung der eigenen Produktqualität und damit zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 28).

Im Rahmen des Ideenmanagements nutzt die Fraport AG konsequent das Potenzial der eigenen Mitarbeiter. Auch im vergangenen Geschäftsjahr wurde ein „Ideen-Tag“ durch das Ideenmanagement ausgerichtet und erneut ein Innovationspreis ausgeschrieben, der im ersten Halbjahr 2015 verliehen wird. Insgesamt wurden in 2014 874 Ideen eingereicht und 49 Ideen umgesetzt (im Vorjahr: 1.093 Ideen, 74 Umsetzungen).

Im Innovationsmanagement vernetzt sich die Fraport AG unter anderem – im Sinne einer „open innovation“ – gezielt mit Unternehmen der eigenen Wertschöpfungskette sowie mit „best practice“-Unternehmen anderer Branchen. In diesem Jahr wurde die Zusammenarbeit mit dem HOLM – House Of Logistics And Mobility weiter vertieft. Der Mehrwert liegt hier in der koordinierten Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen, insbesondere aber auch der regionalen wissenschaftlichen Einrichtungen, um zukunftsweisende Logistikprojekte und neue technologische Entwicklungen zu unterstützen und damit die Attraktivität des Standortes Frankfurt weiter zu steigern.

Nachtragsbericht

Im Rahmen einer diversifizierten Finanzierungsstruktur hat die Fraport AG in 2006 ein Schweizer Franken-Darlehen mit einem Volumen von 72,9 Mio CHF und Fälligkeit im Mai 2016 aufgenommen. Gegen Währungskursschwankungen bestehen keine Absicherungen, da die Fraport AG grundsätzlich nur liquiditätswirksame Transaktionsrisiken sichert, nicht aber Translationsrisiken. Mit Einstellung der €-Stützungskäufe durch die Schweizer Nationalbank unterliegt das CHF-Darlehen seit dem 15. Januar 2015 erhöhten Währungsschwankungen. Ausgehend von einem paritätischen Kursverhältnis zwischen dem € und dem CHF ist vor diesem Hintergrund der zum Zeitpunkt der Fälligkeit in 2016 in € zu erstattende Gegenwert mit rund 12 Mio € höher anzusetzen. Dieser Betrag könnte sich bereits zum Stichtag des nächsten Quartals, ausgehend von einer bis dahin unveränderten Situation, negativ auf das Finanzergebnis der Fraport AG auswirken.

Auf der Hauptversammlung der Aerodrom Ljubljana, d.d. vom 19. Januar 2015 wurde mit 99,954% der Stimmen der Squeeze-out der verbliebenen Minderheitsaktionäre beschlossen. Im Anschluss an die Registrierung des Beschlusses wird die Fraport AG die restlichen Anteile der Gesellschaft übertragen bekommen und 100% an der Aerodrom Ljubljana, d.d. halten. Der Squeeze-out wird keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Fraport AG haben.

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

Prognosebericht

Gesamtaussage des Vorstands

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen, deren Zuschlag die Fraport AG im November 2014 durch die staatliche griechische Privatisierungsgesellschaft HRADF erhalten hat, Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Aufgrund der Neuwahl des griechischen Parlaments am 25. Januar 2015 und des vollzogenen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Der Vorstand prognostiziert die mittelfristige Unternehmensentwicklung daher in Abhängigkeit der Vertragsabschlüsse. Dabei wird zunächst die organische Entwicklung der Fraport AG (ohne Vertragsabschlüsse) prognostiziert, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen, da zunächst die vergleichbare Unternehmensentwicklung des vergangenen Geschäftsjahres präsentiert wird.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum erwartet der Vorstand, dass sich das prognostizierte globale Wirtschaftswachstum positiv auf die Passagierentwicklung der Flughäfen mit Beteiligung der Fraport AG auswirken wird. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden sich insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte am Standort Frankfurt umsatzsteigernd auswirken. Negative Effekte erwartet der Vorstand insbesondere aus höheren Personalaufwendungen, die im Zusammenhang mit Tarifierhöhungen stehen werden, sowie aus einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand. An den Standorten außerhalb von Frankfurt erwartet der Vorstand weiterhin eine insgesamt positive Entwicklung des bestehenden Portfolios. Trotz einer unverändert schwierigen Prognostizierbarkeit des Finanzergebnisses, die aus zukünftigen Änderungen des Zins- und Währungskursniveaus resultiert, erwartet der Vorstand auch aufgrund höherer Erträge aus Beteiligungen eine nachhaltige Verbesserung des Jahresüberschusses.

Kurzfristig erwartet der Vorstand – trotz Investitionen in Instandhaltungsmaßnahmen und dem für 2015 geplanten Baubeginn von Terminal 3 – positive Free Cash Flows, sodass die Netto-Verschuldung und Gearing Ratio anteilig zurückgeführt werden. Im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristigen Investitionsbedarf am Standort Frankfurt sowie am Standort Lima erwartet der Vorstand eine erneute, vorübergehende Belastung der Netto-Verschuldung und Gearing Ratio. Die finanzielle Situation bewertet der Vorstand unverändert als stabil. Wesentliche Risiken für den Fortbestand der Gesellschaft sind nicht erkennbar. Abgesehen von dem Erwerb der Konzessionsverträge zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen sind keine weiteren bedeutenden Akquisitionen oder Unternehmensverkäufe im Prognosezeitraum enthalten.

Der geplante Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird sich auf die mittelfristig erwartete Entwicklung vor allem durch die Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € auswirken. In Abhängigkeit der Finanzierung der einmaligen Zahlung sowie des Zeitpunkts des Abschlusses der Transaktion wird es zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden von bis zu etwa 1 Mrd € kommen. Auch die Gearing Ratio und die Bilanzsumme werden deutlich ansteigen. Die höhere Netto-Verschuldung wird sich zudem negativ auf das Zinsergebnis der Fraport AG auswirken. Trotz der negativen Zinseffekte erwartet der Vorstand im Prognosezeitraum eine nachhaltige Verbesserung des Jahresüberschusses.

Risiko- und Chancenbericht

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

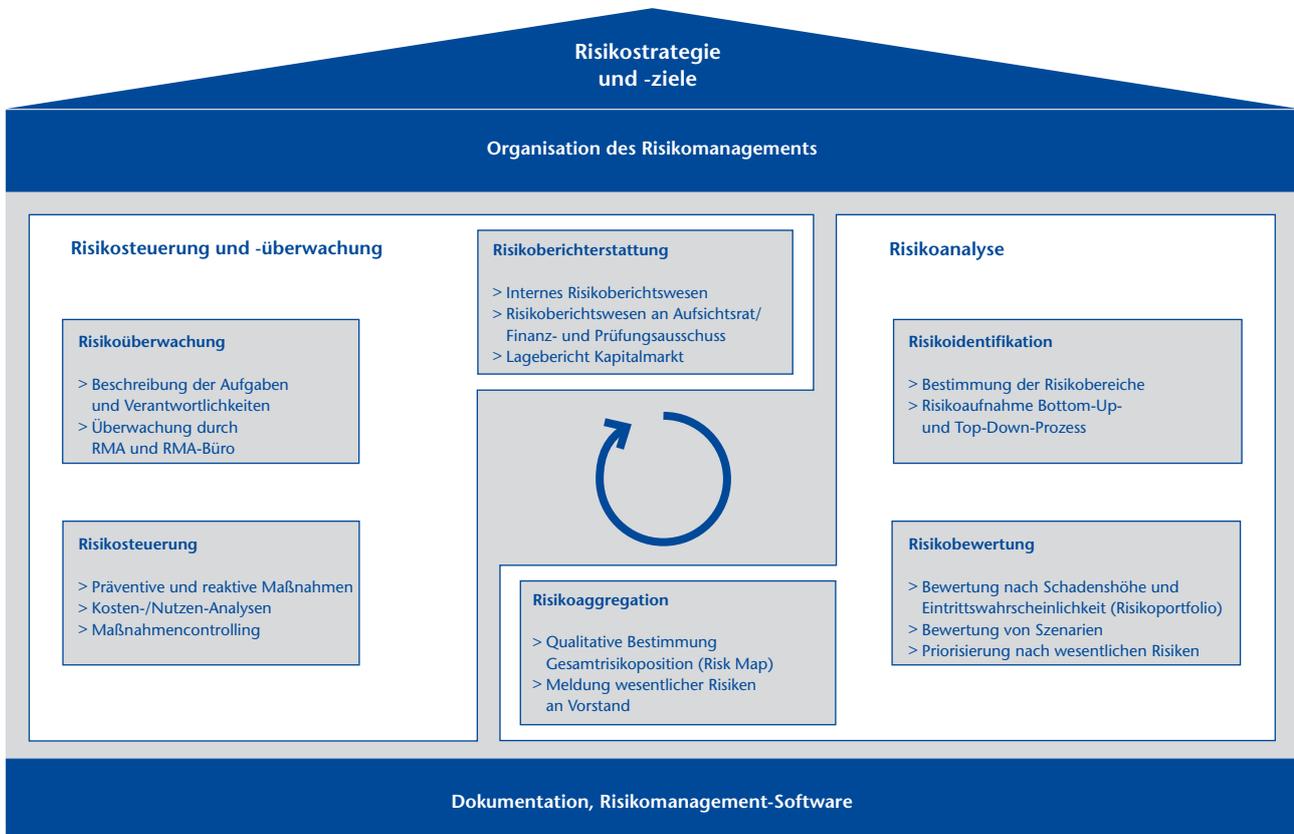
Risikostrategie und -ziele

Bei der 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. Sicherergestellt wird dies durch ein umfassendes Risiko- und Chancenmanagement, welches gewährleistet, dass Risiken und Chancen frühzeitig identifiziert, einheitlich bewertet, gesteuert, überwacht und durch eine systematische Berichterstattung transparent kommuniziert werden.

Aus dieser Zielsetzung leiten sich die folgenden Grundsätze ab:

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

Risikomanagement-System



Grafik 5

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

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

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

Die zentrale IKS-Organisation unterstützt bei der Implementierung des standardisierten Internen Kontrollsystems und legt jährlich im Rahmen eines Scoping-Verfahrens fest, welche Konzern-Unternehmen in einen Dokumentations- und Selbstbeurteilungsprozess (sogenanntes Control Self Assessment) hinsichtlich der Wirksamkeit der wesentlichen Prozesskontrollen und der sich anschließenden jährlichen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat einzubeziehen sind. Durch die Verknüpfung des Risikomanagement-Systems mit dem Internen Kontrollsystem wird eine umfassendere Transparenz über die vorhandenen wesentlichen Risiken geschaffen sowie ein geschlossener „Risiko-Workflow“ etabliert.

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 Risikofrüherkennungs-System der Fraport AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen untersucht. Es erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches System gestellt werden.

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

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

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

Risikomanagement bei Konzern-Unternehmen

Die Richtlinie zum Risikomanagement-System der Fraport AG enthält darüber hinaus Vorgaben für die Fraport-Konzern-Unternehmen, 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 setzt die Fraport AG eine integrierte Risikomanagement-Softwarelösung ein.

1) Identifikation und Meldung von Risiken

Die Identifikation von Risiken erfolgt mittels unterschiedlicher Instrumente in erster Linie durch die operativen Geschäfts-, Service- und Zentralbereiche der Fraport AG sowie die Konzern-Unternehmen. 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 und die Eintrittswahrscheinlichkeit 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 vorwärtsrollierende 24-Monats-Zeitraum. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Risikoverantwortlichen Risiken nur aus einer kurzfristigen Perspektive betrachten und bewerten; insbesondere mögliche infrastrukturelle Risiken werden entsprechend ihrer längerfristigen Auswirkungen beobachtet. Bei der Bewertung wird die potenzielle Auswirkung (= Schadensstufe) in 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 Bruttorisiko stellt dabei die größtmögliche negative (finanzielle) Auswirkung vor risikomindernden Maßnahmen dar. Das Nettorisiko stellt die erwartete verbleibende (finanzielle) Auswirkung nach Einleitung beziehungsweise Umsetzung risikomindernder Maßnahmen dar. Die Risikoeinschätzung in diesem Bericht spiegelt nur das Nettorisiko wider.

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).

3) Risikosteuerung

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

4) Risikoaggregation und -berichterstattung

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

Berichtsmatrix

↑ Eintrittswahrscheinlichkeit	wahrscheinlich ≥ 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Unternehmen	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
	möglich ≥ 10 % – 50 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Unternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
	niedrig bis 10 %	Strategische Geschäftsbereiche, Service- und Zentralbereiche/ Konzern-Unternehmen	RMA	Finanz- und Prüfungsausschuss/ Vorstand, RMA
		klein ≥ 0,5 Mio €	mittel ≥ 2,5 Mio €	hoch ≥ 10,0 Mio €
		→ Schadensstufe		

Grafik 6

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 2014

Im Jahr 2014 wurde die Risikomanagement-Richtlinie der Fraport AG überarbeitet und eine Konzern-Richtlinie für die einzubeziehenden Konzern-Unternehmen und Beteiligungen erstellt. Diese Richtlinien wurden vom Vorstand verabschiedet und traten im Januar 2015 in Kraft. Im Rahmen der Überarbeitung/Erstellung der Richtlinien wurde die Risikomatrix, mit Ihren Dimensionen Schadens-, Wahrscheinlichkeits- sowie Risikostufe neu definiert und jeweils um eine weitere Stufe ergänzt, woraus mit der Gültigkeit der Richtlinien zum Januar 2015 eine 4x4 Risikomatrix bei der Fraport AG Anwendung findet.

Des Weiteren hat die Fraport AG im Jahr 2014 ein strukturiertes Verfahren zum Monitoring von Maßnahmen zur Risikominimierung/-steuerung eingeführt. Dabei werden die relevanten Maßnahmen hinsichtlich ihres Inhalts und Verlaufs überprüft, um insbesondere deren Implementierung und Wirksamkeit zu verfolgen sowie die Qualität der Dokumentation sicherzustellen.

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 Einzelabschlussenebene nach den deutschen handels- und aktienrechtlichen Vorschriften. Zur Sicherstellung einer einheitlichen und ordnungsmäßigen Bilanzierung hat die Fraport AG eine HGB-Bilanzierungsrichtlinie entwickelt.

Die Rechnungslegung bei der Fraport AG erfolgt, soweit möglich, dezentral durch Nebenbuchhaltungen (Kreditoren, Debitoren, Anlagenbuchhaltung, Treasury, Buchhaltungen der dezentralen Fachbereiche). Die Hauptbuchhaltung/Bilanzierung erstellt im Rahmen der Abschlussarbeiten Hauptbuch-Abschlussbuchungen, die nicht dezentral vorgenommen werden können. 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 Rechnungslegungsprozess auch die Bewertung von Forderungen, das heißt die Bildung von Wertberichtigungen, beinhaltet. In der Anlagenbuchhaltung beinhaltet das abgeschlossene Nebenbuch durchgeführte planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen. Das Treasury ist neben den dort durchgeführten operativen Nebenbuchprozessen (inklusive Cash Pooling) für die Bereitstellung erforderlicher Informationen zur Abbildung der Finanzinstrumente im Hauptbuch verantwortlich.

Nach Abschluss der Nebenbücher werden in der Hauptbuchhaltung/Bilanzierung der Fraport AG die erforderlichen Abschlussbuchungen durchgeführt, was auch die Durchführung von nachgelagerten, manuellen Überwachungskontrollen beinhaltet. Im Wesentlichen betrifft dies die Bereiche sonstige Rückstellungen, Pensions- und Personalrückstellungen, Finanzanlagen und -instrumente, Eigenkapital sowie die Aufwands- und Erlösabgrenzungen. Die Ermittlung und Buchung der Ertragsteuern sowie die Durchführung diesbezüglicher manueller Anwendungs- und Überwachungskontrollen erfolgt durch die Steuerabteilung. Bei der Bewertung von Rückstellungen, im Wesentlichen Pensions- und Personalrückstellungen, 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 weiterhin mit gebremster 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. Dies gilt insbesondere für das Gros der EU-Länder und für Japan. Die Wirtschaftsdynamik der Schwellenländer ist zwar weiterhin 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. Die größeren Volkswirtschaften Lateinamerikas, aber auch Russland, stagnieren oder wachsen derzeit nur moderat.

Trotz der insgesamt etwas positiveren Weltwirtschaftsprognosen für das Geschäftsjahr 2015 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43) bestehen unverändert Risiken, die sich aus den wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen ergeben können. Ein erneutes Aufflackern der europäischen Schuldenkrise, zum Beispiel infolge von Insolvenzen im Bankensektor oder politischer Rahmenbedingungen innerhalb der EU, einer Eskalation des politischen Protests gegen die Reformmaßnahmen und die Eurowährung, ein Verwerfen der Defizitziele und des eingeleiteten Reformkurses, Turbulenzen in Schwellenländern, eine Verschärfung der politischen und militärischen Konflikte in der Ukraine und in Nahost 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 sich mit den Kongresswahlen in den USA verschiebenden Mehrheitsverhältnisse (politischer Patt), stellen ein – wenn auch vergleichsweise geringeres – Risiko dar. Die in den öffentlichen Medien diskutierten Risiken in China (verlangsamtes Wachstum), Japan (Rezession) und Russland (anhaltende Sanktionen und Einnahmeneinbruch durch Ölpreisverfall) wie auch in verschiedenen Schwellenländern könnten Dämpfungen auf die Weltwirtschaft und in der Folge auf die exportorientierte deutsche Wirtschaft haben, mit Wirkung auch auf das Flughafen-Geschäft 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 in gewissem Umfang 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 Rohöl- und Kerosin-Preissteigerungen haben. Darüber hinaus können eingeschränkte Überflugmöglichkeiten über Krisenherde wie der Ukraine, Syrien oder dem Irak zu weiteren Angebotseinschränkungen führen.

Als internationales Luftverkehrsdrehkreuz hat der Flughafen Frankfurt in der Vergangenheit davon profitiert, dass die Fluggesellschaften in Krisenzeiten ihr Geschäft tendenziell eher in der Fläche zurückführen 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 Dienstreisen) direkten oder indirekten Einfluss auf das Geschäft der Fraport AG haben. Währungskursschwankungen, Arbeitslosigkeit und Änderungen im Konsumverhalten, soweit sie das Kaufverhalten von Passagieren beeinflussen, können die Ertragsentwicklung der Fraport AG darüber hinaus auch im Retail-Geschäft verändern. Die von der Fraport AG derzeit vermieteten Gebäude und Flächen werden überwiegend von Fluggesellschaften oder von Unternehmen 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 und der zunehmende Wettbewerbsdruck in allen Verkehrsbereichen haben in der Vergangenheit zu Konsolidierungen und teils auch zu Insolvenzen geführt, die auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden können. Änderungen in den Allianz-Systemen verändern immer wieder die Kunden- und Angebotsstruktur, teils auch verbunden mit der Umorientierung des Angebots auf andere Flughafen-Standorte.

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 der Luftverkehrsteuer, des EU-Emissionshandels, der CO₂-Regulierung, Lärmschutzauflagen 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. Nicht ausgeschlossen werden können auch Risiken, die eher mittel- bis langfristig in Form einer Schwächung der Wettbewerbsstärke europäischer Fluggesellschaften und in der Folge europäischer Flughäfen bestehen.

Darüber hinaus kann die Entstehung neuer beziehungsweise Entwicklung bestehender 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 2015 unterliegenden Verkehrsprämissen wurden mit einer Wachstumsannahme von zum Beispiel 2% 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. Die neue EU-Kommission hat im Dezember 2014 im Rahmen der Veröffentlichung ihres Arbeitsprogramms die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste gestoppt, da eine politische Einigung zu diesem Thema nicht absehbar ist. Damit wird der von der letzten EU-Kommission geplante Gesetzgebungsprozess zur Revision der BADV-Richtlinie durch die neue EU-Kommission nicht weiterverfolgt. Unabhängig davon erfordert jedoch die Marktentwicklung im Strategischen Geschäftsbereich Bodenverkehrsdienste auch weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen zur Erzielung deutlich verbesserter Aufwands- und Umsatzrelationen.

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 € in qualifizierte Entwässerungssysteme erforderlich werden. Für den Bereich der Startbahn West wurde am 18. August 2014 eine wasserrechtliche Anordnung erlassen. Für den Teil der Startbahn West südlich des Tunnels ist eine qualifizierte Entwässerung umzusetzen. Für den nördlichen Teil der Startbahn West ist eine qualifizierte Entwässerung weiterhin abhängig von den Messergebnissen der neu gebauten Grundwassermessstellen (nachgewiesener Eintrag von Enteisungsmitteln ins Grundwasser).

Zur Entwässerung des Parallelbahnsystems sind in der Anordnung keine Auflagen zur Realisierung einer qualifizierten Entwässerung enthalten. Die Schadensstufe wird unverändert als „hoch“ und die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „möglich“ eingeschätzt.

Risiken im Zusammenhang mit dem Flughafen-Ausbau

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

Es besteht das Risiko, dass das bestehende Nachtflugverbot die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Standorts langfristig 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 AG/Lufthansa Cargo AG 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 tätigen Investitionen durch die Planergänzungsbeschlüsse vom 30. April 2013 (Schallschutz für gewerblich genutzte Immobilien), vom 10. Mai 2013 und 26. Mai 2014 (Schutzauflagen bezüglich Wirbelschleppen) zum 31. Dezember 2014 auf zirka 2.371 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 „niedrig“ 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 abzusichernden Risikos. Derivate werden nicht zu Handels- oder Spekulationszwecken verwendet. Zur Überprüfung der Risikopositionen werden regelmäßig Simulationsrechnungen unter Verwendung verschiedener Worst-Case- und Marktszenarien durch das Risikocontrolling vorgenommen. Über die Ergebnisse wird der Finanzvorstand regelmäßig informiert. Für das effiziente Marktrisikomanagement ist das Treasury der Fraport AG verantwortlich. Gesteuert werden grundsätzlich nur Risiken, die einen Einfluss auf den Cash Flow des Unternehmens haben. Offene 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 Marktzinssniveaus ein negativer Marktwert der Zinssicherungsinstrumente ergibt beziehungsweise verstärkt. Diese Veränderungen können sich je nach Klassifizierung des Derivats erfolgswirksam innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung oder auch im Eigenkapital auswirken. Die Fraport AG schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos als „niedrig“, die mögliche potenzielle Auswirkung (Schadensstufe) als „hoch“ ein.

Währungskursrisiken bestehen vor allem aus Finanzierungen in Fremdwährung und aus geplanten Umsätzen, die nicht durch währungskongruente Ausgaben in derselben Währung gedeckt sind. Diesen wird, sofern erforderlich, entweder durch fortlaufenden Verkauf dieser Währung oder durch den Abschluss von Devisentermingeschäften entgegengetreten. Aufgrund der erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit von Währungsrisiken als „möglich“, ihre möglichen finanziellen Auswirkungen (Schadensstufe) als „hoch“ 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 von mindestens „BBB+“ erfolgen. Sofern es während der Haltedauer der Anlage oder der Laufzeit des Derivats zu einer Bonitätsherabstufung in den Bereich schlechter als „BBB+“ kommt, wird unter Berücksichtigung der verbleibenden Restlaufzeit im Einzelfall eine Entscheidung zum weiteren Umgang mit der Anlage oder dem Derivat getroffen.

Seit Anfang 2013 sind auch Investments in Anleihen ohne Rating in einzelnen Fällen in eng definierten Grenzen möglich.

Die 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 nominellen Anlagebetrags vorgenommen wird.

Auch ohne besondere Maßnahmen schätzt die Fraport AG die Eintrittswahrscheinlichkeit sonstiger Preisrisiken als „niedrig“, die Schadensstufe als „klein“ ein.

Hinsichtlich weiterer Angaben zur Art der Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten und dem Ausmaß der Risiken aus offenen Risikopositionen im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten wird auf Textziffer 41 des Anhangs verwiesen.

Sonstige finanzwirtschaftliche Risiken

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

Rechtliche Risiken und Compliance Risiken

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

Ferner besteht das Risiko, dass Organe und/oder Mitarbeiter gegen Gesetze, interne Richtlinien oder von der Fraport AG anerkannte Standards guter Unternehmensführung verstoßen, mit der Folge, dass die Fraport AG Vermögens- und/oder Reputationschäden erleidet. Durch den Auf- und Ausbau einer Compliance-Organisation, verabschiedet in der Richtlinie zum Compliance Management System, sowie die Implementierung eines Compliance-Programms unter anderem durch den für alle Mitarbeiter verbindlichen Verhaltenskodex, deren 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 abgeschlossen. Die wesentlichen laufenden Risiken und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit dem Projekt sind im Folgenden dargestellt.

In dem am 30. März 2011 durch die Fraport AG eingeleiteten Schiedsverfahren gegen die Republik der Philippinen vor dem International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) hat sich das Schiedsgericht mit Entscheidung vom 10. Dezember 2014 für unzuständig erklärt, die Gerichtsbarkeit des ICSID verneint und der Fraport AG auferlegt, der Republik der Philippinen Kosten in Höhe von 5 Mio US-\$ zu erstatten. Die Kosten des Schiedsgerichts werden zwischen den Parteien geteilt. Die im Wege der Schiedswiderklage geltend gemachten Gegenforderungen der Republik der Philippinen wurden mangels Gerichtsbarkeit gleichfalls zurückgewiesen.

Die Fraport AG wird weiterhin Entschädigungsansprüche über die lokale Projektgesellschaft Philippine International Air Terminals Co., Inc. (PIATCO) verfolgen, an der die Fraport AG beteiligt ist. Was das Verhältnis der Fraport AG zur Bundesrepublik Deutschland in Bezug auf die GKA-Deckung anbetrifft, gelten die Regelungen aus den Entschädigungsbescheiden und der geschlossenen Durchführungsvereinbarung fort.

In dem seitens der philippinischen Regierung gegen die PIATCO bereits 2004 eingeleiteten Verfahren zur Enteignung des Terminals hatte das Berufungsgericht (Court of Appeals) am 29. Oktober 2013 seine Entscheidung aus dem August 2013 bestätigt, wonach die der PIATCO zustehende Gesamtentschädigung 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 wurde inzwischen ohne Ergebnis beendet. Die Fraport AG ist nicht Partei des Enteignungsverfahrens, da sich dieses gegen die Projektgesellschaft richtet; 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 gesellschaftswidrigen und -schädigenden Verhaltens. Die Fraport AG weist diese Vorwürfe zurück. Darüber hinaus ist strittig, ob diese Beschlüsse rechtmäßig sind. PIATCO hat die von ihr behaupteten Forderungen bislang nicht weiter verfolgt.

Wie bereits in Vorjahren berichtet, hatte das philippinische Justizministerium 2011 eine Anklageerhebung gegen diverse Personen aus dem Bereich der Fraport AG wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen das sogenannte „Anti-Dummy Law“ angeordnet. Nachdem eine ent-

sprechende Anklageerhebung im September 2013 erfolgte, wurde das Verfahren im Februar 2014 auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. 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 die Arreste durch die zuständigen Gerichte aufgehoben wurden. Ferner wurden 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 einem dieser drei Verfahren wurde die Anklage rechtskräftig verworfen, nach entsprechenden Rechtsmitteln zuletzt durch den Supreme Court. In den beiden anderen Strafverfahren wurden die Anklagen ebenfalls verworfen, diese Entscheidungen sind jedoch noch nicht rechtskräftig. Die entsprechenden Verfahren schweben derzeit vor dem Supreme Court. 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 seiner Vertretung beauftragt hat.

Sonstige rechtliche Risiken

Steuerliche Risiken mit Auswirkungen auf die Steuerpositionen in der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung können sich für die Fraport AG aus Änderungen steuerlicher Vorschriften sowie

Rechtsprechung und unterschiedlicher Auslegung existierender steuerlicher Vorschriften ergeben. So besteht im Zusammenhang mit noch offenen steuerlichen Außenprüfungen das Risiko von Steuernachzahlungen, welches auf Basis von Wahrscheinlichkeitsüberlegungen gegebenenfalls bilanziell in Steuerrückstellungen abgebildet wird.

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

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 die Fraport AG 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.

Die Fraport AG schätzt die potenzielle Schadenshöhe auf rund 300 Mio € (Schadensstufe „hoch“) 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 branchenspezifischen 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 setzt die Fraport AG in Abhängigkeit von den Projektbedingungen häufig Projektfinanzierungen ein, die keinen oder nur einen limitierten Rückgriff auf die Fraport AG als Kapitalgeber zulassen. Diese auch als Non- oder Limited-Recourse bezeichneten Projektfinanzierungen werden zur Risikoreduzierung eingesetzt. Hiervon unabhängig, unterliegen das gezeichnete Eigenkapital der jeweiligen Projektgesellschaft und die von 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 Konzessionsgesellschaften 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 Flughafen-Betreiber entstehen. Dies impliziert ferner Risiken wie zeitliche Verzögerungen im Zusammenhang mit dem in der Regel vertraglich festgelegten Aufbau von Flughafen-Infrastruktur innerhalb verbindlich festgelegter Zeiträume.

Für den von Lima Airport Partners (LAP) betriebenen Flughafen Jorge Chávez in Lima, Peru, bestehen derzeit hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Flughafens verschiedene Unsicherheiten: 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 lange 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.

Die Fraport AG ist über die Thalita Trading Limited, Zypern, an Northern Capital Gateway, der Betriebsgesellschaft des Flughafens in St. Petersburg mit 35,5% beteiligt. Aufgrund der politischen Entwicklung rund um die Ukraine-Krise und der Unsicherheit, ob weitere Sanktionen gegen Russland erlassen werden und in welcher Schärfe die russische Regierung darauf reagieren könnte beziehungsweise welche Sanktionen die russische Führung aktiv selbst ergreifen wird, ergeben sich für das dortige Engagement erhebliche Unsicherheiten. Neben direkten Maßnahmen, die gegen ausländische Investoren ergriffen werden könnten, sind aufgrund der politischen Entwicklungen auch negative wirtschaftliche Auswirkungen, wie ein schwächerer Rubelkurs sowie eine negative Verkehrsentwicklung nicht auszuschließen. Aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Russland sowie aktuellen Einschätzungen von Experten stuft die Fraport AG derzeit die Eintrittswahrscheinlichkeit direkter und erheblicher Sanktionen gegen deutsche Investoren und daraus resultierende finanzielle Auswirkungen auf das Fraport-Engagement als „niedrig“ ein. Im Fall der Durchsetzung direkter und erheblicher Sanktionen ergäbe sich jedoch für die Fraport AG potenziell eine „hohe“ Schadensstufe. Zur Absicherung des Engagements sind die durch die Fraport AG getätigten Investitionen momentan zum größten Teil durch Bundesgarantien für Direktinvestitionen im Ausland abgesichert. Zudem agiert die Fraport AG zusammen mit einem renommierten russischen Partner, der VTB Bank, einer der größten russischen Banken, hält engen Kontakt zum Management vor Ort und ist Mitglied der Deutsch-Russischen Auslandschandelskammer.

Durch die starke Abwertung des russischen Rubels insbesondere in 2014 verschlechterte sich die Eigenkapitalsituation der Northern Capital Gateway unter lokaler russischer Rechnungslegung (in Rubel) deutlich. Das Eigenkapital der Gesellschaft ist negativ. Begründet liegt dies in der Finanzierung der Terminal-Neubauten in € und US-\$ mit der Konsequenz translatorischer Verluste aus der buchhalterischen Umrechnung der Fremdwährungsverbindlichkeiten in Rubel. Es besteht das Risiko, dass die Heilung des negativen Eigenkapitals nicht vollumfänglich und zeitgerecht erfolgen wird. Das Gesamtrisiko ist mangels Präzedenzfällen in Russland nicht eindeutig abschätzbar, es kann aber wesentlich sein bis hin zum Totalverlust des Engagements. Auch könnten die finanzierenden Banken die Projektfinanzierung fällig stellen ebenfalls mit der vorgenannten Konsequenz. Die Situation muss bis etwa Mitte 2015 geheilt werden. Die Gesellschafter der Thalita Trading Limited, Zypern, planen eine Umstrukturierung ihrer an die Northern Capital Gateway ausgereichten Darlehen. Hierbei sollen die bestehenden Verbindlichkeiten der Northern Capital Gateway durch die Thalita Trading Limited, Zypern, übernommen werden und anschließend in Eigenkapital der Northern Capital Gateway gewandelt werden. Durch diese Maßnahme würde nach momentaner Einschätzung das Eigenkapital ausreichend positiv werden. Je nach weiterer Abwertung des Rubels muss gegebenenfalls weiteres Kapital zur Verfügung gestellt werden. Diese Umstrukturierung der Darlehen wird voraussichtlich den Verlust der bestehenden Bundesgarantie für Direktinvestitionen im Ausland zur Folge haben, die dann durch eine andere, kommerzielle Versicherung gedeckt werden müsste. Darüber hinaus bestünde das Risiko, bei Nichtumsetzung der oben genannten Struktur, dass die momentan in einer Nebenrechnung erfassten Verluste in der Gewinn- und Verlustrechnung des Fraport-Konzerns zu zeigen wären. Die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos wird als „niedrig“, die Schadenshöhe als „hoch“ eingeschätzt.

Neben den Unsicherheiten bezüglich des Engagements in St. Petersburg, können sich aufgrund der politischen Entwicklung in Russland, dem momentanen Abwerten des Rubels und des sich daraus geänderten Reiseverhaltens, insbesondere der russischen und ukrainischen Touristen, auch negative Auswirkungen auf das Passagieraufkommen besonders an den touristisch geprägten Flughäfen in Bulgarien und der Türkei, an denen die Fraport AG beteiligt ist, ergeben.

Aufgrund bestehender Verträge zwischen der Fraport AG, Fraport-Konzern-Unternehmen und verschiedenen Auftraggebern, wie beispielsweise ausländischen Flughafen-Gesellschaften 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. Die Ziehung solcher Sicherheiten seitens der Auftragnehmer bis zum Ende der jeweiligen Vertragslaufzeit wird in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des jeweiligen Projekts als „möglich“ eingestuft. Bei Eintritt eines solchen Risikos muss momentan mit bis zu einer „mittleren“ Schadenshöhe gerechnet werden.

Personalrisiken

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 demografischen Wandels insbesondere am Standort Frankfurt der Wettbewerb um gute Fach- und Führungskräfte zunehmen wird. Dies betrifft sowohl die Akquise neuer Fach- und Führungskräfte als auch das Halten bestehender Mitarbeiter. Um diesem Risiko angemessen begegnen zu können, hat 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 wird jährlich eine Mitarbeiterbefragung als Vollerhebung in allen personalstarken Konzern-Unternehmen durchgeführt. Diese liefert 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 im Betrachtungszeitraum zu Mehrkosten in Höhe eines schätzungsweise zweistelligen Millionenbetrags 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 Solidarmodell der ZVK vor, dass ausscheidendes Personal durch neue Umlagezahler besetzt wird. Geht der Bedarf an Arbeitsleistung zurück, sinkt zusätzlich zur demografischen Entwicklung die Anzahl der Beschäftigten, für die Umlagen und Sanierungsgelder entrichtet werden. Dadurch wächst die Deckungslücke in der betrieblichen Altersversorgung kontinuierlich an. Insofern lässt sich nicht ausschließen, dass die ZVK zum Ausgleich der wachsenden Deckungslücke weitere Ausgleichsbeträge erheben könnte. 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. Sollte sich das Risiko jedoch realisieren, wäre die Auswirkung „wesentlich“.

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 vor 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 sowie allen betriebs- und branchenüblichen beziehungsweise -notwendigen

und im Betrieb bestehenden Zusatzrisiken. Der Versicherungsschutz erstreckt sich dabei regelmäßig auch auf die in den Sparten der Sach- und Haftpflichtversicherungen versicherbaren Schäden durch Terrorismus. Für etwaige durch Unfall verursachte Umweltschäden besteht sowohl für die Fraport AG als auch für die Konzern-Unternehmen mit einer Beteiligungsquote von mehr als 50% im Inland Versicherungsschutz sowohl für gesetzliche als auch öffentlich-rechtliche Ansprüche.

Ausländische Konzern-Unternehmen decken oben beschriebene Risiken grundsätzlich mittels separater lokaler Versicherungspolice 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 Cyberattacken 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 IT-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 die allgemeine Sach-, Terror- und Betriebsunterbrechungsversicherung sowie eine spezielle IT-Versicherung abgefangen.

Die IT-Systeme haben eine große Bedeutung für alle Geschäfts- und Betriebsprozesse der Fraport AG. 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 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 seinen Wettbewerbern, Kunden – zum Beispiel den Fluggesellschaften, Passagieren und Mietern – aber auch in branchenfremden Geschäften, die Auswirkungen auf den Luftverkehr im Allgemeinen und den Betrieb von Flughäfen im Besonderen haben. 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 Strategischen Geschäftsbereiche und die Zentralbereiche des Unternehmens nutzt die Fraport AG auch die Expertise der gesamten Belegschaft. Mit einer Vielfalt von Instrumenten zielt die Fraport AG darauf ab, Chancen zu identifizieren, die die Beschäftigten entwickeln. 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 2015 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. Mit zirka +0,8% verzeichnet der Euroraum in 2014 erstmals wieder einen kleinen Zuwachs. Die deutsche Volkswirtschaft zeigte sich hierzu vergleichsweise robust und konnte in den letzten drei Jahren ein zwar moderates aber über dem Durchschnitt liegendes Wachstum erzielen.

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

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

Es wird allgemein eine weiter anziehende, konjunkturelle Dynamik der Weltwirtschaft (2015: +3,5% nach +3,3% in 2014) prognostiziert, welche auch die Eurozone (zirka 1,2% nach 0,8% in 2014) und die USA (zirka 3,6% in 2015 nach 2,4% in 2014) erfasst. Auch die 2015er Prognosen für den Welthandel liegen über dem Wert für 2014 (siehe auch Kapitel „Geschäftsausblick“ ab Seite 43). Anhaltend günstige Rohölpreise wie im Herbst 2014 würden die internationale und nationale Wirtschaft, darunter auch die Luftverkehrsbranche und die Konsumentenhaushalte, entlasten und das Reiseverhalten 2015 stärker begünstigen. Auch ein dauerhaft schwacher € würde europäische Waren international verbilligen und so einen positiven Impuls für die Exportwirtschaft setzen, wovon der Flughafen Frankfurt als Umschlagplatz besonders profitierten könnte. Die konjunkturellen Rahmenbedingungen könnten – in Verbindung mit einer verbesserten Finanzlage der etablierten Airlines – die Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche schneller zum Abschluss bringen, Streckenreduzierungen zurücknehmen, neues Airline-Angebot schaffen und die erwarteten, kurzfristig weiterhin eher konservativen Verkehrsprognosen übertreffen. Die ACI-Statistik wies für 2014 einen Passagierzuwachs von weltweit 5,1% und von 5,3% für die Summe der europäischen Flughäfen aus. Für 2015 geht die IATA von einem weltweiten Passagierwachstum von 7,0% aus, bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK). Für Europa nimmt sie eine Zuwachsrate von 5,5% an. Solche Wachstumsraten würden eine dynamische Entwicklung der Luftverkehrswirtschaft bedeuten. Die Fraport AG hat die Geschäftsplanung 2015 mit einem Passagierwachstum von 2% für den Standort Frankfurt bewusst konservativ ausgelegt, geht aber aktuell von einer Aufkommenssteigerung in einer Bandbreite von 2% bis 3% aus.

Weitgehend unabhängig von der aktuellen konjunkturellen Lage nimmt die grenzüberschreitende Verflechtung der globalisierten Weltwirtschaft weiter zu. Eine Umkehr des Trends, dass Einkauf, Produktion und Vertrieb über den gesamten Globus hinweg verteilt werden, ist nicht abzusehen. 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 operierende und in nahezu allen Teilen der Welt vertretene Flughafen-Betreiberin 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 konnte die Fraport AG am Standort Frankfurt in den vergangenen Jahren ausreichende luftseitige Kapazitäten als Grundlage für eine dynamische Passagierentwicklung schaffen.

Mit ihren genehmigten Planungen zum Terminal 3 verfügt die Fraport AG über das Potenzial, das erwartete Verkehrswachstum zu bewältigen. Unabhängige Verkehrsprognosen haben nochmals bestätigt, dass die Grenzkapazität der landseitigen Kapazitäten ab dem Jahr 2021 erreicht beziehungsweise überschritten sein wird. Daher wird es erforderlich sein, Ende 2021/ Anfang 2022 neue landseitige Kapazitäten in Betrieb zu nehmen, um das Qualitätsniveau aufrecht zu halten. Der Bau des dritten Terminals ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts essenziell, trägt den Anforderungen an eine langfristig leistungsfähige Infrastruktur Rechnung und wird – angepasst an die Verkehrsentwicklung – modular ausgeführt. Das Terminal 3 wird den Ansprüchen eines modernen Luftverkehrs gerecht. Der Start der Bauarbeiten ist für 2015 vorgesehen. Damit hat die Fraport AG die Chance, auch mittel- und langfristig am weltweiten Luftverkehrswachstum zu partizipieren.

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 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. Der Fokus liegt dabei mittelfristig auf der Umsetzung innovativer Shopkonzepte auf Bestandsflächen. Unterstützt wird die Entwicklung durch kulturspezifische verkaufsfördernde Maßnahmen und eine stärker individualisierte Kundenansprache, insbesondere von Passagieren mit besonders hoher Kaufkraft. Vor diesem Hintergrund analysiert die Fraport AG intensiv das Kaufverhalten der Passagiere. Ebenso beobachtet die Fraport AG generelle Trends im Retail-Bereich, um hieraus Möglichkeiten für zukünftige neue Geschäftschancen des Unternehmens abzuleiten. Ziel ist es, dem Kunden entlang seiner gesamten Reisekette ein auf seine Bedürfnisse zugeschnittenes Shopping- und Serviceangebot zu bieten und damit die Kundenzufriedenheit zu steigern und dabei zugleich die Chancen einer sich immer stärker digitalisierenden Welt zu nutzen.

Externes Geschäft

Das Know-how der Fraport AG ist mittlerweile auf vier Kontinenten vertreten. Neben Frankfurt werden fünf weitere Flughäfen durch Beteiligungsgesellschaften betrieben oder betreut, an denen die Fraport AG eine Beteiligungsquote von mindestens 50% hat. Daneben komplettieren vier Flughäfen mit Minderheitsbeteiligungen das Portfolio. Seit Oktober 2014 managt die Fraport AG den slowenischen Hauptstadtflughafen in Ljubljana. Die Fraport AG konnte sich in einem Bieterverfahren durchsetzen und 75,5% der Anteile zu einem Kaufpreis von 177,1 Mio € erwerben. Den verbleibenden Aktionären der Gesellschaft wurde im vierten Quartal 2014 ein Übernahmeangebot zum Preis von 61,75 € je Aktie unterbreitet. Bis zum Bilanzstichtag erwarb Fraport dadurch 97,99% der Anteile an der Gesellschaft zu einem Gesamtpreis von 229,7 Mio €. Die Gesellschaft erzielte 2014 einen Umsatz von 32,0 Mio € bei einem Aufkommen von 1,3 Mio Passagieren. Darüber hinaus übernahm die Fraport AG zum 1. August 2014 alle Anteile an der US-amerikanischen AMU Holdings Inc., die ihrerseits alleinige Eigentümerin der Airmall USA Holdings Inc. (Airmall-Gruppe) ist. Die Airmall-Gruppe vermarktet Flächen an den nordamerikanischen Luftverkehrsdrehkreuzen Baltimore, Pittsburgh, Cleveland und Boston mit einem jährlichen Gesamtaufkommen von knapp 70 Mio Passagieren. Darüber hinaus wurde die Fraport AG mit einem Konsortialpartner als Preferred Investor für den 40-jährigen Konzessionsbetrieb von 14 griechischen Regional-Flughäfen nominiert. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses geht der Vorstand davon aus, die Transaktion Ende 2015/ Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen.

Klares Ziel ist es, das Ergebnis des externen Geschäfts in den nächsten Jahren zu steigern.

Airport City

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

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 (zum Beispiel Lean Management Initiative) initiiert, die die erkannten Optimierungspotenziale heben sollen. Durch diesen kontinuierlichen Prozess soll es gelingen, zusätzliche Ergebnispotenziale über die Planung hinaus zu heben. Chancen für eine Verbesserung der Prozesse ergeben sich nicht nur innerhalb des Unternehmens, sondern auch in der Zusammenarbeit mit den Kunden und Lieferanten. Daher ist die Fraport AG bestrebt, auch an diesen 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 Finanzabteilung 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 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.

Gesamtbeurteilung der Risiken und Chancen durch die Unternehmensleitung

Die Fraport AG konsolidiert und aggregiert alle von den verschiedenen Unternehmensbereichen und Konzern-Unternehmen gemeldeten Risiken und Chancen, die im Rahmen des vierteljährlich stattfindenden Risikobewertungsprozesses berichtet werden. Darüber hinaus werden die Risiken und Chancen im Rahmen der turnusmäßigen Planungsprozesse erörtert, sie haben sich im Vergleich zum Vorjahr insgesamt nicht wesentlich verändert. Nach Einschätzung des Vorstands weisen die vorstehend beschriebenen Risiken unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten und ihrer potenziellen finanziellen Auswirkungen sowie angesichts der stabilen Bilanzstruktur und der erwarteten Geschäftsentwicklung weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit einen bestandsgefährdenden Charakter auf. Der Vorstand ist nach wie vor zuversichtlich, dass die Ertragskraft des 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.

Geschäftsausblick

Hinweis zur Berichterstattung

Die Annahmen des Geschäftsausblicks gehen davon aus, dass die nationalen und internationalen Volkswirtschaften und der Luftverkehr nicht durch externe Schocks, wie Terroranschläge, Kriege, Epidemien, Naturkatastrophen oder erneute Turbulenzen auf den Finanzmärkten, beeinträchtigt werden. Die Aussagen zur erwarteten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage berücksichtigen ferner die zu Beginn des Geschäftsjahres 2015 in der EU anzuwendenden Rechnungslegungsstandards. Wesentliche Abweichungen zu den im Geschäftsjahr 2014 verwendeten Standards liegen nicht vor.

Wie in der Gesamtaussage zum Prognosebericht bereits beschrieben, geht der Vorstand zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses davon aus, die Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen Ende 2015/Anfang 2016 abzuschließen und den Betrieb der Flughäfen aufzunehmen. Aufgrund des zwischenzeitlichen Regierungswechsels besteht jedoch die Möglichkeit eines zeitlichen Aufschubs des Abschlusses der Transaktion bis hin zu einem Widerruf der griechischen Privatisierungsabsichten. Die mittelfristige Prognose der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beinhaltet daher zwei Szenarien. Dabei wird zunächst die organische Entwicklung der Fraport AG (ohne Vertragsabschlüsse) prognostiziert, gefolgt von einer Prognose der Auswirkungen der Transaktion. Die gewählte Reihenfolge stellt keine erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit des Vorstands dar, sondern zielt darauf, dem Leser eine bestmögliche Transparenz und Nachvollziehbarkeit der künftigen Entwicklung darzustellen.

Risiken und Chancen, die nicht Bestandteil des Geschäftsausblicks sind und zu deutlich negativen oder positiven Abweichungen der prognostizierten Entwicklungen führen können, sind im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 28 enthalten.

Prognostizierte Grundlagen der Fraport AG 2015

Entwicklung der Struktur

Abgesehen von den gegebenenfalls im Geschäftsjahr 2015 bereits zu gründenden Konzern-Unternehmen zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen werden in 2015 – verglichen mit dem Geschäftsjahr 2014 – keine grundlegenden Änderungen der Struktur der Fraport AG erwartet.

Entwicklung der Steuerung

Verglichen mit dem Geschäftsjahr 2014 erwartet der Vorstand in 2015 keine grundlegenden Änderungen in der Unternehmenssteuerung.

Prognostizierte wirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen 2015

Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Finanz- und Wirtschaftsinstitute rechnen für das Geschäftsjahr 2015 mit einer weiteren Expansion der Weltwirtschaft. Nach einem Wirtschaftswachstum von etwa 3,3% in 2014 wird im laufenden Geschäftsjahr von zirka 3,5% ausgegangen. Der Welthandel wird nach vorliegenden Prognosen bis zu 5,0% ansteigen. Die Inflation wird allgemein moderat erwartet. Bezogen auf den Wechselkurs des € zum US-\$ wird davon ausgegangen, dass sich der Abwertungstrend 2015 fortsetzt. Für 2015 wird – zumindest für das erste Halbjahr – mit weitergehenden moderaten Preisreduzierungen beim Ölpreis gerechnet.

In 2015 werden sich weiterhin die USA positiv entwickeln (BIP-Prognose etwa 3,6%). Während für Japan – aufgrund geringerer wirtschaftspolitischer Impulse und einer Konsolidierung der öffentlichen Finanzen – eine nur moderate Entwicklung angenommen wird, werden für die Schwellenländer Zuwachsraten erwartet, die weiterhin deutlich über den Zuwächsen der Industrieländer liegen werden. Für den Euroraum – der unverändert von finanzpolitischen Unsicherheiten belastet sein wird – wird weiter nur von einer Erholung, aber keinem Aufschwung, ausgegangen. Nach 0,8% Wachstum in 2014 wird für das Geschäftsjahr 2015 ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von etwa 1,2% prognostiziert. Für Deutschland wird eine Wachstumsrate von etwa 1,3% erwartet (2014: +1,6%). Positive Impulse werden neben den Exporten weiterhin vom privaten Konsum ausgehen.

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

Quellen: Gemeinschaftsdiagnose (Oktober 2014), IMF (Januar 2015 und Oktober 2014), OECD (Oktober 2014), Deutsche Bank Research (Januar 2015), DekaBank (Dezember 2014).

Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses waren für den Vorstand keine Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2015 ersichtlich, die wesentliche Auswirkungen auf die Fraport AG haben werden.

Entwicklung des globalen Luftverkehrsmarkts

Basierend auf der erwarteten Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Fluggesellschaften geht die IATA in 2015 von einem weltweiten Passagierwachstum bezogen auf die verkauften Passagierkilometer (RPK) von 7,0% aus. Regional nimmt IATA folgende Zuwachsraten an (ebenfalls auf Basis RPK): Europa: 5,5%, Nordamerika: 3,1%, Asien/Pazifik: 7,7%, Lateinamerika: 6,0%, Nahost: 13,9% und Afrika: 5,1%. Für die Frachtentwicklung wird ein Plus von 4,3% angenommen. Positive Impulse werden auch aus dem niedrig prognostizierten Rohölpreis erwartet. Bezogen auf die deutschen Flughäfen prognostiziert die ADV einen Passagierzuwachs von 2,8%. Bei der Fracht erwartet die ADV einen Anstieg von 2,7%.

Quelle: ACI Press Release (6. Februar 2014), IATA „Airline Industry Economic Performance“ (Dezember 2014), ADV-Prognose, Pressemitteilung (Dezember 2014).

Prognostizierter Geschäftsverlauf 2015

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen erwartet der Vorstand für das Geschäftsjahr 2015 am Standort **Frankfurt** eine Wachstumsrate im Passagierverkehr zwischen 2% und 3%. Während das allgemein leicht freundlichere Wirtschaftsumfeld positive Impulse auf das Passagiergeschäft haben wird, resultieren unverändert Unsicherheiten aus dem kurzfristigen Yield- und Kapazitätsmanagement der Fluggesellschaften. Während der Vorstand in 2015 positive Basiseffekte aus den Streiks des Geschäftsjahres 2014 annimmt, können negative Basiseffekte aus der überdurchschnittlich günstigen Wetterlage des Geschäftsjahres 2014 resultieren. Bezogen auf die umgeschlagene Cargo-Tonnage erwartet der Vorstand für 2015 eine im Rahmen des Marktwachstums liegende Steigerungsrate für den Standort Frankfurt von bis zu 3%. Aufgrund wirtschaftlicher und politischer Krisen ist der Cargo-Ausblick weiter mit erhöhten Unsicherheiten behaftet. Da bis zur Aufstellung des Jahresabschlusses ungelöste Tarifverhandlungen bei der Deutschen Lufthansa vorlagen, können sich im Geschäftsjahr 2015 negative Effekte aus Streiks ergeben. In Abhängigkeit der Intensität der Streikmaßnahmen kann es zu einer Abweichung der vorgenannten Prognose kommen.

Resultierend aus den positiven Wirtschaftsannahmen und touristischen Prognosen erwartet der Vorstand in 2015 weiteres Wachstum an den wesentlichen Flughafen-Beteiligungen außerhalb Deutschlands. Dabei werden die Wachstumsraten an den touristisch geprägten Standorten **Antalya**, **Varna** und **Burgas** bei bis zu etwa 4% erwartet. Die Standorte **Lima** und **Xi'an** sollten weiterhin überproportionales Wachstum in einer Größenordnung von 5% und mehr erfahren. Die Wachstumsrate in **Ljubljana** wird bis zu etwa 5% erwartet. Die Prognose des Standorts **St. Petersburg** ist aufgrund der angespannten wirtschaftlichen und politischen Lage Russlands mit stark erhöhten Unsicherheiten behaftet. Sollte sich die Situation in Russland in 2015 entspannen, sind weiterhin deutliche Wachstumsraten möglich. Sollte die Situation weiter angespannt bleiben oder sich verschärfen, kann auch eine deutlich negative Passagierentwicklung des Standorts nicht ausgeschlossen werden. Von diesen negativen Effekten wären dann ebenso die Standorte Antalya, Varna und Burgas betroffen, sodass die Entwicklung dieser Flughäfen in 2015 deutlich von der vorgenannten Prognose abweichen kann.

Prognostizierte Ertragslage 2015

Der positiv erwartete Geschäftsverlauf wird sich in einer Zunahme des **Umsatzes** 2015 widerspiegeln. Über die Verkehrsentwicklung hinaus werden insbesondere die Erhöhung der Flughafen- und Infrastruktur-Entgelte am Standort Frankfurt zu dem Umsatzanstieg beitragen. Zusätzliche Erlöse erwartet der Vorstand auch aus dem Bereich Retail. In Abhängigkeit von der Höhe des Passagierwachstums erwartet der Vorstand einen Umsatzanstieg auf bis zu etwa 2,05 Mrd €. Über die geplante Umsatzentwicklung hinaus können sich Währungskurseffekte positiv wie negativ auf die Kaufkraft der Passagiere und damit den Bereich Retail auswirken.

Der Vorstand rechnet zudem mit steigenden Aufwendungen im Geschäftsjahr 2015. Diese werden vor allem aus steigenden Tarifen für Löhne und Gehälter sowie einem verkehrsmengenbedingt steigenden Materialaufwand resultieren. Der Vorstand erwartet jedoch, dass der Umsatz stärker als die Aufwendungen steigen wird, sodass ein **EBITDA** etwa zwischen 660 Mio € und 680 Mio € prognostiziert wird. Bei nahezu konstanten **Abschreibungen** wird für das **EBIT** etwa ein Wert zwischen 365 Mio € und 385 Mio € erwartet.

Aufgrund der anhaltend schwierigen Vorhersehbarkeit von Zins- und Währungskurseffekten ist die Entwicklung des Finanzergebnisses weiter mit Unsicherheiten behaftet. Trotz möglicher negativer Zins- und Währungskurseffekte rechnet der Vorstand in 2015 mit einer deutlichen Verbesserung des **Finanzergebnisses**, die aus höheren Erträgen aus Beteiligungen resultieren wird. Diese werden vorrangig aus geplanten Ausschüttungen aus Antalya sowie den neuen Beteiligungen Ljubljana und AMU Holdings Inc. erwartet. Wie bereits im Nachtragsbericht erläutert, können sich negative Effekte aus der Marktbewertung des CHF-Darlehens ergeben. Das **EBT** sowie den **Jahresüberschusses** erwartet der Vorstand im Geschäftsjahr 2015 daher entsprechend deutlich über den Werten aus 2014. Unter Berücksichtigung der langfristig positiven Ertragsaussichten beabsichtigt der Vorstand, die **Dividende** je Aktie in Höhe von 1,35 € für das Geschäftsjahr 2015 stabil zu halten.

Prognostizierte Vermögens- und Finanzlage 2015

Der Vorstand erwartet das **Investitionsvolumen** in Sachanlagen in 2015 leicht über dem Niveau von 2014. Grund für den geringen Anstieg werden Instandhaltungsinvestitionen am Standort Frankfurt sowie der geplante Baubeginn von Terminal 3 sein. Den **operativen Cash Flow** erwartet der Vorstand in Abhängigkeit vom Anstieg des operativen Ergebnisses beziehungsweise des Jahresüberschusses deutlich über dem Wert des Vorjahres. Trotz des leicht höheren Investitionsvolumens in Sachanlagen geht der Vorstand daher von einem weiterhin deutlich positiven **Free Cash Flow** aus, der die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2014 deutlich übersteigen wird.

Der verbleibende Free Cash Flow wird unter anderem zur Bedienung fälliger Finanzschulden verwendet, sodass die **Netto-Finanzschulden** 2015 leicht unter dem Wert zum Bilanzstichtag 2014 prognostiziert werden. Ohne Berücksichtigung möglicher Refinanzierungsmaßnahmen erwartet der Vorstand aufgrund der Tilgungen einen stärkeren Rückgang der **Liquidität** im Geschäftsjahr 2015. Das **Eigenkapital**

und die **Eigenkapitalquote** werden aufgrund von Zuführungen zu den Gewinnrücklagen leicht über dem Wert des Bilanzstichtags 2014 prognostiziert. Die **Gearing Ratio** wird entsprechend unter dem Wert zum 31. Dezember 2014 erwartet. Aufgrund des leicht höheren Investitionsvolumens und dem Anstieg des Eigenkapitals erwartet der Vorstand zudem einen leichten Anstieg der **Bilanzsumme** 2015.

Prognostizierte nicht finanzielle Leistungsindikatoren 2015

Im Zusammenhang mit dem Fokus auf die Entwicklung der nicht finanziellen Leistungsindikatoren rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2015 mit folgenden Entwicklungen:

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

Im Bereich **Attraktivität als Arbeitgeber** rechnet der Vorstand in 2015 – trotz anhaltend unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – mit einer Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit auf eine Durchschnittsnote von besser als 3,0. Zusätzlich erwartet der Vorstand eine Reduzierung der Arbeitsunfälle.

Mittelfristiger Ausblick

Mittelfristig erwartet die Fraport AG ein weiteres Wachstum der Weltwirtschaft sowie eine Erholung der konjunkturellen Situation im Euroraum. Positiv wird auch die Entwicklung des Luftverkehrsmarkts erwartet, von der ebenfalls die Flughäfen unter Beteiligung der Fraport AG profitieren werden. Entsprechend prognostiziert der Vorstand mittelfristig eine positive operative Entwicklung sämtlicher Geschäftsbereiche. Dabei bleibt insbesondere die Situation im Bereich Bodenverkehrsdienste angesichts des intensiven Wettbewerbsumfelds fordernd und schwierig (siehe auch Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ ab Seite 28).

Im Zusammenhang mit der geplanten operativen Ergebnisverbesserung und höheren Erträgen aus Beteiligungen erwartet der Vorstand eine positive Entwicklung des Jahresüberschusses.

Im Zusammenhang mit dem mittel- bis langfristigen Investitionsbedarf am Standort Frankfurt sowie am Standort Lima erwartet der Vorstand eine erneute, vorübergehende Belastung der Netto-Verschuldung und Gearing Ratio. Die finanzielle Situation bewertet der Vorstand unverändert als stabil.

Der Abschluss der Transaktion zum Betrieb der 14 griechischen Regional-Flughäfen wird sich auf die mittelfristig erwartete Entwicklung vor allem durch die Finanzierung der einmaligen Zahlung von 1.234 Mio € auswirken. In Abhängigkeit der Finanzierung sowie des Zeitpunkts des Abschlusses der Transaktion wird es zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Finanzschulden von bis zu etwa 1 Mrd € kommen. Auch die Gearing Ratio und die Bilanzsumme werden deutlich ansteigen. Die höhere Netto-Verschuldung wird sich zudem negativ auf das Zinsergebnis der Fraport AG auswirken. Trotz der negativen Zins-effekte erwartet der Vorstand im Prognosezeitraum eine nachhaltige Verbesserung des Jahresüberschusses.

Für die Dividendenzahlung strebt der Vorstand eine Ausschüttungsquote von etwa 40 bis 60% des Gewinnanteils der Gesellschafter der Fraport AG am Konzern-Ergebnis an.

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

Bei größeren Akquisitionen oder Devestitionen kann die tatsächliche Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage deutlich von der vorangegangenen Prognose abweichen.

Frankfurt am Main, den 2. März 2015

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte Giesen

Müller Dr. Zieschang

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

Jahresabschluss der Fraport AG für das Geschäftsjahr 2014

Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio €	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(5)	1.985,2	1.954,7
Andere aktivierte Eigenleistungen	(6)	25,7	30,0
Sonstige betriebliche Erträge	(7)	43,2	33,8
Gesamtleistung		2.054,1	2.018,5
Materialaufwand	(8)	-562,2	-584,1
Personalaufwand	(9)	-659,5	-650,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	-293,2	-292,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	-174,1	-179,8
Betriebliches Ergebnis (EBIT)		365,1	311,4
Erträge aus Beteiligungen	(12)	44,7	46,0
Zinsergebnis	(13)	-144,9	-140,5
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(14)	-0,9	-1,2
Sonstiges Finanzergebnis	(15)	8,6	19,6
Finanzergebnis		-92,5	-76,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		272,6	235,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(16)	-94,1	-61,5
Jahresüberschuss	(17)	178,5	173,8
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	(17)	-53,8	-58,4
Bilanzgewinn	(17)	124,7	115,4
EBITDA		658,3	603,8

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

Table 13

Bilanz

Aktiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013
A. Anlagevermögen		6.892,6	6.525,1
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(18)	47,7	46,3
II. Sachanlagen	(19)	5.311,5	5.346,7
III. Finanzanlagen	(20)	1.533,4	1.132,1
B. Umlaufvermögen		659,5	1.025,9
I. Vorräte	(21)	13,0	14,1
II. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(22)	137,2	131,8
III. Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(23)	193,1	222,3
IV. Wertpapiere	(24)	89,8	303,3
V. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(25)	226,4	354,4
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(26)	36,6	39,3
D. Aktive latente Steuern	(27)	49,2	51,2
E. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	(28)	10,3	9,3
		7.648,2	7.650,8

Passiva

in Mio €	Anhang	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013
A. Eigenkapital	(29)	2.690,2	2.624,3
I. Gezeichnetes Kapital		923,4	922,9
abzüglich Nennbetrag Eigene Anteile Bedingtes Kapital 3,4 Mio € (Vorjahr: 3,4 Mio €)		-0,8	-0,8
II. Kapitalrücklage		600,2	598,1
III. Gewinnrücklagen		1.042,7	988,7
IV. Bilanzgewinn		124,7	115,4
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	(30)	12,7	14,0
C. Rückstellungen	(31)	549,4	524,3
D. Verbindlichkeiten		4.339,0	4.430,1
I. Anleihen	(32)	950,0	950,0
II. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(33)	3.094,9	3.137,3
III. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(34)	106,9	130,6
IV. Andere Verbindlichkeiten	(35)	187,2	212,2
E. Rechnungsabgrenzungsposten	(36)	41,9	45,2
F. Passive latente Steuern	(37)	15,0	12,9
		7.648,2	7.650,8

Tabelle 14

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio €					Bruttowerte
	Stand am 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2014
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	121,9	4,9	-4,2	6,5	129,1
	121,9	4,9	-4,2	6,5	129,1
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.782,5	57,2	-30,2	55,9	5.865,4
Technische Anlagen und Maschinen	2.898,1	86,8	-46,7	50,0	2.988,2
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	352,5	16,8	-28,5	1,0	341,8
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	541,3	103,6	-3,7	-113,4	527,8
	9.574,4	264,4	-109,1	-6,5	9.723,2
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	614,6	278,4	0,0	0,0	893,0
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	18,3	0,0	-1,1	-1,5	15,7
Beteiligungen	191,1	1,0	-2,4	0,0	189,7
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	78,4	0,0	0,0	0,0	78,4
Wertpapiere des Anlagevermögens	505,3	121,0	-3,5	0,0	622,8
Sonstige Ausleihungen	28,9	0,0	-5,8	15,1	38,2
	1.436,6	400,4	-12,8	13,6	1.837,8
Gesamt	11.132,9	669,7	-126,1	13,6	11.690,1

	Bruttowerte					Nettowerte		
	Stand am 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen	Abschreibungen Stand am 31.12.2014	Stand am 31.12.2014	Stand am 31.12.2013
	75,6	10,0	-4,2	0,0	0,0	81,4	47,7	46,3
	75,6	10,0	-4,2	0,0	0,0	81,4	47,7	46,3
	2.542,2	155,6	-28,0	0,0	0,0	2.669,8	3.195,6	3.240,3
	1.452,3	103,8	-43,1	0,0	0,0	1.513,0	1.475,2	1.445,8
	232,1	23,8	-28,1	0,0	0,0	227,8	114,0	120,4
	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	526,7	540,2
	4.227,7	283,2	-99,2	0,0	0,0	4.411,7	5.311,5	5.346,7
	139,6	0,0	0,0	0,0	0,0	139,6	753,4	475,0
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,7	18,3
	88,9	0,0	0,0	0,0	0,0	88,9	100,8	102,2
	74,1	0,0	0,0	0,0	0,0	74,1	4,3	4,3
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	622,8	505,3
	1,9	0,0	0,0	0,0	-0,1	1,8	36,4	27,0
	304,5	0,0	0,0	0,0	-0,1	304,4	1.533,4	1.132,1
	4.607,8	293,2	-103,4	0,0	-0,1	4.797,5	6.892,6	6.525,1

Tabelle 15

Anhang zum Jahresabschluss 2014

Allgemeine Angaben und Erläuterungen zum Jahresabschluss

1 Grundlagen für die Aufstellung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014 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 2014.

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.

Aufgrund ihrer Zweckbestimmung werden langfristige Wertpapiere mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr seit dem Geschäftsjahr bis zur Endfälligkeit im Anlagevermögen ausgewiesen. Darüber hinaus werden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert gegenüber dem Vorjahr angewendet.

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 4,36 % verwendet.

Im Geschäftsjahr wurden Zinsen in Höhe von 13,4 Mio € (im Vorjahr: 14,1 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 übergegangen, 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

Tabelle 16

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 1,7 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 gesellschaftsvertraglich nichts entgegensteht.

Wertpapiere und sonstige Ausleihungen, die dauerhaft dem Geschäftsbetrieb dienen, werden in den Finanzanlagen ausgewiesen. Ab dem Geschäftsjahr 2014 erfolgt bei einer Restlaufzeit von weniger als einem Jahr aufgrund der Zweckbestimmung keine Umgliederung in das Umlaufvermögen.

Zur Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für aktive Vorstände und zur Insolvenzversicherung 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 Estandskosten 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, Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel sind zum Nennbetrag oder dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Erkennbare Einzelrisiken sind durch Wertberichtigungen erfasst. 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 Insolvenzversicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive Vorstände wurde eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Die Bewertung erfolgt nach dem von der Versicherung gemeldeten Aktivwert. Zum Abschlussstichtag erfolgt eine Verrechnung mit den korrespondierenden Pensionsrückstellungen. Übersteigt der Aktivwert die Pensionsverpflichtung, wird der übersteigende Betrag gesondert unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

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

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind gemäß § 253 Absatz 1 und 2 Satz 2 HGB unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens und eines Zinssatzes (unter der Annahme einer durchschnittlichen Restlaufzeit der Verpflichtungen von 15 Jahren) von 4,54 % (im Vorjahr: 4,89 %) 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 und Fluktuation 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 2,80% und 4,63% (im Vorjahr: zwischen 3,34% und 4,91%).

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 3,45% (im Vorjahr: 3,95%) und für Jubiläumszuwendungen mit 4,54% (im Vorjahr: 4,89%). Bei der Bewertung der Altersteilzeitrückstellung wurde ein Gehaltstrend von 2,4% angenommen (im Vorjahr: 2,6%). 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 2,92% und 3,92% (im Vorjahr: 2,73% 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 anhand der Critical Terms der jeweiligen Geschäfte sichergestellt. Als Critical Terms sind definiert:

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

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

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

Aktienoptionsprogramme

Aktienoptionsprogramme werden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2014 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 %.

Sonstige Steuern

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

Sonstiges

Die Fraport AG betreibt ein eigenes Energieversorgungsnetz und hatte Mitte 2011 den Antrag auf den Status „geschlossenes Verteilernetz“ gestellt, 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 2014 angewendet.

Angaben und Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

5 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse

in Mio €	2014	2013
Flughafen-Entgelte	731,8	697,1
davon Passagier-Entgelte	488,3	463,2
davon Start- und Lande-Entgelte	157,8	149,8
davon Abstell-Entgelte	45,3	44,7
davon Sicherheits-Entgelte	40,4	39,4
Bodenverkehrsdienst-Entgelte	319,8	322,8
Infrastruktur-Entgelte	278,4	264,1
Sicherheitsdienstleistungen	85,1	88,6
Umsatzerlöse Real Estate	188,1	182,8
Umsatzerlöse Retail	193,5	197,4
Parkierung	80,4	77,7
Sonstige Umsatzerlöse	108,1	124,2
Gesamt	1.985,2	1.954,7

Tabelle 17

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

6 Andere aktivierte Eigenleistungen

Andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio €	2014	2013
Andere aktivierte Eigenleistungen	25,7	30,0

Tabelle 18

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

Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2014	2013
Auflösungen von Rückstellungen	13,6	7,8
Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen	12,1	3,5
Gewinne aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	2,7	1,8
Auflösungen von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1,3	1,3
Erträge aus Schadensersatzleistungen	1,1	2,5
Erträge aus der Währungsumrechnung	1,0	2,3
(davon realisiert)	(0,3)	(0,4)
Sonstige	11,4	14,6
Gesamt	43,2	33,8

Tabelle 19

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

Aufgrund der Übertragung von Anteilen der Fraport AG an der Fraport IC Ictas Havalimani Isletme A.S. (Antalya Finanzierungsgesellschaft) auf die Antalya Havalimani Uluslararası Terminal Isletmeciligi Anonim Sirketi, wurden Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen in Höhe von 10,5 Mio € realisiert.

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Erträgen betrug 19,0 Mio € (im Vorjahr: 13,3 Mio €). Die periodenfremden Erträge ergaben sich insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen.

8 Materialaufwand

Materialaufwand

in Mio €	2014	2013
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-57,4	-66,0
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-504,8	-518,1
Instandhaltung	-57,3	-59,0
Versorgungsleistungen	-100,5	-102,4
Sonstige Fremdleistungen	-347,0	-356,7
(davon Fremdpersonal)	(-177,0)	(-179,9)
(davon Aufwandsanteile aus Investitionsvorhaben)	(-26,9)	(-26,8)
Gesamt	-562,2	-584,1

Tabelle 20

9 Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

Personalaufwand und Anzahl der Mitarbeiter

in Mio €	2014	2013
Entgelte für Arbeiter und Angestellte	-522,0	-516,5
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-137,5	-134,3
(davon für Altersversorgung)	(-39,6)	(-40,5)
Gesamt	-659,5	-650,8

Tabelle 21

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

	2014	2013
Stammbeschäftigte	10.278	10.439
Aushilfen (Praktikanten, Studenten, Schüler)	447	553
Gesamt	10.725	10.992

Tabelle 22

10 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

in Mio €	2014	2013
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	-10,0	-9,3
Abschreibungen auf Sachanlagen		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	-155,6	-158,4
Technische Anlagen und Maschinen	-103,8	-98,6
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-23,8	-26,1
Gesamt	-293,2	-292,4

Tabelle 23

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr ausschließlich planmäßige Abschreibungen vorgenommen.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2014	2013
Mieten und Leasingaufwendungen	-29,1	-28,5
Versicherungen	-20,3	-20,2
Aufwand für Betriebsrestaurants	-17,1	-16,8
Beratungs-, Rechts-, Prüfungsaufwand	-14,4	-18,4
Werbekosten	-14,2	-14,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen aus Investitionen	-9,6	-12,1
Schadensersatzleistungen	-8,6	-0,7
Lehrgangs- und Seminargebühren, Reisekosten	-6,1	-6,3
Sonstige Steuern	-5,6	-5,2
Umwelt- und Umlandverpflichtungen	-3,2	-3,8
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-2,5	-6,7
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	-1,4	-1,7
Wertberichtigungen auf Forderungen	-0,5	-10,2
(davon realisiert)	(-0,2)	(-0,4)
Übrige	-41,5	-34,3
Gesamt	-174,1	-179,8

Tabelle 24

Der periodenfremde Anteil an den sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug 4,3 Mio € (im Vorjahr: 9,1 Mio €) und ergab 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 2014.

12 Erträge aus Beteiligungen

Erträge aus Beteiligungen

in Mio €	2014	2013
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	20,4	9,0
Lima Airport Partners S.R.L.	5,3	7,6
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd.	3,5	3,5
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG	3,4	4,1
Fraport Twin Star Airport Management AD	2,4	0,0
Energy Air GmbH	2,0	3,4
Fraport Asia Ltd.	1,4	1,8
Media Frankfurt GmbH	1,1	0,8
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG	1,0	0,8
APS Airport Personal Service GmbH	0,9	0,7
ASG Airport Service Gesellschaft mbH	0,7	0,0
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH	0,6	0,7
Fraport Cargo Services GmbH	0,0	11,0
Übrige	2,0	2,6
Gesamt	44,7	46,0
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(21,6)	(33,5)

Tabelle 25

13 Zinsergebnis

Zinsergebnis

in Mio €	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	13,4	18,7
davon Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen	0,2	0,7
davon aus verbundenen Unternehmen	0,0	0,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-158,3	-159,2
davon an verbundene Unternehmen	0,0	-0,1
Gesamt	-144,9	-140,5

Tabelle 26

Zusammensetzung der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen

in Mio €	2014	2013
Mittel-/langfristige Verbindlichkeiten	-131,9	-136,3
Aufwendungen aus der Aufzinsung mittel-/langfristiger Schulden	-18,6	-15,4
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,1	0,0
Übrige	-7,9	-7,5
Gesamt	-158,3	-159,2

Tabelle 27

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 7,1 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €) Erträge im Zusammenhang mit der Aufzinsung der zum Barwert aktivierten aufschiebend bedingten Forderung zur Refinanzierung des passiven Schallschutzprogramms (siehe auch Tz. 31).

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Zinsen für Fremdkapital (Bauzeitinsen) in Höhe von 13,4 Mio € (im Vorjahr: 14,1 Mio €) als Herstellungskosten aktiviert (siehe auch Tz. 4).

14 Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

in Mio €	2014	2013
Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,9	-1,2

Tabelle 28

15 Sonstiges Finanzergebnis

Sonstiges Finanzergebnis

in Mio €	2014	2013
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11,4	10,5
davon aus verbundenen Unternehmen	0,9	1,0
Gewinne und Verluste aus Zinssicherungsgeschäften	-2,9	9,0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,1	0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Gesamt	8,6	19,6

Tabelle 29

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

Im Geschäftsjahr 2014 sind Gewinne aus Zinssicherungsgeschäften (Swaps) in Höhe von 3,8 Mio € und Verluste in Höhe von 6,7 Mio € entstanden (im Vorjahr: Gewinne in Höhe von 9,4 Mio € sowie Verluste in Höhe von 0,4 Mio €). Die Buchverluste haben sich aus der zum Stichtag vorgenommenen Marktbewertung aufgrund des zum Bilanzstichtag gesunkenen Zinsniveaus ergeben. Die Verluste erhöhen die aus dem Vorjahr bestehende Drohverlustrückstellung auf 40,2 Mio € im Geschäftsjahr. Die Swaps wurden im Rahmen der Zinssicherungsstrategie fortlaufend abgeschlossen, um das zum Zeitpunkt des Abschlusses bestehende Zinsniveau für geplante, variabel verzinsliche Kreditaufnahmen zu sichern. Im Fall einer Glattstellung der Derivate beziehungsweise bei Nichteintreten des geplanten Finanzmittelbedarfs würden die bis dahin aufgelaufenen Drohverluste realisiert (siehe auch Tz. 41).

16 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

in Mio €	2014	2013
Latente Ertragsteuern	-4,1	9,1
Laufende Ertragsteuern	-90,0	-70,6
Gesamt	-94,1	-61,5

Tabelle 30

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Aufwendungen aus der Abnahme aktiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,1 Mio € sowie Aufwendungen aus der Zunahme passiver Steuerlatenzen in Höhe von 2,1 Mio € erfasst. Diese betrafen im Wesentlichen temporäre Differenzen im Bereich des Sachanlagevermögens. Im Vorjahr 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.

17 Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

Jahresüberschuss und Ergebnisverwendung

in Mio €	2014	2013
Jahresüberschuss	178,5	173,8
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen	-53,8	-58,4
Bilanzgewinn	124,7	115,4

Tabelle 31

Der Vorstand und der Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn in Höhe von 124,7 Mio € auszuschütten. Dies sind 1,35 € je Aktie.

Erläuterungen zur Bilanz

Eine von den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten ausgehende Entwicklung des Anlagevermögens ergibt sich aus dem Anlagespiegel (Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2014).

18 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Zugänge in Höhe von 4,9 Mio € und die Umbuchungen von Anlagen im Bau in Höhe von 6,5 Mio € betrafen insbesondere sonstige Software zur Steuerung betriebswirtschaftlicher, administrativer und operativer Prozesse.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von 10,0 Mio € betrafen planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

19 Sachanlagen

Die Zugänge in das Sachanlagevermögen betrugen 264,4 Mio €. Schwerpunkte bildeten Modernisierungsmaßnahmen im Bestand sowie Vorbereitungen für das Terminal 3. Die Zugänge beinhalteten zudem die als Herstellungskosten im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau am Standort Frankfurt aktivierten Aufwendungen für erweiterte Schutzauflagen aus dem am 26. Mai 2014 ergangenen zweiten Planergänzungsbeschluss zu Wirbelschleppen in Höhe von 26 Mio € (siehe auch Tz. 31).

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

Abgänge ergaben sich im Wesentlichen aus Abbrüchen und Verschrottungen, im Zusammenhang mit einer durchgeführten Anlageninventur sowie aus Verkäufen.

Aus den Abgängen wurden im Geschäftsjahr Buchgewinne in Höhe von 2,7 Mio € sowie Buchverluste in Höhe von 2,5 Mio € erzielt (siehe auch Tz. 7 und 11).

Die Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 283,2 Mio € betrafen ausschließlich planmäßige Abschreibungen (siehe auch Tz. 10).

20 Finanzanlagen

Die Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von 278,4 Mio € resultierten im Wesentlichen aus dem Erwerb von 97,99% der Anteile an der Aerodrom Ljubljana, d.d. in Höhe von 229,7 Mio €. Die Gesellschaft betreibt den slowenischen Hauptstadt-Flughafen in Ljubljana.

Weitere Zugänge betrafen mit 44,8 Mio € den Erwerb von 100% der Anteile an der AMU Holdings Inc., USA. Die von der AMU Holdings Inc. gehaltenen Beteiligungen betreiben und entwickeln über Konzessionsverträge die kommerziellen Terminal-Flächen an den vier US-amerikanischen Flughäfen Pittsburgh, Boston, Baltimore und Cleveland.

Die Zugänge zu den Wertpapieren des Anlagevermögens in Höhe von 121,0 Mio € betrafen Geldanlagen in fest- und variabel verzinsliche Anleihen.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalteten Fondsanteile, welche ausschließlich zur Insolvenzsicherung von Wertguthaben aus Zeitkontenmodellen und Altersteilzeitansprüchen der Mitarbeiter der Fraport AG sowie zur Insolvenzsicherung der Pensionsrückstellungen für aktive und inaktive Vorstände erworben wurden. Im Geschäftsjahr 2014 erfolgte eine Aufstockung der Fondsanteile in Höhe von 0,6 Mio €, sowie ein Abgang von 11,7 Mio € durch Verkauf. Die Anschaffungskosten betrugen nunmehr 45,2 Mio €. Diese Wertpapiere werden mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet (48,5 Mio €) und in gleicher Höhe mit den korrespondierenden Rückstellungen verrechnet (siehe auch Tz. 4, 28 und 31).

Die Abgänge bei den sonstigen Ausleihungen in Höhe von 5,8 Mio € betrafen im Wesentlichen Verkäufe von Geldanlagen in Schuldscheindarlehen.

Schuldscheindarlehen in Höhe von 15,1 Mio € wurden aufgrund einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr vom Umlaufvermögen in die Finanzanlagen umgegliedert.

21 Vorräte

Vorräte

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	13,0	14,1

Tabelle 32

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

22 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	137,2	131,8

Tabelle 33

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

23 Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Andere Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio €	31.12.2014	Restlaufzeit			31.12.2013	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10,7	10,7	–	–	4,5	4,5	–	–
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0,3	0,3	–	–	0,4	0,4	–	–
Sonstige Vermögensgegenstände	182,1	81,7	80,0	20,4	217,4	101,0	83,5	32,9
davon Passiver Schallschutz	(103,1)	(12,9)	(69,8)	(20,4)	(108,2)	(12,3)	(63,0)	(32,9)
davon sonstige Ausleihungen	(15,5)	(15,5)	–	–	(40,1)	(40,1)	–	–
davon Körperschaftsteuerguthaben	(15,5)	(5,3)	(10,2)	–	(20,3)	(5,4)	(14,9)	–
davon Zinsforderungen	(8,3)	(8,3)	–	–	(11,6)	(11,6)	–	–
Gesamt	193,1	92,7	79,9	20,4	222,3	105,9	83,5	32,9

Tabelle 34

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 Forderung. Diese ergab sich aus der infolge der Genehmigung von Schallschutz-Entgelten resultierenden Refinanzierung von Schallschutzaufwendungen durch die Luftverkehrsgesellschaften. Hinsichtlich der korrespondierenden Verpflichtung wird auf Tz. 31 verwiesen.

Bei den sonstigen Ausleihungen handelte es sich um erworbene Schuldscheindarlehen mit einer Laufzeit von weniger als einem Jahr.

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 2014 rund 18,3 Mio € (im Vorjahr: 24,4 Mio €), welches aufgrund der Langfristigkeit unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,75 % abgezinst wurde. Der Barwert dieses Steuererstattungsanspruchs betrug zum Bilanzstichtag rund 15,5 Mio € (im Vorjahr: 20,3 Mio €).

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

24 Wertpapiere

Wertpapiere

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Sonstige Wertpapiere	89,8	303,3

Tabelle 35

Im Geschäftsjahr sind kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 634,3 Mio € planmäßig abgegangen. Weiterhin wurden kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 421,9 Mio € erworben.

Im Vorjahr wurden in dem Posten Wertpapiere mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr ausgewiesen.

25 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Kurzfristige Tages- und Termingelder	210,0	332,4
Sonstige	16,4	22,0
Gesamt	226,4	354,4

Tabelle 36

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 €	31.12.2014	31.12.2013
Baukostenzuschüsse	21,4	22,1
Sonstige	15,2	17,2
Gesamt	36,6	39,3

Tabelle 37

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 2,2 Mio € (im Vorjahr: 2,5 Mio €), (siehe auch Tz. 32).

27 Aktive latente Steuern

Die aktiven latenten Steuern in Höhe von 49,2 Mio € (im Vorjahr: 51,2 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 20,1 Mio € (im Vorjahr: 15,5 Mio €) sowie der erworbenen Wertpapiere des Anlagevermögens in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) für die Reduzierung versicherungsmathematischer Risiken und zur Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für die aktiven und inaktiven Vorstände wurde mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung in Höhe von 16,7 Mio € übersteigende Betrag in Höhe von 3,7 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 Insolvenzversicherung 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 6,6 Mio € (im Vorjahr: 5,5 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen (siehe auch Tz. 4, 20 und 31).

29 Eigenkapital

Entwicklung des Eigenkapitals

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen		Bilanzgewinn	Gesamt
			Gesetzliche Rücklage	Andere Gewinnrücklagen		
Stand 1.1.2014	922,1	598,1	36,5	952,2	115,4	2.624,3
Dividendenzahlung					-115,2	-115,2
Kapitalerhöhung	0,5	2,1				2,6
Jahresüberschuss					178,5	178,5
Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen				54,0	-54,0	0,0
Stand 31.12.2014	922,6	600,2	36,5	1.006,2	124,7	2.690,2

Tabelle 38

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital stieg im Geschäftsjahr 2014 um rund 0,5 Mio €.

Davon betrafen 493 Tsd € 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 38 Tsd € geschaffen.

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 92.265.383 auf den Inhaber lautenden Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von je 10,00€ zusammen.

Entwicklung der im Umlauf befindlichen und der eigenen Aktien nach § 160 AktG

	Ausgegebene Aktien	Aktien im Umlauf	Aktien in eigenem Bestand		
			Betrag am Grundkapital in €	Anteil am Grundkapital in %	
	Stück	Stück	Stück		
Stand 1.1.2014	92.289.654	92.212.289	77.365	773.650	0,0838
Management-Stock-Options-Plan 2005:					
Kapitalerhöhungen 2014	3.750	3.750			
Mitarbeiteraktienprogramm:					
Kapitalerhöhung	49.344	49.344			
Stand 31.12.2014	92.342.748	92.265.383	77.365	773.650	0,0838

Tabelle 39

Die neu geschaffenen Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Juni 2014 zu einem Preis von 51,42€ 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. Auf der Hauptversammlung vom 31. Mai 2013 wurde unter Aufhebung des bestehenden genehmigten Kapitals ein neues genehmigtes Kapital von 3,5 Mio € beschlossen, das zum Zwecke der Ausgabe von Aktien an Arbeitnehmer der Fraport AG und der von ihr beherrschten Unternehmen genutzt werden kann. Der Vorstand ist nunmehr ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. Mai 2018 mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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 2014 wurden aus dem genehmigten Kapital 493.440€ für die Ausgabe von Aktien im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramm verwendet.

Zum 31. Dezember 2014 verblieb somit ein genehmigtes Kapital von 3,0 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 2014 betrug 3,4 Mio €. In 2014 wurden von den gewährten Optionen der 5. Tranche des MSOP 2005 38 Tsd € (3.750 Optionen) ausgeübt.

Die Kapitalerhöhung wird hinsichtlich des MSOP 2005 nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber dieser Bezugsrechte diese ausüben und die Gesellschaft die Aktienoptionen nicht durch eigene Anteile sowie nicht mittels Lieferung von Aktien durch Dritte oder durch eine Barzahlung erfüllt.

Bis zum Bilanzstichtag wurden aus dem MSOP 2001 und 2005 insgesamt 2.019.900 Bezugsrechte ausgegeben.

Kapitalrücklage

Die Erhöhung der Kapitalrücklage um 2,1 Mio € resultierte in Höhe von 2,0 Mio € aus dem übersteigenden Ausgabebetrag (41,42 € je Aktie) der im Rahmen des MAP neu ausgegebenen Aktien (insgesamt 49.344 Aktien) sowie in Höhe von 0,1 Mio € aus dem durchschnittlich übersteigenden Ausgabebetrag (18,07 €) der im Rahmen des bedingten Kapitals zur Bedienung der Stock-Options ausgegebenen Aktien (3.750 Aktien).

Gewinnrücklagen

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinns des Geschäftsjahres 2013 wurden 0,2 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Weiterhin wurden vom Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2014 53,8 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Bilanzgewinn

Die vorgeschlagene Dividende beträgt 1,35 € je Aktie (im Vorjahr: 1,25 € je Aktie). Auf Tz. 17 wird verwiesen.

Ausschüttungssperre

Der gemäß § 268 Absatz 8 HGB insgesamt ausschüttungsgesperrte Betrag in Höhe von 39,6 Mio € (im Vorjahr: 40,8 Mio €) setzte sich wie folgt zusammen:

- > 34,2 Mio € aus der Aktivierung von latenten Steuern
- > 5,4 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 €	31.12.2014	31.12.2013
Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	12,7	14,0

Tabelle 40

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

31 Rückstellungen

Rückstellungen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Rückstellungen für Pensionen	21,1	21,8
Steuerrückstellungen	77,6	60,2
Sonstige Rückstellungen	450,7	442,3
Gesamt	549,4	524,3

Tabelle 41

Rückstellungen für Pensionen

in Mio €	1.1.2014	Verbrauch	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2014
Pensionsverpflichtungen	12,3	-1,8	1,1	(+2,3)	11,6
Sonstige Pensionszusagen	9,5	-1,6	1,6	(+0,7)	9,5
Gesamt	21,8	-3,4	2,7	(+3,0)	21,1

Tabelle 42

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

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

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

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

Dr. Schulte hat zum 31. Dezember 2014 einen prozentualen Anspruch von 60 % seines festen Jahresbruttogehalts. Der prozentuale Anspruch von Herrn Schmitz beträgt zum 31. August 2014 38 % 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 2014 einen prozentualen Anspruch von 44 % seines festen Jahresbruttogehalts.

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

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

Für die ab 2012 bestellten Vorstandsmitglieder 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 Tsd €.

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

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

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

Die sonstigen Pensionszusagen beinhalteten 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 Insolvenzversicherung der Pensionsverpflichtungen für aktive und inaktive Vorstände abgeschlossen. Die Anschaffungskosten betragen zum 31. Dezember 2014 18,0 Mio € (im Vorjahr: 17,9 Mio €). Der von der Versicherung gemeldete Aktivwert betrug zum Abschlussstichtag 20,1 Mio € (im Vorjahr: 19,3 Mio €). Davon wurden 16,4 Mio € (im Vorjahr: 15,5 Mio €) mit der korrespondierenden Pensionsrückstellung verrechnet. Der die Pensionsverpflichtung übersteigende Betrag in Höhe von 3,7 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) wurde unter dem Posten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ ausgewiesen. Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Pensionsverpflichtungen der Fraport AG mit den zur Insolvenzversicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapiere in Höhe von 0,3 Mio € (im Vorjahr: 0,0 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 20).

Erträge aus der Versicherung in Höhe von 0,7 Mio € wurden mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,6 Mio €).

Auf der Grundlage einer tarifvertraglichen Vereinbarung (Altersvorsorge-TV-Kommunal - [ATV-K]) hat die Fraport AG ihre Arbeitnehmer zur Gewährung einer leistungsorientierten Betriebsrente bei der Zusatzversorgungskasse für Gemeinden und Gemeindeverbände in Wiesbaden (ZVK) pflichtversichert. Die Beträge werden im Rahmen eines Umlageverfahrens erhoben. Der Umlagesatz der ZVK Wiesbaden beläuft sich 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 480,1 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 77,6 Mio € wurden für noch nicht veranlagte Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Umsatzsteuer, Grundsteuer sowie für Risiken aus steuerlichen Außenprüfungen gebildet.

Sonstige Rückstellungen

in Mio €	1.1.2014	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	davon Aufzinsung (+) Abzinsung (-)	31.12.2014
Passiver Schallschutz	126,9	-6,5	-0,7	7,5	(+7,5)	127,2
Personal	89,5	-65,6	-8,6	65,9	(0,0)	81,2
Derivative Finanzinstrumente	37,3	0,0	-3,6	6,5	(0,0)	40,2
Wirbelschleppen	20,4	-8,5	0,0	27,8	(+1,8)	39,7
Umwelt	29,8	-4,5	0,0	2,1	(+1,1)	27,4
Ökologischer Ausgleich	28,5	-0,2	-3,8	2,0	(+2,0)	26,5
Übrige	109,9	-37,4	-5,6	41,6	(+0,2)	108,5
Gesamt	442,3	-122,7	-22,3	153,4	(+12,6)	450,7

Tabelle 43

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

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 Insolvenzversicherung dieser Verpflichtungen erworbenen Wertpapieren und Versicherungen in Höhe von 48,2 Mio € (im Vorjahr: 57,5 Mio €) verrechnet (siehe auch Tz. 4 und 20).

In Höhe von 1,5 Mio € wurden die Erträge aus den Wertpapieren mit dem Personalaufwand verrechnet (im Vorjahr: 0,9 Mio €).

Die Rückstellung für derivative Finanzinstrumente in Höhe von 40,2 Mio € wurde für Verluste aus Zinssicherungsgeschäften gebildet (im Vorjahr: 37,3 Mio €), (siehe auch Tz. 41).

Aufgrund des vom HMWEVL erlassenen Planergänzungsbeschlusses vom 26. Mai 2014 wurde die bestehende Rückstellung zur Wirbelschleppen-Vorsorge im Geschäftsjahr um 26,0 Mio € erhöht. Der in 2014 ergangene Planergänzungsbeschluss hat die bestehenden Schutzauflagen bezogen auf das Schutzgebiet gegenüber dem ersten Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013 wesentlich erweitert. Bei dem Wirbelschleppen-Vorsorge-Programm handelt es sich um die vorsorgliche Sicherung von Dächern in den definierten Anspruchsgebieten zum Schutz vor Schäden an der Dacheindeckung in Folge wirbelschleppenbedingter Windböen.

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.

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 aufgezinnt. Aufgrund einer im Geschäftsjahr aktualisierten Kostenschätzung der noch zu erbringenden Leistungen für ökologische Ausgleichsmaßnahmen wurde die Rückstellung ergebnisneutral um 3,8 Mio € aufgelöst. Korrespondierend dazu wurden die Herstellungskosten im Anlagevermögen vermindert.

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

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 8,1 Mio € (im Vorjahr: 10,5 Mio €) enthalten.

32 Anleihen

Anleihen

in Mio €	31.12.2014	Restlaufzeit			31.12.2013	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

Tabelle 44

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

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

in Mio €	31.12.2014	Restlaufzeit			31.12.2013	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.094,9	279,0	1.594,9	1.221,0	3.137,3	162,6	1.629,9	1.344,8

Tabelle 45

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

Im Geschäftsjahr wurden Darlehen in Höhe von 441,6 Mio € planmäßig getilgt. Weiterhin wurden Schuldscheindarlehen in Höhe von 400 Mio € emittiert.

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2014	Restlaufzeit			31.12.2013	Restlaufzeit		
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	106,9	59,8	32,8	14,3	130,6	79,9	35,0	15,7

Tabelle 46

35 Andere Verbindlichkeiten

Andere Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2014	Restlaufzeit			31.12.2013	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	–	–	0,5	0,5	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	86,6	86,6	–	–	97,1	97,1	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9,6	9,6	–	–	10,7	10,7	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	90,5	51,7	36,1	2,7	103,9	56,2	42,5	5,2
davon aus Steuern	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0,0)	–	–	–	(0,0)	–	–	–
Gesamt	187,2	148,4	36,1	2,7	212,2	164,5	42,5	5,2

Tabelle 47

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalteten mit 63,9 Mio € „Cash-Pool“-Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 87,6 Mio €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalteten mit 25,9 Mio € (im Vorjahr: 32,4 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 14,4 Mio € (im Vorjahr: 16,3 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).

Sämtliche Verbindlichkeiten sind unbesichert.

36 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Mietvorauszahlungen	7,7	8,2
Vorausbezahlte Erbbauzinsen/Mietabgaben	0,1	1,4
Erschließungskostenbeiträge	19,5	20,2
Sonstige	14,6	15,4
Gesamt	41,9	45,2

Tabelle 48

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 15,0 Mio € (im Vorjahr: 12,9 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

Zum 31. Dezember 2014 bestanden folgende Haftungsverhältnisse:

Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Bürgschaften	12,2	11,4
Gewährleistungsverträge	213,4	220,6
davon Vertragserfüllungsgarantien	124,4	113,3
Sonstige	11,6	12,2
Gesamt	237,2	244,2
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	6,4	6,2

Tabelle 49

Die Gründe für den Abschluss der bestehenden Haftungsverhältnisse 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 Haftungsverhältnisse 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 39,1 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 9,2 Mio € (11,2 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 9,1 Mio € (41,4 Mio SAR) übernommen.

Die Managementverträge sind zum 13. Juni 2014 ausgelaufen. Die vollständige Haftungsentlassung steht zum Stichtag noch aus.

In den Vertragserfüllungsgarantien ist weiterhin eine gesamtschuldnerische Haftung gegenüber der Airport Authority Hong Kong im Zusammenhang mit dem Beteiligungsprojekt Tradeport Hong Kong Ltd. in Höhe von 4,3 Mio € (5,2 Mio US-\$) enthalten.

Die übrigen Gewährleistungsverträge beinhalten im Wesentlichen Haftungsverhältnisse aufgrund der von der Antalya Betriebsgesellschaft abgeschlossenen Finanzierungsverträge in Höhe von 30,8 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 11,6 Mio €.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio €	31.12.2014	31.12.2013
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	120,1	127,3
fällig innerhalb des folgenden Geschäftsjahres	14,4	14,4
fällig innerhalb der darauf folgenden vier Jahre	35,2	34,9
fällig innerhalb der darauf folgenden Jahre	70,5	78,0
Bestellobligo	328,6	321,0
davon Baumaßnahmen	173,4	193,1
davon Sonstiges	155,2	127,9
Sonstige	271,5	66,4
Gesamt	720,2	514,7
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	361,2	193,8

Tabelle 50

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

Der Posten „Sonstiges“ beinhaltet im Wesentlichen Einzahlungsverpflichtungen in die Fraport Malta Ltd. in Höhe von 220,0 Mio € sowie eine im Zusammenhang mit der Kreditzusage der AAV an die Nothem Capital Gateway LLC (NCG) bestehende sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 45,4 Mio €.

39 Aktienbasierte Vergütung

Management-Stock-Options-Plan 2005

Um den erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Führungskräften Rechnung zu tragen, hatten der Aufsichtsrat und Vorstand im Geschäftsjahr 2005 beschlossen, der Hauptversammlung ein neues Aktienoptionsprogramm (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.

Der aktuelle Plan enthält 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 konnten erstmals nach Ablauf einer Sperrfrist von drei Jahren innerhalb eines Zeitraums von weiteren zwei Jahren ausgeübt werden.

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

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 nachfolgenden Tabelle dargestellt:

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.

Tabelle 51

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 1.1.2014	9.250	0	1.250	8.000	24,35
Ausgeübt in 2014	-3.750	0	-1.250	-2.500	28,07
Verfallen in 2014	-5.500	0	0	-5.500	25,87
Bestand ausgegebener Bezugsrechte am 31.12.2014	0	0	0	0	0

Tabelle 52

Da der Ausübungszeitraum der fünften Tranche 2005 in 2014 endete, sind 5.500 noch nicht ausgeübte Bezugsrechte verfallen.

Aktienoptionsprogramme wurden entsprechend der derzeit überwiegend praktizierten Bilanzierung im Einzelabschluss auch in 2014 nicht als Personalaufwand erfasst. Daher erfolgte nur die Angabe der Anzahl der gewährten Aktienoptionen, die zum Stichtag noch im Bestand waren. Im Konzern-Abschluss nach IFRS werden die Aktienoptionsprogramme erfolgswirksam erfasst und führen im Geschäftsjahr zu einem Aufwand aus der periodengerechten Verteilung des Optionswerts.

Long-Term Incentive Programm

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde das Long-Term Incentive Programm (LTIP) für den Vorstand und Führungskräfte eingeführt, welches das bisherige MSOP 2005 ersetzt.

In Abhängigkeit von bestimmten Erfolgszielen wird jährlich eine bestimmte Stückzahl an virtuellen Aktien (sogenannte Performance-Shares) zugeteilt. Die Zielerreichung wird über vier Jahre ermittelt (Performance-Zeitraum), die Auszahlung erfolgt in bar unmittelbar am Ende des Performance-Zeitraums von vier Jahren.

Die Anzahl der tatsächlich zugeteilten virtuellen Aktien hängt vom Grad der Zielerreichung zweier Erfolgsziele ab:

- > Earnings per Share (EPS) (Zielgewichtung 70%)
Dieses interne Erfolgsziel wird im Vergleich des tatsächlich erreichten durchschnittlichen EPS im Performance-Zeitraum und dem gewichteten durchschnittlichen Plan-EPS zum Zeitpunkt der Auslobung ermittelt.
- > Rang Total Shareholder Return MDAX (TSR) (Zielgewichtung 30%)
Mit dem TSR wird die Entwicklung von Aktien über einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung der angefallenen Dividenden und Kursentwicklung bemessen. Es handelt sich somit um ein marktabhängiges Erfolgsziel.

Die Höhe der Ist-Tranche ist auf 150% der Ziel-Tranche (ausgelobte virtuelle Aktien) begrenzt. Des Weiteren ist der Relevante Börsenkurs auf maximal 60,00 € je Performance Share (CAP) begrenzt. Im Geschäftsjahr 2014 wurden 45.444 virtuelle Aktien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2014 wird eine Rückstellung für das LTIP in Höhe von 7,6 Mio € (im Vorjahr: 12,0 Mio €) ausgewiesen.

Der im Geschäftsjahr 2014 erfasste Aufwand betrug 1,7 Mio € (im Vorjahr: 6,1 Mio €), davon entfallen 0,9 Mio € (im Vorjahr: 2,3 Mio €) auf Vorstände und 0,8 Mio € (im Vorjahr: 3,8 Mio €) auf die leitenden Angestellten der Fraport AG.

Entwicklung der Fair Values der virtuellen Aktien für den Vorstand und die leitenden Mitarbeiter

Tranche	Fair Value 31.12.2014 Vorstand	Fair Value 31.12.2014 leitende Mitarbeiter	Fair Value 31.12.2013 Vorstände/leitende Mitarbeiter
Alle Angaben in €			
Geschäftsjahr 2011	50,91	50,62	56,51
Geschäftsjahr 2012	39,43	37,24	45,07
Geschäftsjahr 2013	41,26	38,83	50,12
Geschäftsjahr 2014	43,45	42,11	48,89

Tabelle 53

Zum 1. Januar der Jahre 2011 bis 2014 wurden dem Vorstand und den leitenden Mitarbeitern im Fraport-Konzern jeweils eine Tranche zugesagt. Die Tranchen für den Vorstand und für die leitenden Mitarbeiter unterscheiden sich bei der Berechnung des Zielerreichungsgrads für die Erfolgsziele in der Gewichtung der einzelnen Jahre des Performance-Zeitraums.

Rahmenbedingungen der virtuellen Aktien

Die virtuellen Aktien der Tranche 2014 wurden am 1. Januar 2014 ausgegeben. Die Laufzeit beträgt vier Jahre bis zum 31. Dezember 2017.

Die Höhe der Auszahlung je virtueller Aktie entspricht dem gewichteten Durchschnitt der Schlusskurse der Fraport-Aktie im XETRA-Handel an den ersten 30 Börsenhandelstagen, die unmittelbar auf den letzten Tag des Performance-Zeitraums folgen.

Der Anspruch auf die LTIP-Zahlung entsteht mit der Billigung des Konzern-Abschlusses für das letzte Geschäftsjahr des Performance-Zeitraums durch den Aufsichtsrat. Die Zahlung erfolgt dann binnen eines Monats.

Die Bewertung der virtuellen Aktien erfolgt auf Basis des Fair Values je Aktie einer Tranche. Für die Ermittlung des Fair Values kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Fraport-Aktie durchgeführt, um entsprechend den Erfolgszielen die relevante Zahlung zu bestimmen.

Die Berechnung des Fair Values der in den Geschäftsjahren 2011 bis 2014 zu bewertenden virtuellen Aktien erfolgte auf Basis der folgenden Annahmen:

Zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt wurde mit einem kontinuierlichen Zero-Zinssatz gerechnet. Die Zinssätze wurden aus Zinsstrukturen für Bundesanleihen mit einer Laufzeit von ein bis zehn Jahren berechnet.

Für zukünftige Dividendenzahlungen werden als Berechnungsbasis die öffentlich verfügbaren Schätzungen von insgesamt zehn Banken verwendet. Aus diesen Schätzungen werden arithmetische Mittel für die Dividenden ermittelt.

Für die Berechnung wird die historische Volatilität herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Fraport AG.

Als Zeitfenster für die Ermittlung der Volatilität wird die Restlaufzeit des LTIP zugrunde gelegt.

40 Angaben über das Bestehen von Beteiligungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz

Im Geschäftsjahr 2014 sind der Fraport AG folgende Mitteilungen nach §21 Absatz 1 WpHG zugegangen.

Die RARE Infrastructure Limited, Sydney, Australia hat uns gemäß §21 Absatz 1 WpHG am 6. Februar 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 31. Januar 2014 die Schwelle von 5% der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag 5,27% (das entspricht 4.868.046 Stimmrechten) betragen hat. 5,27% der Stimmrechte (das entspricht 4.868.046 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß §22 Absatz 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit §22 Absatz 1 Satz 2 zuzurechnen.

Die Lazard Asset Management LLC, New York, USA hat uns gemäß §21 Absatz 1 WpHG am 16. Mai 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, Frankfurt am Main, Deutschland, am 9. Mai 2014 die Schwelle von 3% der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 2,88% (das entspricht 2.658.892 Stimmrechten) betragen hat.

Die Aktionärsstruktur der Fraport AG stellte sich zum 31. Dezember 2014 wie folgt dar:

Der gemäß §22 Absatz 2 WpHG zusammengerechnete Stimmrechtsanteil des Landes Hessen und der Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH an der Fraport AG betrug zum 31. Dezember 2014 51,37%. Davon entfielen auf das Land Hessen 31,35% und auf die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH 20,02%.

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 2014): Deutsche Lufthansa AG 8,45% und RARE Infrastructure Limited 5,27%. 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 34,91% liegen keine Meldungen vor (Free Float).

41 Derivative Finanzinstrumente

Zum Bilanzstichtag bestanden folgende derivative Finanzpositionen:

Derivative Finanzinstrumente

in Mio €	Nominalvolumen		Marktwerte ¹⁾		Drohverlustrückstellung	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
Zinsswaps						
davon in einer Sicherungsbeziehung	1.100,0	1.160,0	-131,2	-134,8	-18,0	-18,2
davon freistehend	100,0	100,0	-22,2	-18,5	-22,2	-19,1

¹⁾ Ohne Stückzinsen.

Tabelle 54

Zum Abschlussstichtag bestanden 44 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.

42 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 18,0 Mio €. Die Zinsswaps mit Stillhalterpositionen der Fraport AG wurden nicht in die Bewertungseinheiten einbezogen und bei den Drohverlustrückstellungen berücksichtigt. Diese werden über die Laufzeit des jeweiligen Grundgeschäfts planmäßig aufgelöst (siehe auch Tz. 15).

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 22,2 Mio €.

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

Details zu Zins- und Währungsswaps

Laufzeitbeginn	Laufzeitende	Nominalvolumen in Mio €	Marktwert ¹⁾ in Mio €
2006	2016	70,0	-4,1
2007	2017	60,0	-6,5
2008	2015	30,0	-0,4
2008	2016	30,0	-1,8
2008	2017	20,0	-1,7
2008	2018	130,0	-22,2
2009	2015	45,0	-0,9
2009	2016	100,0	-6,0
2009	2017	25,0	-2,7
2009	2019	220,0	-40,5
2010	2015	85,0	-1,8
2010	2017	100,0	-10,9
2010	2020	85,0	-20,0
2010	2025	30,0	-10,4
2011	2015	70,0	-1,3
Gesamt		1.100,0	-131,2

¹⁾ Ohne Stückzinsen.

Tabelle 55

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 8. April 2014 und am 12. Dezember 2014 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

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2014

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die individualisierte Angabe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts.

Die Gesamtvergütung des Vorstands betrug 5.829,5 Tsd € (im Vorjahr: 5.988,2 Tsd €) zuzüglich Dienstzeitaufwand für Pensionen in Höhe von 1.054,4 Tsd € (Vorjahr: 1.101,0 Tsd €).

Im Rahmen des Long-Term Strategy Award (LSA) wird jedem Vorstandsmitglied für ein Geschäftsjahr – erstmals in 2010 für das Geschäftsjahr 2013 – ein Betrag in Aussicht gestellt. Nach Ablauf von drei Geschäftsjahren (dem relevanten Geschäftsjahr und den beiden Folgegeschäftsjahren) wird festgestellt, in welchem Umfang die Ziele erreicht worden sind, und dementsprechend der Geldbetrag ermittelt, der tatsächlich zur Auszahlung kommt. Der ausgezahlte Betrag kann den in Aussicht gestellten Betrag über- oder unterschreiten; er ist jedoch auf 125% dieses Betrags beschränkt. Erfolgsziele sind die Kundenzufriedenheit, die nachhaltige Mitarbeiterentwicklung und die Aktienperformance. Alle drei Erfolgsziele sind im LSA gleich gewichtet. Die Gesamtverpflichtung im Rahmen des LSA beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 250 Tsd € (im Vorjahr: 525 Tsd €). Die Fair Values des LSA für Herrn Dr. Schulte betragen zum 31. Dezember 2014 für die Tranche 2012 26,8 Tsd € (im Vorjahr: 73,2 Tsd €), für die Tranche 2013 64,6 Tsd € (im Vorjahr: 98,1 Tsd €), für die Tranche 2014 89,3 Tsd € (im Vorjahr: 110,1 Tsd €). Für Frau Giesen, Herrn Müller und Herrn Dr. Zieschang betragen die Fair Values des LSA zum 31. Dezember 2014 jeweils für die Tranche 2012 1,0 Tsd € (im Vorjahr: 43,6 Tsd €), für die Tranche 2013 34,8 Tsd € (im Vorjahr: 67,6 Tsd €), für die Tranche 2014 59,2 Tsd € (im Vorjahr: 79,4 Tsd €).

Der Vorstand erhielt für das Geschäftsjahr 2014 kurzfristige Vergütungsbestandteile in Höhe von 2.396,2 Tsd € (im Vorjahr: 2.447,7 Tsd €). Außerdem wurden langfristige Vergütungsbestandteile im Rahmen des LTIP- und LSA-Programms mit einem Ausgabezeitwert von 1.283,4 Tsd € (LTIP-Tranche 2014) sowie 410 Tsd € (LSA-Tranche 2014) zugeteilt (im Vorjahr für die LTIP-Tranche 2013: 1.275,1 Tsd €, LSA Tranche 2013: 440,0 Tsd €).

Alle aktiven Mitglieder des Aufsichtsrats wurden im Geschäftsjahr 2014 insgesamt mit 877 Tsd € vergütet (im Vorjahr: 890 Tsd €).

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

Ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen erhielten 1.885 Tsd € (im Vorjahr: 1.890 Tsd €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorständen betragen zum Bilanzstichtag 7.653 Tsd € (im Vorjahr: 6.359 Tsd €) und gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen 20.680 Tsd € (im Vorjahr: 21.372 Tsd €).

Die Angaben zu den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Anhang Tz. 44 und Tz. 45 aufgeführt.

Vergütung des Beraterkreises im Geschäftsjahr 2014

Im Geschäftsjahr 2014 betrug die Vergütung des Beraterkreises insgesamt 90,5 Tsd € (im Vorjahr: 90,5 Tsd €).

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.

44 Vorstand

Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte	Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG
Vorstand Operations Anke Giesen	
Vorstand Arbeitsdirektor Michael Müller	Vorsitzender des Aufsichtsrats: > FraSec Fraport Security Services GmbH Mitglied der Gesellschafterversammlung: > Airport Cater Service GmbH > Medical Airport Service GmbH > Terminal for Kids gGmbH
Vorstand Operations Peter Schmitz (bis 31. August 2014)	
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

Tabelle 56

45 Aufsichtsrat

Mandate des Aufsichtsrats

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 (bis 30. Juni 2014) (Bezüge 2014: 62.200€; 2013: 64.600€)	Mitglied im Beirat: > Höchster Porzellan-Manufaktur GmbH (bis 2014) Mitglied im Hochschulrat: > Universität Frankfurt am Main Mitglied im Kuratorium: > Institute for Law and Finance (ab 1.1.2014)
Stellvertretender Vorsitzender Gerold Schaub Landesfachbereichsleiter Verkehr ver.di Hessen (Bezüge 2014: 54.150€; 2013: 56.550€)	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > LSG Lufthansa Service Holding AG > APS Airport Personal Service GmbH > LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH
Claudia Amier Betriebsratsvorsitzende (Bezüge 2014: 57.350€; 2013: 36.720,83€)	
Devrim Arslan Betriebsratsvorsitzender der APS Airport Personal Service GmbH (Bezüge 2014: 40.500€; 2013: 25.358,33€)	Mitglied im Aufsichtsrat: > APS Airport Personal Service GmbH

Tabelle 57

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Uwe Becker Stadtkämmerer der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2014: 41.300 €; 2013: 25.922,23 €)</p>	<p>Mitglied in gesetzlich zu bildenden Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorsitzender) > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Frankfurter Aufbau-Aktiengesellschaft > Mainova AG (Vorsitzender) > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH > Süwag Energie AG <p>Mitglied in vergleichbaren Kontrollgremien:</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 (Vorsitzender) > Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH > Nassauische Sparkasse > Klinikum Frankfurt Höchst GmbH > Sparkassenzweckverband Nassau > Sportpark Stadion Frankfurt am Main Gesellschaft für Projektentwicklungen mbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Zentrale Errichtungsgesellschaft mit beschränkter Haftung > Frankfurt Ticket RheinMain GmbH (ab 18.11.2014) > RMA Rhein-Main Abfall GmbH (ab 6.10.2014)
<p>Hakan Cicek Freigestelltes Betriebsratsmitglied (Bezüge 2014: 35.500 €; 2013: 22.441,67 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Younicos AG (bis 22.4.2014) <p>Mitglied im Aufsichtsrat (zu 100 % Tochtergesellschaften der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > ZWILLING J.A. Henckels AG (ab 15.7.2014) > Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 15.7.2014 bis 12.11.2014) > Bank11 für Privatkunden und Handel GmbH (ab 1.8.2014) > abcbank GmbH (ab 1.8.2014) <p>Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Basalt-Actien-Gesellschaft (ab 13.11.2014) <p>Mitglied im Verwaltungsrat (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > abcfinance GmbH (ab 1.8.2014) <p>Mitglied im Vorstand (zu 100 % Tochtergesellschaft der Wilhelm Wehrhahn KG):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Wehrhahn Industrieholding AG (ab 25.7.2014)
<p>Peter Feldmann Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main (Bezüge 2014: 38.900 €; 2013: 33.663,90 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats:</p> <ul style="list-style-type: none"> > ABG FRANKFURT HOLDING Wohnungsbau- und Beteiligungsgesellschaft mbH > Messe Frankfurt GmbH > Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH <p>Mitglied im Aufsichtsrat und vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Alte Oper Frankfurt Konzert- und Kongresszentrum GmbH > FrankfurtRheinMain GmbH International Marketing of the Region > Gas Union GmbH > Nassauische Heimstätte Wohnungsbau- und Entwicklungsgesellschaft mbH > Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH > Schirn Kunsthalle Frankfurt am Main GmbH > Tourismus- und Congress GmbH Frankfurt am Main > Wirtschaftsförderung Frankfurt – Frankfurt Economic Development – GmbH > Landesbank Hessen Thüringen (Helaba) <p>Mitglied im Vorstand:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Sparkassenzweckverband Nassau <p>Mitglied im Beirat:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Thüga AG

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Karl Ulrich Garnadt Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (bis 30. April 2014)</p> <p>Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG (ab 1. Mai 2014)</p> <p>(bis 30. Mai 2014)</p> <p>(Bezüge 2014: 8.350 €)</p>	<p>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Austrian Airlines AG</p>
<p>Peter Gerber Vorstandsvorsitzender Lufthansa Cargo AG (ab 30. Mai 2014)</p> <p>(Bezüge 2014: 16.325 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Lufthansa Cityline GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Albatros Versicherungsdienste GmbH</p>
<p>Dr. Margarete Haase Mitglied des Vorstands DEUTZ AG</p> <p>(Bezüge 2014: 67.800 €; 2013: 57.625 €)</p>	<p>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)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > ErlingKlinger AG > ZF Friedrichshafen AG</p>
<p>Jörg-Uwe Hahn Hessischer Minister der Justiz, Für Integration und Europa a. D. (bis 30. Mai 2014)</p> <p>(Bezüge 2014: 23.029,17 €; 2013: 57.350 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > ALEA Hoch- und Industriebau AG (ab 1.1.2014)</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > HA Hessen Agentur GmbH (bis 31.1.2014) > hr-Senderservice GmbH > WV Energie AG</p> <p>Mitglied im Beirat: > ÖD-Beirat DBV-Winterthur > Technic Global Solutions GmbH (ab 1.8.2014) > Sondervermögen „Versorgungsrücklage des Landes Hessen“ (ab 1.8.2014)</p>
<p>Frank-Peter Kaufmann Mitglied des Hessischen Landtags (ab 30. Mai 2014)</p> <p>(Bezüge 2014: 26.158,33 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Hessische Staatsweingüter Kloster Eberbach GmbH Eltville</p>
<p>Lothar Klemm Hessischer Staatsminister a. D.</p> <p>(Bezüge 2014: 52.993,75 €; 2013: 49.300 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > Dietz AG</p> <p>Vorsitzender des Vorstands: > Förderverein für integrierte Verkehrssysteme (Darmstadt)</p>
<p>Dr. Roland Krieg Leiter des Servicebereichs Informations- und Kommunikationsdienstleistungen</p> <p>(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > AirIT Services AG > operational services GmbH & Co. KG</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p> <p>Mitglied der Gesellschafterversammlung: > AirITSystems GmbH > operational services GmbH & Co. KG</p>
<p>Michael Odenwald Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</p> <p>(Bezüge 2014: 33.900 €; 2013: 33.100 €)</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats: > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Bahn AG > DB Mobility Logistics AG</p>

Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien
<p>Mehmet Özdemir Betriebsratsmitglied</p> <p>(Bezüge 2014: 35.500 €; 2013: 22.441,67 €)</p>	
<p>Arno Prangenberg Wirtschaftsprüfer, Steuerberater</p> <p>(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)</p>	
<p>Hans-Jürgen Schmidt 1. Stellvertretender Landesvorsitzender komba gewerkschaft Hessen Vorsitzender komba gewerkschaft Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>(Bezüge 2014: 37.900 €; 2013: 38.700 €)</p>	
<p>Werner Schmidt Stellvertretender Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2014: 42.900 €; 2013: 39.566,67 €)</p>	<p>Vorsitzender des Vorstands: > Arbeitsgemeinschaft unabhängiger Flughafenbeschäftigter (AUF e. V.)</p> <p>Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands: > komba gewerkschaft, Kreisverband Flughafen Frankfurt/Main</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > FraSec Fraport Security Services GmbH</p>
<p>Edgar Stejskal Konzern-Betriebsratsvorsitzender</p> <p>(Bezüge 2014: 48.500 €; 2013: 51.700 €)</p>	<p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Airmail Center Frankfurt GmbH</p>
<p>Prof. Dr. Katja Windt President Jacobs University Bremen gGmbH</p> <p>(Bezüge 2014: 42.900 €; 2013: 45.300 €)</p>	<p>Mitglied im Vorstand: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p> <p>Mitglied im Aufsichtsrat: > Deutsche Post AG</p> <p>Mitglied im Beirat: > BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG</p> <p>Mitglied im wissenschaftlichen Beirat: > Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.</p> <p>Mitglied im Beirat Bremen: > Deutsche Bank AG (ab 1.4.2014)</p>

Tabelle 57

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 €
Aerodrom Ljubljana, d.d. Zgornji Brnik/Slovenien	97,99	92.781	3.594
Aerodrom Portoroz, d.o.o. Secovlje/Slovenien	(30,46)	3.183	0
Adria Airways Tehnika, d.d. Zgornji Brnik/Slovenien	(47,67)	5.017	18
Afriport S.A., Luxemburg/Luxemburg	100,00	1.492	-24 ³⁾
AirITSystems GmbH, Hannover	50,00	2.895	744
AirIT Services AG, Lautzenhausen	100,00	2.362	388
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	4.345	1.310
AIRMALL Boston Inc., Boston/USA	(100,00)	18.165	697
AIRMALL Cleveland Inc., Cleveland/USA	(100,00)	3.594	-107
AIRMALL Maryland Inc., Maryland/USA	(100,00)	17.224	-111
AIRMALL Pittsburgh Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	8.811	335
AIRMALL USA Holdings, Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-769	67
AIRMALL USA Inc., Pittsburgh/USA	(100,00)	-372	-341
Airport Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Neu-Isenburg	100,00	141.032	5.572
Airport Cater Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	26	90 ⁴⁾
Air-Transport IT Services, Inc., Orlando/USA	100,00	7.302	560 ⁵⁾
AIRWAYMALL Inc., Wilmington/USA	(100,00)	0	0 ⁶⁾
AMU Holdings, Inc., Pittsburgh/USA	100,00	3.309	9
Antalya Havalimani Uluslararası Terminal İşletmeciliği Anonim Şirketi, Istanbul/Türkei	100,00	45.625	5.491
APS Airport Personal Service GmbH, Frankfurt am Main	100,00	817	267
ASG Airport Service Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	49,00	1.075	702
Daport S.A., Dakar/Senegal	(100,00)	551	-33 ³⁾
Delhi International Airport Private Ltd., Neu Delhi/Indien	10,00	180.117	50.082 ⁷⁾
Energy Air GmbH, Frankfurt am Main	100,00	2.109	2.057
Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH, Hannover	30,00	93.452	1.945
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	100,00	1.283	140
Fraport Asia Ltd., Hong Kong/China	100,00	99.164	1.455
Fraport Beteiligungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	75	-1
Fraport Cargo Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	10.516	-6.051
Fraport Casa GmbH, Neu-Isenburg	100,00	42.465	434
Fraport Casa Commercial GmbH, Neu-Isenburg	100,00	3.218	33
Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide (Greece) Monoprosopi EPE, Athen/Griechenland	100,00	47	-8 ⁸⁾
Fraport IC Ictas Havalimani İşletme Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	38,56 (12,44)	60.369	44.135
Fraport IC Ictas Antalya Havalimani Terminal Yatırım ve İşletmeciliği Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	51,00	140.132	122.164
Fraport IC Ictas Havalimani Yer Hizmetleri Anonim Şirketi, Antalya/Türkei	(50,00)	257	10
Fraport Immobilienservice und -entwicklungs GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	11.538	3.263
Fraport Malta Business Services Ltd., St. Julians/Malta	(100,00)	103.767	1.910
Fraport Malta Ltd., St. Julians/Malta	99,93 (0,07)	103.907	337

Tabelle 58

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Fraport Objekt Mönchhof GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	25	0
Fraport Objekte 162 163 GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	25	0
Fraport Passenger Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	724	374
Fraport Peru S.A.C., Lima/Peru	99,99 (0,01)	505	111
Fraport (Philippines) Services, Inc., Manila/Philippinen	99,99	-3.581	- ⁸⁾
Fraport Real Estate Mönchhof GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	4.895	1.452 ⁹⁾
Fraport Real Estate Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	(100,00)	30	2
Fraport Real Estate 162 163 GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	(100,00)	6.825	1.961 ⁹⁾
Fraport Saudi Arabia for Airport Management and Development Services Company Ltd., Riyadh/Saudi Arabien	90,0 (10,0)	8.127	2.031
Fraport Twin Star Airport Management AD, Varna/Bulgarien	60,00	80.172	15.837
FraSec Fraport Security Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	11.610	6.160
FRA - Vorfeldaufsicht GmbH, Neu-Isenburg	100,00	149	60
FRA - Vorfeldkontrolle GmbH, Kelsterbach	100,00	156	119
FSG Flughafen-Service GmbH, Frankfurt am Main	33,33	153	78
Gateway Gardens Projektentwicklungs-GmbH, Frankfurt am Main	(16,66)	215	8
Gateways for India Airports Private Ltd., Bangalore/Indien	13,51	0	0 ⁸⁾
GCS Gesellschaft für Cleaning Service mbH & Co. Airport Frankfurt/Main KG, Frankfurt am Main	40,00	3.338	2.246
Grundstücksgesellschaft Gateway Gardens GmbH, Frankfurt am Main	33,33	6.553	-130
Ineuropa Handling Alicante, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ^{6) 10)}
Ineuropa Handling Madrid, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ^{6) 10)}
Ineuropa Handling Mallorca, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ^{6) 10)}
Ineuropa Handling Teneriffa, U.T.E., Madrid/Spanien	20,00	0	0 ^{6) 10)}
Lima Airport Partners S.R.L., Lima/Peru	70,01	134.495	34.288
Media Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	51,0	7.058	1.995
Medical Airport Service GmbH, Kelsterbach	50,0	7.078	1.472 ³⁾
Multi Park II Mönchhof GmbH, Walldorf (Baden)	(50,00)	75	-5
N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, Frankfurt am Main	52,0	18.605	-142
Northern Capital Gateway LLC, St. Petersburg/Russland	(35,5)	-251.663	-291.659 ⁵⁾
operational services GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,0	17.510	5.159 ³⁾

Name, Sitz der Gesellschaft	Höhe des Anteils am Kapital *	Eigenkapital ¹⁾	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres ²⁾
	%	Tsd €	Tsd €
Pantares Tradeport Asia Ltd., Hong Kong/China	(50,0)	8.791	1.373
Perishable-Center Frankfurt GbR, Frankfurt am Main	0,0	1.596	987 ^{11) 12)}
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt, Frankfurt am Main	10,0	1.535	349 ¹¹⁾
Perishable-Center Verwaltungs-GmbH Zentrum für verderbliche Güter Frankfurt GmbH & Co. Betriebs-KG, Frankfurt am Main	4,0	1.527	699 ¹¹⁾
Philippine Airport and Ground Services Terminals Holdings, Inc., Pasay City/Philippinen (PTH)	40,0	-1.590	833 ^{8) 13)}
Philippine Airport and Ground Services Terminals, Inc., Manila/Philippinen (PTI)	40,0	-2.937	1.390 ^{8) 13)}
Philippine Airport and Ground Services, Inc., Manila/Philippinen (PAGS)	40,0	4.533	9 ^{8) 13)}
Philippine International Air Terminals Co., Inc., Pasay City/Philippinen (PIATCO)	30,0	98.747	4.761 ^{8) 13)}
Shanghai Frankfurt Airport Consulting Services Co., Ltd., Shanghai/China	50,0	349	6
Terminal for Kids gGmbH, Frankfurt am Main	(50,0)	2.269	318 ³⁾
Thalita Trading Ltd., Lakatamia/Zypern	35,5	39.444	-36
THE SQUAIRE GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	2,2	-626.781	-61.651 ¹¹⁾
Tradeport Hong Kong Ltd., Hong Kong/China	(18,75)	-6.976	3.711
VCS Verwaltungsgesellschaft für Cleaning Service mbH, Frankfurt am Main	100,0	40	1
Xi'an Xianyang International Airport Co., Ltd., Xianyang City/China	(24,5)	475.071	11.108

^{*)} in Klammern: mittelbare Anteile, Berechnung gemäß §16 Absatz 4 AktG.

¹⁾ Umrechnung zum respektiven Stichtagskurs.

²⁾ Umrechnung zum respektiven Jahresdurchschnittskurs.

³⁾ Untestierter Jahresabschluss 2014.

⁴⁾ Ergebnis vor Gewinn-/Verlustübernahme.

⁵⁾ Jahresabschluss aufgestellt nach den International Financial Reporting Standards (IFRS).

⁶⁾ Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

⁷⁾ Geschäftsjahr endete am 31. März 2014.

⁸⁾ Gesellschaft inaktiv.

⁹⁾ Ergebnis vor Ergebnisübernahme.

¹⁰⁾ Eigenkapital größtenteils beziehungsweise vollständig zurückgezahlt.

¹¹⁾ Jahresabschluss 2013.

¹²⁾ Unbeschränkte persönliche Haftung Gesellschafter ohne Bareinlage.

¹³⁾ Untestierter Jahresabschluss 2005.

Tabelle 58

Frankfurt am Main, den 2. März 2015

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand

Dr. Schulte

Giesen

Müller

Dr. Zieschang

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der 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 2. März 2015

Fraport AG
Frankfurt Airport Services Worldwide

Der Vorstand



Dr. Schulte



Giesen



Müller



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 2014 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 2. März 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Thomas Noll
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 deutschen
Mobilfunknetz.

Kontakt Investor Relations

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

Konzept und Design

heureka GmbH, Essen

Fotografie

Michael Gernhuber, Essen

Veröffentlichungstermin

19. März 2015

Redaktionsschluss

2. März 2015

Sprachgebrauch

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

Rundungshinweis

Bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben können aufgrund kaufmännischer Rundung geringe Abweichungen auftreten.

